



## **SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE**

La surveillance réglementaire par Transports Canada (TC), qui comprend des inspections pour vérifier le respect de la réglementation et des vérifications pour évaluer si les exploitants gèrent efficacement les risques, ne s'est pas toujours avérée efficace. La surveillance doit à la fois confirmer le respect de la réglementation et garantir que des mesures correctrices sont prises rapidement dès que l'on constate que la réglementation n'est pas respectée.

### **Contexte**

Les exploitants sont responsables de la gestion des risques en matière de sécurité, mais leur capacité et leur engagement en la matière varient. Lorsque les exploitants n'atténuent pas les risques, il incombe à l'organisme de réglementation fédéral de détecter ces lacunes par la surveillance, et d'intervenir.

La population canadienne s'attend à ce que les services de transport sous réglementation fédérale soient sécuritaires, que les exploitants respectent les exigences réglementaires et que, lorsqu'ils ne s'y conforment pas, TC prenne rapidement des mesures pour en garantir le respect.

### **Appel au changement**

Les enjeux de la Liste de surveillance sont complexes et exigent la participation coordonnée des exploitants, des organismes de réglementation et d'autres intervenants. Même si des progrès ont été réalisés, il reste encore beaucoup à faire.

Une surveillance réglementaire efficace exige une approche proactive axée sur le risque et appuyée par des mesures d'application de la loi opportunes et cohérentes. TC doit démontrer que son cadre de surveillance permet de cerner les dangers pour la sécurité et de vérifier le respect de la réglementation de façon fiable au moyen d'une combinaison équilibrée d'inspections et de vérifications. Ce cadre de surveillance doit également garantir que, lorsque des risques sont cernés, les exploitants mettent en œuvre des mesures d'atténuation appropriées, et à ce que l'efficacité de ces mesures d'atténuation soit validée.

Tant que ces conditions ne seront pas satisfaites dans l'ensemble des secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire au Canada, l'enjeu de la surveillance réglementaire demeurera sur la Liste de surveillance.



## Secteur du transport aérien

La surveillance de TC n'a pas toujours permis de garantir le respect des règles et des règlements, en particulier chez les exploitants aériens commerciaux de plus petite taille. Le BST a souligné le fait que la surveillance doit être axée sur le risque et doit offrir une certaine souplesse – le type, la fréquence et le point de mire de la surveillance doivent être adaptés à la capacité de chaque exploitant à gérer les risques présents dans ses opérations. Lorsque les exploitants ne corrigent pas les lacunes cernées dans le cadre des inspections et des vérifications, TC doit intervenir rapidement et prendre des mesures pour faire appliquer la réglementation. On peut faire appliquer la réglementation au moyen d'un éventail de mesures, entre autres des avertissements, des amendes et la suspension du certificat d'exploitation aérienne.

En mars 2025, le BST a estimé que la réponse de TC à la recommandation [A16-14](#) dénotait une attention non satisfaisante, en citant l'absence d'un cadre clair visant à aligner la surveillance sur le risque. Les intervenants du secteur continuent de faire écho à ces préoccupations, et mettent en évidence des incohérences dans l'application de la réglementation, les ressources et l'expertise limitée des inspecteurs, des lignes directrices qui ne sont pas claires et un écart entre les attentes de la réglementation et les réalités opérationnelles. Ils continuent à demander des ressources plus importantes, une orientation nationale plus claire et une plus grande collaboration.

### Mesures prises

TC a lancé des initiatives comme le projet-pilote de Comité d'examen des constatations et le Projet de renouvellement de la surveillance. Toutefois, ces efforts n'ont toujours pas permis de montrer comment TC garantira l'identification fiable des dangers systémiques, vérifiera le respect de la réglementation et validera qu'un exploitant peut gérer efficacement le risque.

### Mesures à prendre

L'enjeu de la surveillance réglementaire demeurera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que TC démontre que son cadre de surveillance permet

- de cerner les situations de non-conformité;
- de garantir la prise de mesures correctrices rapides pour les situations de non-conformité et pour toute lacune liée à la sécurité mise en lumière;
- de confirmer que les exploitants peuvent gérer efficacement la sécurité de leurs opérations.

Il est essentiel de répondre de manière satisfaisante à la recommandation [A16-14](#) du BST pour atteindre ces objectifs.



## Secteur du transport maritime

Les enquêtes du BST<sup>1</sup> continuent de mettre en évidence des lacunes persistantes dans la surveillance par TC : des pratiques d'inspection variables, un suivi limité des lacunes relevées, et une vérification inadéquate des conditions imposées par le Bureau d'examen technique en matière maritime.

Les petits navires d'une jauge brute de moins de 15, qui constituent la majeure partie de la flotte commerciale canadienne, ne sont assujettis à aucune inspection périodique obligatoire. Beaucoup d'entre eux peuvent ne jamais être inspectés, à moins que des problèmes ne soient signalés, ce qui permet à des conditions et des pratiques potentiellement dangereuses de subsister. Ainsi, le remorqueur *Ingenika* ([M21P0030](#)), qui a coulé en 2021, avait été exploité pendant plus de 50 ans sans aucune trace d'une inspection effectuée par TC.

Pour les navires plus gros, TC délègue la plupart des inspections obligatoires à des organismes reconnus et surveille leur travail. Toutefois, la supervision de ces organismes et la vérification de la conformité des navires n'ont pas été constante.

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le représentant autorisé (RA), généralement le propriétaire du navire, est légalement responsable de toutes les questions relatives à la sécurité du navire. Le RA doit se tenir au courant des exigences en matière de sécurité et demeure responsable même s'il délègue des tâches à d'autres personnes. Toutefois, avec des responsabilités dispersées sur plus de 30 règlements, beaucoup de RA perçoivent leur rôle comme étant de nature administrative. Les enquêtes du BST montrent que ce malentendu fait en sorte que des navires sont exploités sans les moyens de défense que le respect de la réglementation est censé fournir. En réponse, le BST a émis la recommandation [M25-01](#), qui demande à TC de fournir des lignes directrices exhaustives aux RA.

Depuis 2023, le BST a émis six recommandations et deux préoccupations en matière de sécurité touchant la surveillance maritime, soit :

- Inspections régulières des petits remorqueurs ([M23-01](#))
- Surveillance plus rigoureuse de la santé et de la sécurité au travail à bord des navires de pêche ([M23-09](#))
- Mesures améliorées en matière de sécurité des passagers ([M24-01](#), [M24-02](#) et [M24-03](#))
- Lignes directrices exhaustives pour les RA ([M25-01](#))

---

<sup>1</sup> Enquêtes sur la sécurité du transport maritime [M21P0030](#), [M21A0065](#), [M22C0231](#), [M22A0258](#), [M22A0332](#), et [M23C0104](#) du BST.



## Mesures prises

En 2024, TC a pris plusieurs mesures :

- Un examen de son programme de surveillance des bâtiments canadiens dans le cadre du Plan de protection des océans 2.0, qui vise à mieux aligner la surveillance avec le risque posé par les navires. Des projets-pilotes explorent des changements aux intervalles d'inspection, à l'utilisation de ressources externes pour les inspections en cale sèche, et aux équipes chargées de l'inspection des petits bâtiments.
- La création du *Comité national chargé de spécifier l'effectif minimal de sécurité* afin de garantir une évaluation cohérente des nouveaux navires, quoique les navires existants en soient exclus.
- L'entrée en vigueur du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité maritime* (DORS/2024-133), qui oblige presque tous les bâtiments canadiens à élaborer, mettre en œuvre et entretenir un SGS documenté. Même si cela renforce le cadre réglementaire, sa réussite dépend de la capacité de TC de vérifier efficacement les SGS.

## Mesures à prendre

Malgré ces initiatives, il subsiste d'importantes lacunes. Cet enjeu demeurera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que TC

- fournisse des lignes directrices claires et exhaustives aux RA pour qu'ils puissent comprendre leurs responsabilités en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et s'en acquitter;
- montre que les inspections et les vérifications permettent effectivement de cerner les situations de non-conformité et de vérifier que les RA et les organismes reconnus s'acquittent de leurs obligations;
- élargisse la surveillance proactive afin de détecter et d'atténuer les risques pour la sécurité.

## Secteur du transport ferroviaire

TC supervise la sécurité ferroviaire au moyen d'inspections et de vérifications axées sur le risque du SGS de chaque chemin de fer. Depuis 2020, TC a élargi son programme de vérification, en lançant un cycle quinquennal pour l'évaluation de l'efficacité des SGS. La phase en cours met l'accent sur la vérification de la mise en œuvre et de l'efficacité.

Malgré ces mesures, les enquêtes du BST continuent de révéler des lacunes dans la surveillance réglementaire :

- *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* : TC ne vérifie pas si les chemins de fer respectent les exigences en matière d'installation, d'entretien et de



gestion des données. Des données d'enregistreurs audio et vidéo de locomotive (EAVL) manquantes ou inaccessibles ont nui aux enquêtes du BST. En 2023, le BST a envoyé la [Lettre d'information sur la sécurité du transport ferroviaire 01/23](#) à TC pour confirmer que les systèmes d'EAVL fonctionnent convenablement et enregistrent tous les paramètres requis.

- *Règlement médical pour les postes essentiels à la sécurité ferroviaire* : TC ne vérifie pas le respect de ce règlement, ce qui fait en sorte que l'aptitude médicale des employés essentiels à la sécurité (p. ex. mécaniciens de locomotive et chefs de train) n'est pas surveillée de manière adéquate.

## Mesures prises

Dans sa dernière réponse à la recommandation [R14-05](#), qui demande des vérifications suffisamment approfondies et fréquentes pour confirmer l'efficacité des SGS, TC a :

- instauré l'utilisation d'indicateurs de rendement clés dans ses vérifications et a révisé ces indicateurs en avril 2024, à la suite des consultations auprès des intervenants et de la rétroaction reçue;
- indiqué que son examen approfondi du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, qui vise à codifier les principes d'efficacité, progresse;
- établi un cadre de vérification ciblée.

En réponse à la recommandation [R22-03](#) du BST, qui demande à TC d'exiger que la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) démontre que son SGS permet de cerner efficacement les dangers, d'évaluer les risques et de mettre en œuvre des mesures d'atténuation et d'en valider l'efficacité, TC a assuré un suivi auprès de l'exploitant pour suivre les progrès réalisés et pour cerner et régler les situations de non-conformité.

## Mesures à prendre

Cet enjeu demeurera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que TC démontre qu'il peut

- vérifier que les processus liés au SGS permettent de cerner efficacement les dangers, d'évaluer les risques, de mettre en œuvre des mesures d'atténuation et de valider l'efficacité de ces mesures;
- intervenir avec fermeté lorsque les exploitants ne sont pas en mesure de gérer la sécurité;
- imposer efficacement le respect du *Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive* et du *Règlement médical pour les postes essentiels à la sécurité ferroviaire*.