

Minister of Transport



Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

OCT 05 2016

Madame Judy A. Sgro  
Présidente  
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A6

Madame Sgro,

Comme vous le savez, la sécurité ferroviaire est ma première priorité et je prends cette responsabilité très au sérieux. Mon but est, et sera toujours, de garantir le plus haut niveau de normes de sécurité dans l'ensemble du réseau de transport ferroviaire canadien. À cette fin, nous nous devons d'avoir un régime réglementaire moderne et exhaustif, une analyse soignée des données et des tendances, un programme d'inspections de surveillance axées sur les risques et planifiées et un régime de conformité et d'application clair et rigoureux. Il y a eu beaucoup de progrès, y compris des accomplissements notables dans les dix derniers mois mais il reste encore beaucoup à faire. C'est pourquoi, au nom du gouvernement du Canada, je continue d'essayer de trouver des façons d'être proactif afin de garantir la sécurité ferroviaire. Cela nécessite la détermination des risques dans le réseau par nos inspecteurs et vérificateurs de première ligne, ainsi que de tenir compte des points de vue de nos partenaires et de nos intervenants, notamment le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), les syndicats, l'industrie, les collectivités touchées et le grand public.

Dans ce contexte, j'aimerais remercier les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) pour avoir pris le temps d'étudier cette importante question et pour leur rapport intitulé « Le point sur la sécurité ferroviaire », déposé devant la Chambre des communes le 16 juin 2016. J'aimerais aussi exprimer mes remerciements à tous ceux qui ont pris le temps de comparaître devant le Comité pour partager leurs points de vue. J'apprécie les questions importantes et les observations que les nombreux témoins ont soulevées afin de renforcer la sécurité ferroviaire au Canada et le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

J'ai examiné attentivement les suggestions et les commentaires du Comité par rapport à cette question. Ce qui suit est la réponse aux dix neuf recommandations formulées dans le rapport du Comité.

Canada

**1. Que Transports Canada accélère l'étude en cours sur la faisabilité d'une voie de contournement de Lac-Mégantic et que, si l'étude confirme la recommandation de construire cette voie d'évitement, le gouvernement du Canada collabore avec la municipalité à faciliter le projet, afin d'atténuer les cas de trouble de stress post-traumatique causés dans la population par l'accident de Lac-Mégantic :**

L'accident de juillet 2013 à Lac-Mégantic restera à jamais gravé dans nos mémoires et dans nos cœurs. J'ai visité Lac-Mégantic à deux reprises comme à titre de Ministre des transports et j'ai entendu directement les préoccupations des citoyens et j'ai entendu les préoccupations dont m'ont fait part les citoyens. Il est primordial de reconstruire rebâtir la communauté sur le plan physique et psychologique. C'est la raison pour laquelle le gouvernement du Canada a annoncé qu'une contribution non-remboursable de l'ordre 1 965 000 \$ sera allouée à l' « Initiative de relance économique de Lac-Mégantic », qui sera gérée par Développement économique Canada pour les régions du Québec. Je suis de près aussi, et avec grand intérêt, l'étude de faisabilité d'une voie de contournement. Et comme je l'ai mentionné publiquement à plusieurs reprises, je supporte j'appuie cette étude et je vais examiner et j'examinerai les recommandations qu'elle contiendra qui en résulteront.

Bien que le gouvernement du Canada appuie cette initiative, j'aimerais noter que l'étude de faisabilité d'une voie de contournement de Lac-Mégantic, financée par le gouvernement du Canada et la province de Québec, est gérée par la ville de Lac-Mégantic.

L'étude de faisabilité comporte trois phases : l'étude d'opportunité (Phase 1A), L'avant-projet préliminaire (Phase 1B) et L'avant-projet définitif (Phase 2). L'étude en est rendue à la Phase 1B et une décision du gouvernement sur le financement d'une voie de contournement est prévue à la conclusion de cette phase. Le gouvernement du Canada continuera d'appuyer activement la ville de Lac-Mégantic dans cette étude et attend avec impatience de recevoir les résultats finaux de l'étude.

**2. Que Transports Canada réexamine les règles et les technologies relatives à l'usure maximale des rails de manière à s'assurer que l'évaluation visuelle de l'état des rails et l'utilisation de technologies améliorées soient au nombre des critères d'inspection :**

L'évaluation visuelle et l'utilisation des technologies améliorées font déjà partie des normes de critères d'inspection dans l'industrie. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Ceci étant, le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. L'intégrité de la voie (l'usure des rails) a été identifiée comme une question de sécurité critique. Transports Canada travaille activement avec ses partenaires aux États-Unis pour définir des normes pertinentes pour la sécurité en fonction des recherches scientifiques. Le Ministère analyse aussi le régime réglementaire actuel et étudie de nouvelles technologies qui pourraient aider les inspecteurs sur le terrain. En attendant, le Ministère a aussi ajusté ses activités de supervision afin de tirer parti des ressources pour se concentrer sur les activités de surveillance des rails.

**3. Que Transports Canada mette en place un programme de qualification et de formation amélioré pour les mécaniciens de locomotive et les autres travailleurs directement concernés par la sécurité ferroviaire :**

Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation, et travaille déjà sur ce plan. En réponse au rapport d'enquête du BST sur l'accident de Lac-Mégantic, Transports Canada examine déjà activement les exigences de formation et de qualification existantes pour les employés des chemins de fer, en se concentrant d'abord sur les chemins de fer d'intérêt local.

**4. Que Transports Canada collabore avec la Ville de Lac-Mégantic à l'établissement du Centre canadien de Lac-Mégantic pour la formation et la certification des premiers intervenants et équipes d'intérêt :**

De nombreux premiers intervenants m'ont fait part des enjeux auxquels ils sont confrontés en ce qui concerne la formation; une chose dont je sais l'importance en tant qu'ancien officier de marine et astronaute. Le gouvernement appuie cette initiative et suit son élaboration. Il faut noter que les gens d'affaires de Lac-Mégantic ont créé le nouvel *Institut en culture de sécurité industrielle Mégantic (ICSIM)*, une organisation à but non lucratif qui vise à devenir un centre d'expertise pour les premiers répondants. En fait, j'ai rencontré ce groupe et je suis impatient de voir ce qu'ils proposent.

De plus, Transports Canada améliorera la sensibilisation et appuiera davantage la formation des premiers intervenants concernant le transport des marchandises dangereuses grâce à un suivi des recommandations du groupe de travail sur les interventions d'urgence. Les efforts actuels sur les liquides inflammables comprennent des directives de compétence pour les premiers intervenants et des exercices de mises en situation directes.

**5. Que Transports Canada, afin de rassurer la population, mène des inspections fréquentes, interactives et publiques des activités ferroviaires dans les collectivités touchées par des incidents majeurs :**

Faire en sorte que les Canadiens se sentent en sécurité chez eux et dans leurs communautés est quelque chose que je prends au sérieux. C'est pourquoi, le gouvernement est d'accord avec cette recommandation, puisqu'elle respecte l'approche de surveillance du Programme de sécurité ferroviaire de Transports Canada qui tire parti des ressources pour les secteurs à risque plus élevé, ainsi que les secteurs qui sont préoccupants pour le public. Le gouvernement convient qu'il est important que les inspections soient plus visibles pour les collectivités qui ont été touchées par d'importants accidents ferroviaires, ainsi que d'avoir des mécanismes en place pour s'assurer que les préoccupations des collectivités sont entendues. Les ressources d'inspection améliorées du budget de 2016 appuieront ces efforts. Aussi, Transports Canada continuera ses efforts de sensibilisation et travaillera avec des groupes de défense sur les questions de sécurité ferroviaire.

- 6. Que Transports Canada augmente immédiatement le nombre des inspections sur place et visuelles de la conformité aux règles et règlements sur la sécurité ferroviaire qu'il effectue chaque année, et qu'il inspecte en priorité les compagnies ferroviaires qui ont par le passé manqué à l'obligation d'élaborer et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité efficace, ou qui ont souvent enfreint entièrement ou largement les règles fédérales sur la sécurité ferroviaire :**

Comme pour la recommandation susmentionnée, le gouvernement est d'accord avec cette recommandation puisqu'elle est harmonisée à l'engagement du gouvernement de garantir une surveillance plus robuste du réseau de transport ferroviaire, comme annoncé dans le budget de 2016. Cela comprend qu'il faille continuer de se concentrer sur les inspections prioritaires grâce à la planification axée sur les risques, effectuer plus de vérifications standard et ciblées des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies, en plus de continuer à effectuer des inspections de suivi pour les compagnies de chemin de fer ayant un piètre dossier de conformité ou de sécurité.

- 7. Que Transports Canada augmente les ressources et la formation aux fins des inspections sur le terrain relatives à la sécurité ferroviaire :**

Je comprends bien que le simple fait de faire des règlements n'est pas suffisant; nous devons nous assurer que ces règlements sont respectés. C'est pourquoi le gouvernement est d'accord avec cette recommandation et a fourni des fonds pour atteindre cet objectif. Avec des fonds supplémentaires pour mettre à jour et élargir la formation des inspecteurs de la sécurité ferroviaire dans le budget de 2016, Transports Canada a déjà entamé le processus et a augmenté les ressources pour les inspections et la formation des inspecteurs.

- 8. Que le gouvernement du Canada accélère le délai quinquennal de l'examen obligatoire de la Loi sur la sécurité ferroviaire et qu'il procède à l'examen indépendant complet de cette loi d'ici 2018 :**

Compte tenu de l'importance de la sécurité ferroviaire, je suis d'accord qu'un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire est nécessaire et doit se faire bientôt. Ceci étant, le gouvernement accepte cette recommandation et débutera l'examen en 2017.

- 9. Que Transports Canada exige l'installation de signaux efficaces et/ou la prise d'autres mesures de sécurité aux passages à niveau démunis de dispositifs de signalisation, s'ils sont désignés comme les plus dangereux, ou si des accidents répétés s'y sont produits, et que le coût de ces améliorations de sécurité ne soit pas imputé aux administrations ni aux contribuables locaux :**

Je comprends que l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau est essentielle pour réduire les pertes de vies et blessures qui s'y produisent. Je souhaite plus de transparence et d'ouverture dans ce domaine. C'est pourquoi j'ai rendu public l'information sur les risques associés aux passages à niveau à travers le Canada.

Ceci dit, le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. Transports Canada continue de mettre en œuvre le nouveau *Règlement sur les passages à niveau* qui amène un nouveau régime de sécurité pour tous les passages à niveau relevant de la compétence du fédéral, actifs et passifs. Le nouveau règlement reconnaît aussi qu'il existe une responsabilité partagée entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie pour la sécurité de leurs passages à niveau. Fait important, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie ont l'occasion de demander du financement pour les améliorations aux passages à niveau, comme les signaux, les barrières et les feux, auquel Transports Canada verse jusqu'à 50 pour cent des coûts d'amélioration. Transports Canada classe par ordre de priorité les demandes de financement pour les passages à niveau qui nécessitent le plus d'améliorations. Je suis conscient des répercussions des coûts sur les plus petites municipalités. En lien avec ceci, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été modifiée en 2013 afin de permettre à l'Office des transports du Canada d'attribuer les coûts de construction aux autorités responsables du service de voirie à un maximum de 12,5 pour cent et pour que les compagnies de chemin de fer paient la plus grosse part des coûts. Le gouvernement a reconnu également, à travers le budget 2016, le besoin d'accorder plus de financement dans ce domaine afin d'appuyer les municipalités. Plus de détails à ce propos suivront.

**10. Que Transports Canada rende public le rapport du groupe de travail sur l'amélioration du contrôle des trains dès sa réception :**

Tel que démontré par des actions concrètes dans le passé, je m'engage à plus de transparence et d'ouverture. Ceci étant, le gouvernement est d'accord avec cette recommandation et une copie du rapport sera fournie au Comité dès qu'il sera terminé, ce qui devrait arriver à l'automne 2016.

**11. Que Transports Canada publie le rapport définitif sur le premier volet d'une étude en deux volets visant à évaluer les avantages sur le plan de la sécurité que procure la présence d'enregistreurs audio et vidéo dans les locomotives :**

Le rapport final sur l'évaluation des avantages sur le plan de la sécurité des enregistreurs audio et vidéo dans les locomotives a été publié par le Bureau de la sécurité des transports (BST) en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Comme Kathy Fox, présidente du BST, l'a indiqué dans sa lettre le 22 juin 2016, l'étude était une étude en une phase et ne comprendra pas de deuxième phase.

**12. Que Transports Canada élabore immédiatement des structures législatives et réglementaires pour rendre obligatoire l'utilisation d'enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives par les compagnies ferroviaires, et que des règles efficaces spécifient que l'utilisation des enregistrements est réservée exclusivement aux autorités gouvernementales compétentes pendant les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports sur les accidents ou les enquêtes criminelles qui en découlent directement :**

Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation et reconnaît l'apport en sécurité fondamental que l'information d'un enregistreur audio et vidéo dans la locomotive pourrait apporter, ainsi que la possibilité d'appuyer un système de gestion de la sécurité bien géré. Suite à une analyse et à la contribution des intervenants, Transports Canada élabore actuellement des options de mise en œuvre qui mandateraient l'utilisation de ce type de données dans l'industrie ferroviaire.

Dans les prochains mois, Transports Canada entamera des consultations auprès de tous les intervenants et autres, y compris le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada, sur comment un tel système peut être adopté de manière efficace. Toute approche à l'avenir prendra soin d'examiner pleinement les préoccupations de ceux qui pourraient être touchés par ce type de collecte de données, en vue d'améliorer la sécurité des employés et du public.

***13. Que Transports Canada établisse et adopte un processus accéléré de réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports en matière de sécurité, et qu'un système de reddition de comptes amélioré soit adopté afin que les recommandations ne restent pas simplement lettre morte sur la liste des recommandations ferroviaires en suspens du Bureau de la sécurité des transports :***

Il est important de reconnaître que le BST joue un rôle important dans la sécurité du réseau de transport. J'apprécie leur travail et leur contribution.

Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation, reconnaissant que Transports Canada est tenu par la loi de répondre aux recommandations du BST dans les 90 jours. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* offre différents outils, comme les directives d'urgence ou les injonctions ministérielles pour permettre à Transports Canada de prendre des mesures rapides en réponse aux recommandations du BST sur les questions de sécurité ferroviaire.

Dans tous les cas, le gouvernement examine et étudie activement les recommandations du BST et tient compte des recommandations lors des décisions à propos des priorités. Il est important de noter que dans certains cas, l'identification des solutions à plus long terme pour les recommandations nécessite des recherches afin de trouver toutes les solutions technologiques disponibles et des consultations auprès des intervenants afin d'éviter les conséquences imprévues. Transports Canada déploiera d'autres efforts afin de publier plus d'information sur le progrès de ses réponses aux recommandations du BST.

***14. Que Transports Canada, en coopération avec les ministères fédéraux responsables de la santé et du travail, charge immédiatement un groupe de travail de proposer des options pour améliorer la gestion de la fatigue du personnel d'exploitation ferroviaire, notamment (sans s'y limiter) par : (1) l'amélioration des règles sur le temps de travail et de repos des systèmes de gestion de la sécurité; (2) l'exclusion des dispositions sur le temps de travail et de repos du processus de négociation collective; (3) l'instauration de lignes directrices ou d'un cadre de réglementation comme substitut à la gestion de la fatigue dans le SGS; (4) l'harmonisation des règles sur la fatigue avec les***

**connaissances scientifiques. Le rapport du groupe de travail doit être déposé au Parlement d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2018 :**

Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation et l'importance d'un régime amélioré afin de gérer la fatigue dans l'industrie ferroviaire.

Transports Canada examine les exigences existantes de gestion de la fatigue et travaillera en partenariat avec des partenaires fédéraux clés et des intervenants pour élaborer un régime plus solide. Le gouvernement est d'accord pour dire que l'élimination des obstacles pour l'élaboration d'un régime de gestion de la fatigue efficace est essentielle et prendra les recommandations du Comité en compte tout au long du processus stratégique. Je tiendrai le Comité au courant au fur et à mesure que le travail dans ce secteur important progressera.

**15. Que Transports Canada (1) effectue une étude comparative sur les règles en matière de manœuvres de locomotives commandées à distance au Canada et aux États-Unis; et (2) prenne des mesures visant l'harmonisation et l'adoption de règles régissant un plus grand nombre d'aspects relatifs aux manœuvres de locomotives commandées à distance, notamment le tonnage du train, la longueur des mouvements de commande à distance et les exigences de formation pour les utilisateurs de cette technologie :**

Le gouvernement est d'accord avec cette recommandation. Transports Canada s'engage à s'harmoniser avec les États-Unis à propos des règlements de sécurité pour le transport ferroviaire là où cela est possible, afin d'appuyer les activités transfrontalières sans interruption tout en maintenant la sécurité comme la priorité. À cette fin, le gouvernement a déjà eu des discussions avec les États-Unis pour comprendre leurs règles et leur approche pour les manœuvres de locomotives commandées à distance. Transports Canada travaillera à déterminer les normes améliorées en ce qui a trait aux manœuvres de locomotives commandées à distance. De plus, dans le cadre de ses travaux, le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire se penchera aussi sur la question des manœuvres de locomotives commandées à distance.

**16. Que Transports Canada élabore immédiatement, en consultation avec les gouvernements provinciaux et locaux, des structures législatives et/ou réglementaires qui obligeront les compagnies de chemin de fer actives au Canada à (1) élaborer et mettre en œuvre des plans d'atténuation de l'impact à long terme sur les voies ferrées des phénomènes environnementaux comme, sans s'y limiter : la déstabilisation continue des pentes, les coulées de boue, les inondations, les conditions climatiques sévères et les risques des plaines inondables; et (2) lorsque ces phénomènes affectent un chemin de fer dans une collectivité, consulter la collectivité en question pendant l'élaboration et la mise en œuvre du plan :**

Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. Transports Canada mobilisera les gouvernements provinciaux et locaux ainsi que d'autres intervenants, notamment les compagnies de chemin de fer, pour traiter davantage de cette recommandation. Étant donné que l'atténuation de l'impact environnemental est quelque chose d'important pour moi et le gouvernement, je tiendrai le Comité au courant au fur et à

mesure que le travail dans ce secteur important progressera.

**17. Que Transports Canada élabore immédiatement des structures législatives et/ou réglementaires qui obligeront les compagnies de chemin de fer actives au Canada à (1) fournir des renseignements en temps réel sur les marchandises dangereuses aux premiers intervenants des collectivités, par téléphone cellulaire ou service Internet si possible (p. ex., l'application AskRail); (2) étudier d'autres façons de communiquer ces renseignements à l'avance ou en temps réel aux collectivités sans service cellulaire; et (3) consulter les collectivités en question pendant l'élaboration et la mise en œuvre des plans en la matière :**

Je crois que le partage des données est extrêmement important pour que les communautés et les premiers intervenants soient préparés en cas d'accident. Voilà pourquoi j'ai publié l'Ordre 36 qui améliore les informations que les communautés reçoivent sur les matières dangereuses qui traversent leurs juridictions.

Le gouvernement est d'accord en principe avec cette recommandation. Transports Canada continuera de travailler avec les municipalités, les premiers répondants et d'autres intervenants sur la façon d'améliorer le partage d'informations, en reconnaissant que la technologie évolue continuellement et en prenant particulièrement compte des défis de communication pour les communautés qui sont en dehors des zones de service cellulaire. Actuellement, la réglementation sur les marchandises dangereuses exige que les exploitants ferroviaires fournissent des données au CANUTEC, le centre d'urgence de Transports Canada qui fonctionne 24 h sur 24 pour les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, afin que les premiers intervenants disposent des renseignements nécessaires pour intervenir efficacement lors d'un incident.

**18. Que les municipalités reçoivent un préavis et aient la possibilité d'être consultées relativement aux règles et aux exemptions aux règles :**

Les connaissances que les municipalités fournissent peuvent être extrêmement précieuses. C'est pourquoi le gouvernement du Canada est d'accord avec cette recommandation. Transports Canada prévoit introduire un mécanisme afin de donner un préavis des règles proposées et des demandes d'exemption aux règles, afin de permettre aux collectivités potentiellement touchées de commenter.

**19. Que Transports Canada examine les dispositions sur la protection des dénonciateurs afin de déterminer si leur incorporation aux systèmes de gestion de la sécurité assure un cadre adéquat à la divulgation raisonnable et efficace des problèmes de sécurité opérationnels :**

Le gouvernement du Canada est d'accord avec cette recommandation. Il existe des mécanismes pour protéger les dénonciateurs. Toutefois, ces mécanismes seront passés en revue dans le cadre de l'examen législatif obligatoire déjà mentionné de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.



Merci encore au Comité pour leur temps et énergie passés sur ces questions. Nous convenons tous qu'un réseau de transport ferroviaire sécuritaire au Canada ne garantit pas seulement la sécurité des collectivités, mais permet aussi au transport ferroviaire de continuer son rôle historique en tant que catalyseur essentiel de l'économie canadienne. Je m'engage à continuer de renforcer les régimes de sécurité ferroviaire et de transport de marchandises dangereuses en travaillant en consultation avec nos partenaires, les intervenants et le public canadien.

Je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Marc Garneau". The signature is written in a cursive, flowing style with a large initial 'M'.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député  
Ministre des Transports