

Document d'orientation pour les consultations

Examen 2017-2018 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

Table des matières

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Message du Comité..... | 2 |
| Introduction | 4 |
| Le régime de sécurité ferroviaire du Canada..... | 5 |
| Examen 2017-2018 de la Loi sur la sécurité ferroviaire..... | 5 |
| Nécessité de procéder à l'Examen de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> | 5 |
| Questions clés | 7 |
| Comment participer | 7 |
| Annexes..... | 9 |
| Annexe A – Sujets à explorer | 9 |
| Annexe B – Principales améliorations après 2013 à la sécurité ferroviaire et au transport de marchandises dangereuses..... | 13 |
| Annexe C – Aperçu de la Loi sur la sécurité ferroviaire | 21 |
| Annexe D – Cadre de référence | 23 |
| Annexe E - Biographies des membres du Comité | 23 |

Message du Comité

Le 26 avril 2017, l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, a annoncé notre nomination à l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (l'Examen). Nous avons reçu le mandat de procéder à un examen complet et indépendant des pouvoirs, de la gouvernance et des activités inscrits dans la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Nous sommes fiers d'avoir été choisis pour mener un tel exercice, et nous avons hâte de contribuer à rendre le transport ferroviaire au Canada plus sécuritaire et plus sûr. Nous veillerons principalement à ce que cette loi importante, qui vise à assurer la sécurité et la sûreté du réseau de transport ferroviaire au pays, puisse continuer à servir les intérêts fondamentaux des Canadiens et Canadiennes. Nous présenterons au ministre des Transports un rapport renfermant nos observations et nos recommandations au plus tard le 1^{er} mai 2018.

Le présent document d'orientation pour les consultations vise à aider les intervenants à prendre part à l'Examen. L'Examen ne sollicitera pas seulement des mémoires officiels des intervenants; il cherchera également à favoriser le dialogue entre les principaux acteurs qui ont fourni des mémoires, et ce, en organisant des tables rondes sur les problèmes qui pourraient bénéficier d'un tel exercice. Le Comité tiendra également des rencontres bilatérales avec plusieurs intervenants et veillera à être présent sur le Web pour que les citoyens et citoyennes puissent participer directement à l'Examen.

Vos mémoires sont des apports importants, qui jettent les bases de cet examen; ils guideront une grande part du travail que nous accomplirons au cours de l'automne et de l'hiver prochains. Nous vous invitons également à participer à notre forum de consultation en ligne, ou à nous écrire avant de nous remettre vos mémoires plus détaillés afin que le Comité soit informé plus tôt dans le processus de vos grandes préoccupations. Nous serons ainsi en mesure de cibler nos recherches et de mieux comprendre les principaux problèmes avant de mener les consultations à l'automne.

Nos travaux préliminaires nous ont permis de cerner un certain nombre de problèmes et de questions connexes qui, à notre avis, méritent une plus grande attention de la part du Comité ainsi que de tous ceux et celles qui contribuent à rendre le réseau ferroviaire plus sécuritaire. Nous vous invitons à prendre en considération ces problèmes et questions au moment de préparer vos mémoires au Comité. Nous reconnaissons également que nous avons peut-être omis certains problèmes; par conséquent, nous sommes prêts à tenir compte de toute autre question qui s'inscrit dans la portée du présent examen¹.

Le présent document d'orientation pour les consultations fournit de l'information contextuelle et présente un résumé de la sécurité ferroviaire au Canada. Il décrit également le mandat du

¹ Il est important de noter que les exigences relatives au transport des marchandises dangereuses, comme le placardage, les moyens de confinement et les interventions d'urgence en cas de déversement de marchandises dangereuses, ne sont pas visées par notre examen. Ces questions s'inscrivent dans le cadre de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*.

Comité et énonce les [six principales questions](#) qui guideront les efforts du Comité. D'autres questions sont énumérées à l'annexe A pour vous aider à vous attarder aux principaux problèmes que nous aimerions explorer. Au plaisir de recevoir de vos nouvelles.

Richard Paton, président

Brenda Eaton, vice-présidente

Pauline Quinlan, vice-présidente

Introduction

En plus d'être inextricablement lié à l'histoire du Canada et à de nombreux paysages canadiens, le transport ferroviaire fait partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement de nombreux produits. Il revêt une importance névralgique pour l'activité économique du Canada, notamment pour ses relations commerciales avec les États-Unis et le reste du monde. Chaque année, plus de 280 milliards de dollars de produits sont transportés par les compagnies de chemin de fer de marchandises du Canada, notamment la moitié des exportations du pays selon le volume². Les compagnies de chemin de fer canadiennes acheminent vers les marchés une grande diversité de produits, tels que des produits agricoles, comme du grain; du charbon; des produits forestiers; des minerais et des métaux; des machines et des véhicules automobiles; des substances utilisées comme engrais; du carburant et des produits chimiques; des produits industriels; et des conteneurs intermodaux.

Pour ce qui est du transport des voyageurs, les compagnies de chemin de fer canadiennes transportent plus de 75 millions de voyageurs par année. Le Canada compte également des trains de banlieue qui desservent les grands centres urbains, et des services ferroviaires voyageurs interurbains qui relient les Canadiens et Canadiennes d'un océan à l'autre.

Compte tenu de l'importance du transport ferroviaire pour l'économie et des préoccupations des Canadiens et Canadiennes à l'égard de la sécurité des transports et de la protection de l'environnement, les transporteurs ferroviaires doivent exploiter des services au plus haut niveau possible de sécurité. Bien que les compagnies de chemin de fer canadiennes, dans leur ensemble, semblent améliorer leur bilan de sécurité, un certain nombre d'incidents malheureux a contribué ces dernières années à nous rappeler qu'il y a place à l'amélioration. À vrai dire, le renforcement de la sécurité ferroviaire constitue une priorité clé pour les Canadiens et Canadiennes et le gouvernement du Canada³.

Le 26 avril 2017, le ministre des Transports a lancé, un an avant la date prescrite, l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (la *Loi*). Il portera principalement sur l'efficacité du régime législatif et réglementaire fédéral de la sécurité ferroviaire, l'application de la *Loi* en soi, ainsi que la mesure dans laquelle la *Loi* répond à son objectif principal, soit d'assurer la sécurité ferroviaire dans l'intérêt des Canadiens et Canadiennes. Étant donné que la *Loi* est le principal texte législatif régissant la sécurité du réseau du transport ferroviaire, l'examen des pouvoirs qu'elle confère, de sa gouvernance et son application contribuera à répondre aux questions soulevées par les Canadiens et Canadiennes et les intervenants du secteur ferroviaire afin de renforcer la sécurité ferroviaire au Canada.

Le présent document d'orientation pour les consultations vise à aider les entités intéressées à participer à l'Examen de façon significative. À cette fin, il contient des renseignements généraux et des sommaires sur la sécurité ferroviaire au Canada, ainsi que sur le mandat de l'Examen. Dans une large mesure, le document fait état également d'un certain nombre de problèmes et

² Association des chemins de fer du Canada (ACFC), *Tendances ferroviaires 2016*.

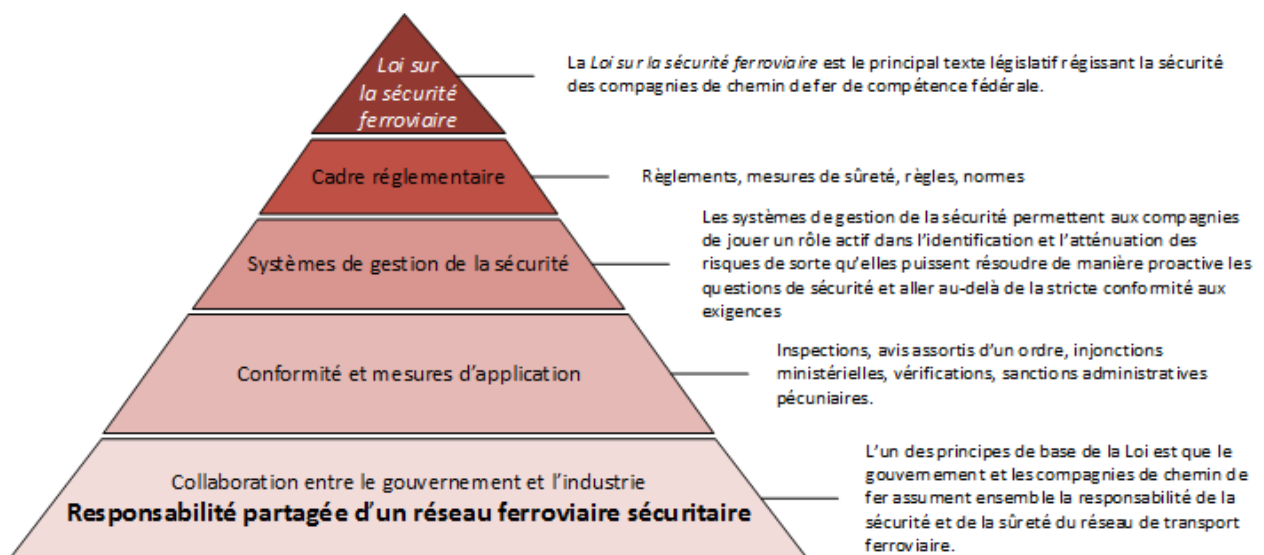
http://www.railcan.ca/assets/images/publications/Rail_Trends_2016/Tendances_ferroviaires_2016.pdf

³ Lettre de mandat du ministre des Transports. <http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transport>

de questions connexes qui, de l'avis du Comité, doivent faire l'objet d'une analyse plus approfondie et être abordés dans le cadre de l'Examen. Le Comité s'attend à ce que les mémoires des intervenants portent sur ces problèmes et contribuent pour beaucoup à cet Examen.

Le régime de sécurité ferroviaire du Canada

Bien que le gouvernement du Canada y joue un rôle déterminant, la sécurité ferroviaire relève en réalité de nombreuses entités, parmi lesquelles les compagnies de chemin de fer, les différents ordres de gouvernement, les employés et les syndicats du secteur ferroviaire, les clients des compagnies de chemin de fer ainsi que le public. Le transport ferroviaire doit être perçu de manière holistique avec des éléments interdépendants qui se conjuguent pour assurer la sécurité ferroviaire au Canada. Ces éléments interdépendants constituent le régime de sécurité ferroviaire du Canada et doivent être d'une qualité suffisante pour assurer le fonctionnement global du régime en toute sécurité et avec efficacité. Le cadre législatif et réglementaire de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* reconnaît ce fait, et il est aujourd'hui structuré de manière à tirer parti des rôles, des responsabilités et de l'expertise de chaque entité pour faire progresser la sécurité ferroviaire.



Examen 2017-2018 de la Loi sur la sécurité ferroviaire

Nécessité de procéder à l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire

Le dernier Examen de la *Loi* a eu lieu en 2007. À l'époque, le Comité a jugé que la *Loi* et ses principes généraux étaient fondamentalement valables. Il a toutefois recommandé un certain nombre d'améliorations à apporter à la *Loi*⁴. En guise de réponse, Transports Canada a pris

⁴ Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire, Rapport du secrétariat sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, novembre 2007.

diverses mesures, notamment la modification de la *Loi*. Ces changements sont entrés en vigueur en mai 2013 et en juin 2015. Ils assurent une plus grande capacité de surveillance et d'application de la loi de même qu'ils confèrent de nouveaux pouvoirs au gouverneur en conseil en matière d'élaboration de règlements.

À la suite de l'accident survenu à Lac-Mégantic, le gouvernement du Canada a pris une série de mesures immédiates pour renforcer le régime fédéral de la sécurité ferroviaire. Il a notamment émis des injonctions ministérielles pour remédier immédiatement aux risques préliminaires de sécurité découlant de l'accident, en plus d'accélérer l'élaboration d'une série de nouveaux règlements et règles, sans oublier les modifications d'ordre législatif susmentionnées qui ont été apportées à la *Loi*.

Depuis 2014, Transports Canada a adopté six règlements nouveaux ou mis à jour : le *Règlement sur les passages à niveau*; le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*; le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*; le *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*; le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*; et le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*. De plus, Transports Canada a abrogé des règlements et des ordres désuets pris en vertu de versions plus anciennes de la *Loi*. Il a aussi révisé ou adopté des règles majeures, en particulier le *Règlement sur l'immobilisation des trains* et le *Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés*. Enfin, le ministre des Transports a récemment déposé des modifications d'ordre législatif devant la Chambre des communes de façon à rendre obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines de locomotive pour l'ensemble de l'industrie ferroviaire de compétence fédérale.

Transports Canada a également donné suite aux recommandations émanant d'études récentes axées sur la sécurité ferroviaire, en particulier le Rapport du vérificateur général sur la surveillance de la sécurité ferroviaire⁵, une vérification de suivi interne de la sécurité ferroviaire de Transports Canada⁶, et plusieurs études parlementaires^{7,8} (Veuillez consulter l'annexe B pour une liste exhaustive des principales améliorations apportées depuis 2013 à la sécurité ferroviaire et au transport des marchandises dangereuses).

Les activités dont il est question ci-dessus ont entraîné des modifications importantes au cadre législatif et réglementaire de la sécurité ferroviaire. Néanmoins, certaines de ces modifications

⁵ Vérificateur général du Canada. (2013). « Chapitre 7 – La surveillance de la sécurité ferroviaire – Transports Canada ». *Rapport du vérificateur général du Canada de l'automne 2013*. Consulté à l'adresse http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201311_07_f_38801.html.

⁶ Transports Canada. (2015). *Vérification de suivi de la sécurité ferroviaire*. Consulté à l'adresse [https://www.tc.gc.ca/media/documents/services-generaux/Verification de suivi de la securite ferroviaire fr.pdf](https://www.tc.gc.ca/media/documents/services-generaux/Verification%20de%20suivi%20de%20la%20securite%20ferroviaire%20fr.pdf).

⁷ Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. (2014). *Rapport intérimaire sur l'examen de la sécurité ferroviaire*. Consulté à l'adresse <http://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/41-2/TRAN/rapport-3>.

⁸ Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. (2016). *Mise à jour sur la sécurité ferroviaire*. Consulté à l'adresse <http://www.noscommunes.ca/DocumentViewer/fr/42-1/TRAN/rapport-6>.

sont toujours en cours de mise en œuvre, et il n’y a pas eu assez de temps pour évaluer leur plein effet. C’est la raison pour laquelle l’une des principales difficultés de cet examen sera d’évaluer, sans renseignements complets, là où se trouvent les faiblesses résiduelles du régime et la meilleure façon d’y remédier. Le Comité s’intéresse tout particulièrement aux problèmes pour lesquels des progrès ont été difficiles à réaliser ou des difficultés ont persisté en dépit des modifications récentes.

Afin d’aider à relever ce défi, le présent Examen s’appuiera sur des travaux préalables, réalisera sa propre analyse et s’inspirera de l’expérience, des connaissances et des avis de ceux et celles qui s’intéressent à la sécurité ferroviaire.

Questions clés

Les principales questions qui guideront les travaux du Comité sont énumérées ci-après. Avec celles que l’on trouve à l’annexe A, ces questions devraient également orienter la contribution des participants à cet examen.

1. Les différentes composantes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (p. ex., les lois, les règlements, les systèmes de gestion de la sécurité, les règles et le régime d’application de la loi) fonctionnent-elles comme prévu ? Qu’est-ce qui pourrait être amélioré ?
2. Les modifications apportées depuis cinq ans ont-elles été efficaces pour régler les principales difficultés qui sont apparues au sujet de la sécurité ferroviaire ?
3. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* met-elle le gouvernement en bonne position pour faire face aux menaces de sûreté actuelles et futures au réseau de transport ferroviaire ?
4. Quels sont les principaux problèmes qui persistent et qui, s’ils sont résolus, entraîneront un renforcement accru du régime de sécurité et sûreté ferroviaire ?
5. Quelles recommandations proposez-vous pour renforcer le régime de sécurité et de sûreté ferroviaire qui garantiront des progrès en ce qui concerne ces problèmes résiduels ?
6. Est-ce que les rôles actuels joués par Transports Canada, les chemins de fer, les provinces, les municipalités et d’autres intervenants pour maintenir le réseau de transport ferroviaire sécuritaire et sûr sont suffisants ? Des changements devraient-ils y être apportés ?

Comment participer

Le Comité souhaite connaître l’avis de ceux et celles qui s’intéressent à la sécurité ferroviaire, peu importe qu’il s’agisse de compagnies de chemin de fer, d’associations industrielles, de citoyens et citoyennes, de chercheurs ou d’autres ordres de gouvernement. Le Comité a l’intention de mener une grande partie de ses consultations à l’automne 2017, et ce, après les phases préliminaires de recherche et d’établissement de la portée. Des consultations directes auront lieu avec les entités qui ont présenté des mémoires formels et pourraient comporter des réunions bilatérales et des tables rondes sur les principaux problèmes. Par le biais de son forum de consultation, l’Examen permettra également aux Canadiens et Canadiennes de répondre et de discuter de certaines des questions essentielles qui guident le travail du Comité.

Les personnes intéressées sont libres de soumettre des mémoires à tout moment par l'entremise du portail de consultation, ou aux coordonnées ci-dessous et sont encouragées de référer au site Web pour des informations sur le progrès de l'Examen. **Pour des motifs de transparence, tous les mémoires seront publiés sur le site Web, sauf si les auteurs fournissent des justifications raisonnables pour éliminer certains éléments de leurs mémoires.**

Les intervenants sont invités à présenter des mémoires formels au Comité le plus tôt possible, et au plus tard le 22 septembre 2017. Le forum de consultation restera accessible jusqu'au 29 décembre 2017.

Secrétariat sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*
255, rue Albert, pièce 702
Ottawa (Ontario) K1P 6A9
tc.rsareview-examenlsf.tc@tc.gc.ca

Annexes

Annexe A – Sujets à explorer

La liste suivante des questions principales vise à aider les intervenants à fournir des commentaires ciblés. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive et elle ne restreint d'aucune façon la possibilité de soulever d'autres questions. Les intervenants devraient se demander ce qui fonctionne bien, ce qui devrait être amélioré et quelle est l'importance des questions soulevées. Par exemple, quelles dispositions de la *Loi* fonctionnent comme prévu? Quelles dispositions pourraient nécessiter des modifications mineures? Finalement, quelles sont les lacunes importantes qui, si elles ne sont pas réglées, pourraient nuire à la capacité du gouvernement et de l'industrie d'assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr?

Dispositions générales de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, y compris les rôles et les responsabilités

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* confère au ministre des Transports les pouvoirs relatifs à la surveillance des chemins de fer qui relèvent du Parlement. La *Loi* offre le cadre réglementaire de la sécurité et de la sûreté ferroviaires ainsi que pour la protection contre certains des impacts environnementaux de l'exploitation des chemins de fer au Canada. La *Loi* prévoit également l'élaboration de règles proposées par l'industrie ferroviaire et de règles imposées par le ministre pour l'exploitation et l'entretien des chemins de fer, une pratique qui n'est pas souvent mise de l'avant dans d'autres cadres juridiques. La collaboration et les compétences partagées en matière de sécurité ferroviaire sont des caractéristiques essentielles de la *Loi*.

La Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada est chargée d'élaborer et de faire appliquer des règlements, des règles, des normes d'ingénierie et des politiques nécessaires pour assurer la sécurité des activités ferroviaires au Canada. Elle comprend des inspecteurs ferroviaires qui sont désignés par le ministre pour surveiller la sécurité de l'exploitation, de l'équipement, des infrastructures et des passages à niveau de chemin de fer. Les enquêtes relatives aux accidents impliquant des chemins de fer sont menées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. Celui-ci est un organisme indépendant de Transports Canada et il relève du Parlement par l'entremise du président du Conseil privé de Sa Majesté pour le Canada.

- 1.1. Les rôles, les responsabilités et les pouvoirs relatifs à la sécurité ferroviaire au Canada sont-ils clairs ? La structure actuelle est-elle appropriée ? Dans quelle mesure les responsabilités des chemins de fer devraient-elles être énoncées dans la *Loi* ? Tous les participants connaissent-ils bien leurs rôles et leurs responsabilités?
- 1.2. Dans quelle mesure le processus d'élaboration des règles est-il efficace? Y a-t-il des aspects particuliers de ce processus qui pourraient bénéficier d'un examen plus approfondi?

Adoption de systèmes de gestion de la sécurité et d'une culture de la sécurité

La *Loi* vise à promouvoir la sécurité des activités ferroviaires et à prévoir des mesures à cet égard en utilisant un cadre réglementaire moderne, souple et efficace, adapté au contexte actuel du secteur ferroviaire. Un Système de gestion de la sécurité (SGS) est un outil important pour atteindre cet objectif. Le SGS est un cadre officiel d'intégration de la sécurité dans l'exploitation quotidienne du chemin de fer. Il intègre les responsabilités et les pouvoirs au sein d'une compagnie, les règles, les procédures, les processus de surveillance et d'évaluation auxquels elle est assujettie, les objectifs en matière de sécurité et de rendement, ainsi que des mécanismes de contrôle d'application et d'évaluation des risques. Transports Canada évalue la conformité de l'industrie au moyen d'une surveillance fondée sur le risque qui comprend des vérifications SGS et des inspections sur place.

- 2.1 Y-a-t-il eu des progrès relativement à l'intégration de la sécurité dans l'exploitation quotidienne du chemin de fer depuis le dernier Examen ?
- 2.2 L'approche actuelle du SGS pour gérer les risques est-elle efficace à la fois pour les propriétaires et les employés des compagnies de chemin de fer? Pour les clients (expéditeurs et voyageurs)? Pour les personnes habitant près des lignes ferroviaires? Pour les Canadiens et Canadiennes ?
- 2.3 Quel rôle devraient jouer Transports Canada et les compagnies de chemin de fer dans le renforcement des SGS ?
- 2.4 Est-ce que les employés des chemins de fer reçoivent la formation et le soutien dont ils ont besoin pour mettre en œuvre adéquatement un SGS et intégrer une culture de la sécurité dans leurs activités quotidiennes? Est-ce que le personnel de Transports Canada est suffisamment formé pour évaluer l'efficacité du SGS d'une entreprise? Quel type de formation pourrait être utile?

Qualité et utilisation des données relatives au rendement pour la gestion des risques

L'Examen de 2007 avait souligné la nécessité de mieux recueillir, analyser et diffuser des données liées à la sécurité ferroviaire et avait proposé un certain nombre de recommandations visant à améliorer ce domaine. À la suite de cet Examen, la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a mis en place un nouveau modèle de surveillance intégré pour permettre la planification et l'établissement de priorités de ces activités fondées sur le risque. En outre, le *Règlement sur les renseignements relatifs* au transport a été modifié pour donner au ministère accès à plus de données pour appuyer cet effort.

- 1.1 Est-ce que le cadre actuel de la gestion des risques se penche adéquatement sur les questions relatives à la sécurité en ce qui a trait aux volumes de trafic courants et futurs, et au type de marchandises transportées ?
- 1.2 Transports Canada dispose-t-il de suffisamment de données pour mener une rigoureuse analyse des risques afin de traiter des défis liés au mandat de la sécurité ferroviaire ?
- 1.3 Dans quelle mesure les renseignements sur le rendement sont-ils disponibles et de qualité à l'heure actuelle? Contribuent-ils à établir des indicateurs de rendement clés en ce qui concerne l'état de la sécurité ferroviaire ?

- 1.4 Les renseignements sur le rendement font-ils l'objet d'une analyse et d'une diffusion ? Dans quelle mesure contribuent-ils à de la rétroaction concernant la gestion des risques et l'apprentissage ?

Capacité de répondre aux tendances de l'industrie

L'industrie ferroviaire évolue continuellement et davantage d'attention doit être accordée aux principales tendances qui façonneront l'industrie, aux impacts qu'elles auront sur la sécurité, et à la question de savoir si la *Loi* favorise les adoptions nécessaires

4.1 Économie

- 4.1.1 Est-ce que les tendances commerciales et la croissance démographique auront des répercussions sur les itinéraires et le trafic dans les grands centres urbains ? Aggraveront-elles encore les problèmes de voisinage ?
- 4.1.2 Y aura-t-il une augmentation de la congestion en raison des trains de passagers et de marchandises qui utilisent les mêmes voies ferrées ? Quels seraient les effets en matière de sécurité si d'autres trajets ou corridors commerciaux étaient mis en place ?

4.2 Infrastructures

- 4.2.1 Comment le Canada peut-il veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'investissements dans les infrastructures pour faire face aux tendances futures en matière de circulation, de longueurs de train et de trafic ferroviaire ?
- 4.2.2 Les fonds et les programmes d'infrastructure (au-delà du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire) peuvent-ils être mis à profit pour financer des projets qui augmenteraient la sécurité autour des lignes ferroviaires (par ex., les passages à niveau) ?

4.3 Technologie

- 4.3.1 Est-ce que le cadre de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* permet de bien traiter des percées de l'industrie en matière de technologies et d'innovation ?
- 4.3.2 Les nouvelles technologies pourraient accroître la sécurité, par exemple en contribuant à l'identification des risques ou des causes des accidents. Y a-t-il des obstacles empêchant l'industrie ferroviaire d'investir dans ces technologies ? Le gouvernement du Canada peut-il faciliter leur adoption ?
- 4.3.3 Est-ce que l'adoption de nouvelles technologies a des répercussions sur les compétences que doivent posséder les employés des chemins de fer ?

4.4 Travail

- 4.4.1 Est-ce que la fatigue des employés, les heures de service et les heures supplémentaires sont toujours des préoccupations relativement à la sécurité ferroviaire ?

- 4.4.2 Peut-on adopter des pratiques exemplaires à partir des exigences concernant le travail et le repos dans d'autres modes de transport ou d'autres secteurs d'emploi ?
- 4.4.3 Est-ce qu'il est nécessaire de réglementer les tests pour détecter la consommation de substances comme l'alcool et les drogues ?

5. Établissement des relations et coordination

La sécurité ferroviaire est une responsabilité que partagent plusieurs parties. La *Loi* s'applique aux compagnies de chemin de fer, aux autorités routières ainsi qu'aux municipalités et à la population. Les relations entre le gouvernement du Canada et plusieurs gouvernements provinciaux doivent également être prises en considération. Par exemple, la *Loi* s'applique aux compagnies de chemins de fer assujetties aux lois provinciales qui mènent leurs activités sur des compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale. De plus, le gouvernement du Canada a actuellement plusieurs protocoles d'entente avec des gouvernements provinciaux pour mener des inspections sur la sécurité ferroviaire en son nom. Enfin, il existe une composante internationale étant donné qu'une grande part de l'industrie ferroviaire qui relève du gouvernement fédéral au Canada s'adonne aussi à des activités aux États-Unis et est assujettie à l'autorité de la *Federal Railroad Administration* des États-Unis.

5.1 Interface fédéral –provincial

- 5.1.1 Les attributions des provinces et municipalités sont-elles clairement définies et adéquates?
- 5.1.2 Les provinces devraient-elles être consultées par rapport à l'élaboration des règles et des règlements? Dans quelle mesure devraient-elles être consultées?
- 5.1.3 Est-ce que les compagnies de chemin de fer de plus petite taille qui mènent leurs activités principalement sur les voies ferrées provinciales devraient être assujetties aux mêmes exigences que les plus grandes compagnies de chemin de fer nationales?
- 5.1.4 Les ententes actuelles entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux constituent-elles une approche efficace à la surveillance de la sécurité?
- 5.1.5 Y a-t-il une harmonisation suffisante avec les provinces? Dans quelle mesure l'harmonisation est-elle encore nécessaire et dans quels domaines?

5.2 Proximité/Interface chemins de fer-municipalités

- 5.2.1 Y a-t-il un dialogue suffisant entre les compagnies de chemins de fer et les collectivités/municipalités ? Que peut-on faire pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer et les collectivités/municipalités collaborent afin d'assurer une plus grande sécurité ferroviaire?
- 5.2.2 Y a-t-il des obstacles à la collaboration entre les compagnies et les collectivités/municipalités? Quels sont ces pouvoirs? Peut-on y remédier?
- 5.2.3 Quels incitatifs possèdent les divers ordres de gouvernement pour réduire ou éliminer les intrusions?

- 5.2.4 Est-ce que les “*Lignes directrices applicables aux nouveaux aménagements à proximité des activités ferroviaires*” sont utiles? Vont-elles assez loin? Que pourrait-on faire de plus?

5.3 Consultation des intervenants

- 5.3.1 L'échange d'information et la transparence entre Transports Canada, les compagnies de chemin de fer et les intervenants sont-ils adéquats? Peuvent-ils être améliorés?
- 5.3.2 Y a-t-il des intervenants qui devraient être consultés sur les questions de sécurité ferroviaire qui ne le sont pas actuellement ?
- 5.3.3 Le processus actuel d'élaboration des règles permet-il suffisamment de consultations auprès des intervenants?

5.4 Coordination entre le Canada et les États-Unis

- 5.4.1 Y a-t-il une harmonisation suffisante entre le Canada et les États-Unis? Dans quelle mesure l'harmonisation est-elle encore nécessaire et dans quels domaines?

6. Promotion de la sûreté ferroviaire

Le transport ferroviaire demeure une cible potentielle pour des attaques terroristes. En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le gouvernement peut adopter des règlements ayant trait à la sûreté ferroviaire et désigner toute personne que le ministre considère qualifiée à titre d'agent de contrôle. Les agents de contrôle peuvent soumettre une personne ou des biens à des contrôles avant de monter à bord d'un train ou de pénétrer dans une zone réglementée.

La *Loi* prévoit également qu'un juge d'une cour supérieure nomme un agent de police chargé de protéger les biens qu'administre ou possède la compagnie de chemin de fer ou de protéger les personnes ou les biens se trouvant en de tels lieux.

- 6.1 Les rôles, les responsabilités et les pouvoirs relatifs à la sûreté ferroviaire au Canada sont-ils clairs? Devrait-on envisager d'apporter des modifications aux pouvoirs pour améliorer davantage la sûreté ferroviaire au Canada?
- 6.2 La *Loi sur la sécurité ferroviaire* permet-elle bien au gouvernement de remédier aux menaces futures à la sûreté ferroviaire?
- 6.3 Transports Canada peut-il mieux se préparer aux menaces à la sûreté ferroviaire et mieux éviter de telles menaces?

Annexe B – Principales améliorations après 2013 à la sécurité ferroviaire et au transport de marchandises dangereuses

Les tableaux qui suivent résument les différentes actions qui ont été prises par Transports Canada pour accroître la sécurité ferroviaire et du transport de marchandises dangereuses au Canada depuis 2013. Même si toutes ces mesures n'ont pas été prises en vertu de la *Loi sur la*

sécurité ferroviaire, elles sont néanmoins toutes énumérées ci-dessous, afin de fournir une image complète des changements qui ont eu lieu depuis 2013.

Tableau 1: Modifications législatives

| Loi | Principales mesures | Date | Objectif |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> | Nouveaux pouvoirs attribués au ministre et aux inspecteurs | Juin 2015 | La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> a été modifiée de manière à conférer au ministre des Transports et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire de Transports Canada divers pouvoirs pour remédier aux problèmes de sécurité ferroviaire lorsqu'il y a un risque ou une menace à l'exploitation ferroviaire, aux personnes ou aux biens en lien avec les passages à niveau, ou une préoccupation à cet égard. |
| <i>Loi sur les transports au Canada</i> | Régime de responsabilité et d'indemnisation | 18 juin 2016 | La <i>Loi sur les transports au Canada</i> a été modifiée afin de renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les compagnies de chemin de fer (p. ex., niveaux d'assurance minimaux fondés sur le risque et fonds d'indemnisation financé par les expéditeurs supplémentaires). Les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale sont tenues d'avoir une couverture d'assurance minimale fondée sur le type et le volume de marchandises dangereuses qu'ils transportent. Cette couverture varie de 25 millions de dollars à 1 milliard de dollars. |

| Loi | Principales mesures | Date | Objectif |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Loi sur la modernisation des transports (projet de loi C-49)</i> | Enregistreurs vidéo et enregistreurs de conversations à bord des locomotives | 16 mai 2017 | Le projet de loi C-49 propose de modifier la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> afin que des enregistreurs vidéo et des enregistreurs de conversations à bord des locomotives soient installés pour accroître la sécurité du système de transport ferroviaire au Canada. Afin d'atténuer les préoccupations concernant la vie privée des employés, les modifications législatives proposées limiteraient également les fins pour lesquelles les données sont utilisées. |
| <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> | Norme sur les wagons-citernes DOT-111 | 2 juillet 2014 | La <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> a été modifiée afin de mettre à jour la norme sur les wagons-citernes DOT-111, y compris les exigences relatives à l'acier plus épais, aux boucliers de tête de citerne et aux dispositifs de protection des raccords supérieurs. |
| <i>Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire</i> | Imputabilité | 19 juin 2015 | L'entrée en vigueur de la <i>Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire</i> vise à augmenter la sécurité ferroviaire et accroître l'imputabilité de l'industrie ferroviaire et des transporteurs de pétrole brut envers les Canadiens et les Canadiennes. |

Tableau 2: Modifications réglementaires

| Règlement | Date | Objectif |
|--------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Règlement sur les passages à niveau</i> | 17 décembre 2014 | Le <i>Règlement sur les passages à niveau</i> améliore la sécurité ferroviaire en établissant des normes de sécurité exhaustives et ayant force exécutoire pour les passages à niveau; en clarifiant les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie, et en veillant à ce que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie mettent en commun les renseignements clés en matière de sécurité. |

| Règlement | Date | Objectif |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAPs) relatives à la sécurité ferroviaire</i> | 1 ^{er} avril 2015 | Le <i>Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire</i> prévoit des sanctions en tant que nouvel outil d'application pour veiller à la conformité à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> et à son régime. |
| <i>Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer</i> | 1 ^{er} janvier 2015 | Le <i>Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer</i> décrit les exigences de base en matière de sécurité que les compagnies de chemin de fer doivent respecter pour exploiter le chemin de fer sous réglementation fédérale au Canada. |
| <i>Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (SGS)</i> | 1 ^{er} avril 2015 | Le <i>Règlement sur le Système de gestion de la sécurité ferroviaire</i> exige un cadre documenté pour l'intégration de la sécurité dans les activités quotidiennes et permettant aux compagnies de déterminer les risques et prendre des mesures tôt dans le processus. Le nouveau Règlement du SGS s'applique non seulement aux compagnies de chemin de fer (compagnies sous réglementation fédérale), mais également aux compagnies de chemin de fer locales (compagnies assujetties à la réglementation provinciale, mais qui mènent des activités sur le chemin de fer relevant du gouvernement fédéral). |
| <i>Règlement sur les renseignements relatifs au transport</i> | 1 ^{er} avril 2015 | Le <i>Règlement sur les renseignements relatifs au transport</i> a été modifié de manière à exiger la diffusion de données des transporteurs ferroviaires de classe I et de classe II qui permettent de mieux cerner les risques posés à la sécurité et de les atténuer. |
| <i>Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer</i> | Entrée en vigueur : juin 2017 | Ce règlement vise à accroître la sécurité ferroviaire en réduisant le risque d'incendie le long des lignes de chemin de fer qui découlent des activités ferroviaires. |

| Règlement | Date | Objectif |
|----------------------------------------------------------------|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> | 20 mai 2015 | Des modifications ont été apportées au <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> en vue d'établir la norme relative aux wagons-citernes TC-117, la prochaine génération de wagons-citernes plus robustes et plus sécuritaires. |

Tableau 3: Règles en matière de sécurité ferroviaire⁹

| Règle | Date | Objectif |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada (c'est à dire Immobilisation des trains ou Règle 112) | 14 octobre 2015 | Des modifications ont été apportées au <i>Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada</i> pour répondre aux recommandations finales du Bureau de la sécurité des transports en ce qui concerne l'immobilisation des trains. |
| Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés | 19 février 2016 | Le règlement vise notamment à réduire les risques et les conséquences des incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses. |

Tableau 4: Injonction ministérielle

| Date | Objectif |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23 juillet 2013 | Une injonction ministérielle a été prise en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , exigeant l'immobilisation des locomotives laissées sans surveillance et fixant l'effectif de l'équipe de train nécessaire pour exploiter une locomotive transportant des marchandises dangereuses. |
| 23 avril 2014 | Publication d'une injonction ministérielle, en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , qui oblige les compagnies de chemin de fer à adopter immédiatement d'importantes pratiques d'exploitation, et notamment de réduire la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses. |
| 29 octobre 2014 | Publication d'une injonction ministérielle, en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , établissant un minimum normalisé pour le serrage des freins à main, des exigences précises relatives aux essais, et des défenses physiques supplémentaires pour les trains laissés sans surveillance. |

⁹ Les règles sont établies par l'industrie et approuvées par le ministre des Transports et elles ont force de loi une fois qu'elles sont approuvées.

| Date | Objectif |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23 avril 2015 | Publication d'une injonction ministérielle en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> visant à ralentir les trains transportant des marchandises dangereuses. |

Tableau 5: Arrêté ministériel

| Date | Objectif |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 29 octobre 2014 | Publication d'un arrêté ministériel en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> exigeant que les compagnies de chemin de fer élaborent et renforcent les règles sur la sécurité des trains. |
| 29 octobre 2014 | Publication d'un arrêté pris en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> exigeant que certains chemins de fer (y compris les compagnies de chemin de fer d'intérêt local) soumettent à Transports Canada des plans de formation pour examen. |
| 17 août 2015 | Publication d'un arrêté ministériel en vertu de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> qui renouvelait les exigences s'appliquant à toutes les compagnies de chemin de fer, y compris les compagnies locales, de formuler des règles et, selon le cas, de réviser les règles concernant le transport des marchandises dangereuses. |

Tableau 6: Transport de marchandises dangereuses – Ordre préventif

| Ordre préventif | Date | Objectif |
|-----------------------|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ordre préventif n° 31 | 17 octobre 2013 | Publication de l'ordre préventif n° 31, pris en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> , qui exige que toute personne important du pétrole brut ou présentant du pétrole brut au transport effectue une nouvelle analyse, ou classification, du produit avant l'expédition et que, en l'attente des résultats de l'analyse, elle l'expédie conformément au groupe d'emballage le plus élevé (GE1). |
| Ordre préventif n° 32 | 20 novembre 2013 | Publication de l'ordre préventif n° 32, pris en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> , qui oblige les compagnies de chemin de fer à communiquer de l'information aux municipalités, afin d'aider les premiers intervenants et les personnes responsables de la planification des mesures d'urgence. |
| Ordre préventif n° 36 | 28 avril 2016 | Publication de l'ordre préventif n° 36 en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> afin de remplacer l'ordre préventif n° 32. En vertu de l'ordre n° 36, les |

| Ordre préventif | Date | Objectif |
|-----------------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | | compagnies de chemin de fer sont tenues de fournir aux municipalités et aux premiers intervenants avantage de données sur les marchandises dangereuses afin d'améliorer la planification d'urgence ainsi que les évaluations des risques et d'aider à former les premiers intervenants. Les exploitants sont également tenus de transmettre aux compétences les renseignements pouvant être communiqués directement au public canadien. |
| Ordre préventif n° 37 | 6 juin 2016 | Publication de l'ordre préventif n° 37 en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui exige l'installation de dispositifs de protection des raccords supérieurs sur les wagons-citernes TC/DOT-111 qui sont mis à niveau selon le calendrier de modernisation établi en mai 2015 dans le cadre de la norme visant les wagons-citernes TC-117. Ces exigences amélioreront la sécurité du transport des liquides inflammables, notamment le pétrole brut et l'éthanol au Canada, et harmoniseront davantage les exigences canadiennes à celles visant les wagons-citernes TC/DOT-111 aux États-Unis. |
| Ordre préventif n° 38 | 25 juillet 2016 | Publication de l'ordre préventif n° 38 en vertu de la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i> afin d'accélérer l'abandon progressif des wagons-citernes DOT-111 pour le pétrole brut au 1 ^{er} novembre 2016. Le calendrier accéléré permettra de supprimer graduellement les anciens wagons-citernes DOT-111 non chemisés six mois plus tôt et les anciens wagons-citernes DOT-111 chemisés 16 mois plus tôt que prévu. |

Tableau 7: Financement

| Fond | Date | Objectif |
|-----------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire | 12 octobre 2016 | Le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire fournit du financement de subventions et de contributions pour améliorer la sécurité ferroviaire et réduire les blessures et décès liés au transport ferroviaire dans les domaines de l'infrastructure, de la technologie et de la recherche, ainsi que de l'éducation et de la sensibilisation |

| Fond | Date | Objectif |
|------|------|-------------------------------------------------------------------------|
| | | de la population. Son financement total s'élève à 55 M\$ sur trois ans. |

Annexe C – Aperçu de la Loi sur la sécurité ferroviaire¹⁰

La *Loi* constitue le principal texte législatif régissant l'exploitation ferroviaire sous réglementation fédérale au Canada. La *Loi* confie au ministre la responsabilité de surveiller la sécurité ferroviaire. Elle établit un régime pour la réglementation de la sécurité ferroviaire au Canada selon lequel les compagnies de chemin de fer doivent être responsables et imputables pour la sécurité de l'exploitation, et l'autorité réglementaire doit avoir le pouvoir de protéger la sécurité de la population et des employés, et l'environnement.

En vertu de la *Loi*, Transports Canada doit promouvoir et réglementer la sécurité de l'exploitation ferroviaire qui relève de l'autorité du Parlement, c'est-à-dire les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, qui doivent être titulaires d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada (OTC).

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* a subi des modifications importantes qui sont entrées en vigueur en mai 2013 et en juin 2015. Par conséquent, le ministre jouit de plus grands pouvoirs en matière de surveillance et d'application de la loi. Ces modifications ont en outre élargi l'utilisation des Systèmes de gestion de la sécurité, augmenté l'importance de la protection environnementale et clarifié le pouvoir et les responsabilités du ministre en ce qui a trait aux questions ferroviaires.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire*, telle que modifiée, comprend six parties :

Partie I : Construction et modification des installations ferroviaires

Cette section décrit les pouvoirs du ministre des Transports de réglementer et d'approuver la sécurité des structures ferroviaires, en accordant suffisamment de souplesse aux compagnies de chemin de fer pour qu'elles fassent des travaux de construction de base dans un délai minimal. Le ministre a également le pouvoir d'attribuer des subventions pour les passages à niveau, les sauts-de-mouton et les projets spéciaux en matière de sécurité.

Partie II : Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires

La partie II décrit l'exigence relative aux certificats d'exploitation de chemin de fer. Elle accorde au gouverneur en conseil le pouvoir d'élaborer des règlements ayant trait aux certificats d'exploitation de chemin de fer et confère au ministre le pouvoir de suspendre ou d'annuler un tel certificat et d'exempter certaines compagnies.

Cette section décrit également le pouvoir d'établir des règlements et des règles pour l'exploitation et l'entretien du chemin de fer. Les règlements en matière de sécurité peuvent être élaborés par le gouvernement chargé de l'exploitation ou de l'entretien du chemin de fer en général, comme les voies ferrées, les systèmes de signalisation et les passages à niveau, ainsi

¹⁰ *Loi sur la sécurité ferroviaire* (1985, ch. 32). Tirée du site Web de la législation (Justice) : <http://www.lib.sfu.ca/help/cite-write/citation-style-guides/apa/gov-docs-apa#actsstatutes-a704-pp-219-221>

que la conception, la construction, la modification, l'exploitation et l'entretien du matériel ferroviaire. Le gouvernement peut aussi adopter des règlements relatifs à l'emploi de personnes dans des postes désignés qui sont essentiels à la sécurité de l'exploitation ferroviaire. De plus, le gouvernement peut prendre des règlements concernant la sûreté du transport ferroviaire.

En ce qui concerne les règles, le ministre peut exiger d'une compagnie de chemin de fer qu'elle énonce des règles en matière de sécurité s'appliquant également à l'exploitation et à l'entretien du chemin de fer et du matériel ferroviaire. Une compagnie peut aussi formuler des règles de son propre chef. Toutes les règles sont assujetties à l'examen et à l'approbation du ministre.

Enfin, cette section renferme des dispositions concernant l'arrêt de sifflement aux passages à niveau.

Partie III : Activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire

Cette partie décrit les pouvoirs de veiller à ce que l'exploitation ferroviaire ne soit pas compromise par des activités sur un terrain adjacent à un droit de passage. Elle comprend également des dispositions relatives à l'intrusion et au droit de passage des trains aux passages à niveau.

En vertu de cette partie, le ministre peut élaborer des règlements régissant notamment les éléments suivants : la construction de structures; l'exploitation minière; les systèmes de drainage; l'enlèvement d'arbres et broussailles réduisant la visibilité; l'enlèvement des mauvaises herbes ainsi que l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations; l'interdiction ou la limitation, notamment par l'installation de clôtures ou de signaux, de l'accès à l'emplacement d'une ligne de chemin de fer par des personnes, des véhicules ou des animaux; la construction, la modification et l'entretien des routes; le contrôle de la circulation des véhicules et des piétons aux abords des franchissements routiers; et toute autre activité qui risquerait de compromettre la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Partie IV : Application et contrôle

La partie IV renferme les dispositions nécessaires pour faire appliquer les exigences de la *Loi*. Elle comprend la désignation et les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et des agents de contrôle de la sécurité, les arrêtés ministériels, y compris les arrêtés pour la cessation des travaux, les injonctions ministérielles, l'application par les tribunaux, les rapports médicaux, les enquêtes, les mesures de sûreté, en plus de décrire les infractions et les sanctions.

Cette section confère au ministre le pouvoir d'adopter des règlements ayant trait aux sanctions administratives pécuniaires et de désigner des agents de contrôle. Elle décrit l'autorisation et les pouvoirs des agents de contrôle. De plus, elle précise les sommes monétaires maximales versées par des particuliers et des sociétés ainsi que les exigences relatives aux paiements. Cette section énonce également la disposition selon laquelle toute partie touchée peut demander un examen d'une contravention alléguée ou le montant d'une sanction, ainsi que la procédure d'examen.

Cette section décrit en outre la nomination, la juridiction et les pouvoirs des constables. Les constables sont embauchés afin de protéger la propriété d'une compagnie de chemin de fer ainsi que les personnes et les biens se trouvant sur cette propriété.

Partie V : Dispositions diverses

Cette partie concerne la délégation des pouvoirs, le pouvoir de réglementer l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité, le pouvoir de réglementer les fuites de polluants, le pouvoir d'établir des règlements en ce qui concerne les plans de gestion environnementale et un certain nombre de dispositions diverses.

Partie VI : Modifications corrélatives et dispositions transitionnelles

Cette partie renvoie aux modifications corrélatives ainsi qu'aux dispositions transitoires ayant trait aux modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et aux parties II et III abrogées de la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer*.

Annexe D – Cadre de référence

Veillez cliquer ici pour consulter le cadre de référence de l'Examen.

Annexe E - Biographies des membres du Comité

M. Richard Paton, président

M^{me} Brenda Eaton, vice-présidente

M^{me} Pauline Quinlan, vice-présidente