

Automne 2020

**Rapports du commissaire à l'environnement
et au développement durable
au Parlement du Canada**

Rapport de l'auditeur indépendant

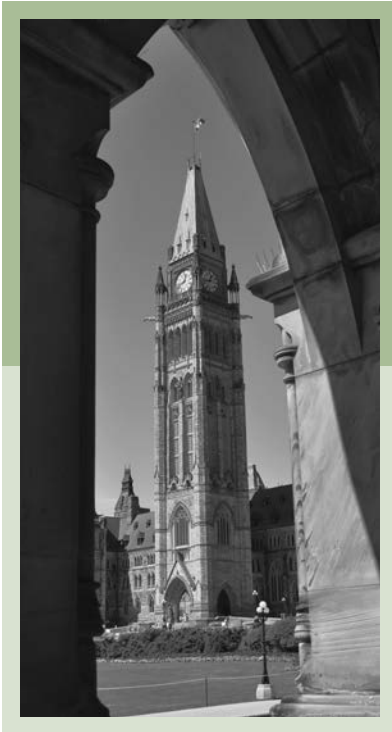
RAPPORT 1

**Audit de suivi sur le transport des
marchandises dangereuses**



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada



Automne 2020

Rapports du commissaire à l'environnement et au développement durable au Parlement du Canada

Rapport de l'auditeur indépendant

RAPPORT 1

**Audit de suivi sur le transport des
marchandises dangereuses**



Bureau du
vérificateur général
du Canada

Office of the
Auditor General
of Canada

Rapport d'audit de performance

Le présent rapport fait état des résultats d'un audit de performance réalisé par le Bureau du vérificateur général du Canada en vertu de la *Loi sur le vérificateur général*.

Un audit de performance est une évaluation indépendante, objective et systématique de la façon dont le gouvernement gère ses activités et ses ressources et assume ses responsabilités. Les sujets des audits sont choisis en fonction de leur importance. Dans le cadre d'un audit de performance, le Bureau peut faire des observations sur le mode de mise en œuvre d'une politique, mais pas sur le bien-fondé de celle-ci.

Les audits de performance sont planifiés, réalisés et présentés conformément aux normes professionnelles d'audit et aux politiques du Bureau. Ils sont effectués par des auditeurs compétents qui :

- établissent les objectifs de l'audit et les critères d'évaluation de la performance;
- recueillent les éléments probants nécessaires pour évaluer la performance en fonction des critères;
- communiquent les constatations positives et négatives;
- tirent une conclusion en regard des objectifs de l'audit;
- formulent des recommandations en vue d'apporter des améliorations s'il y a des écarts importants entre les critères et la performance évaluée.

Les audits de performance favorisent une fonction publique soucieuse de l'éthique et efficace, et un gouvernement responsable qui rend des comptes au Parlement et à la population canadienne.

Dans le présent rapport, le genre masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Le rapport est également diffusé sur notre site Web à l'adresse www.oag-bvg.gc.ca.

This document is also available in English.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par la vérificatrice générale du Canada, 2020.

N° de catalogue FA1-26/2020-1-1F-PDF
ISBN 978-0-660-34140-8
ISSN 2561-1801

Table des matières

Introduction	1
Information générale	1
Objet de l’audit	4
Constatations, recommandations et réponses	4
Le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire, terrestre, maritime et aérienne	5
Même si des progrès ont été réalisés, il y a encore des lacunes dans la surveillance des marchandises dangereuses par Transports Canada.....	6
Des informations incomplètes pour la planification des inspections fondées sur le risque.....	7
Des suivis inadéquats des infractions	10
La clarification des rôles et des responsabilités en matière de surveillance de la conformité	12
Des indicateurs de rendement incomplets	13
Des examens incomplets des plans d’intervention d’urgence	15
Le transport par pipeline des marchandises dangereuses	18
La Régie de l’énergie du Canada a amélioré sa surveillance de la conformité	19
L’amélioration de la gestion de l’information sur la surveillance de la conformité	19
La documentation incomplète des analyses des conditions d’approbation des pipelines	20
L’amélioration du suivi des écarts de conformité.....	22
Conclusion	23
À propos de l’audit	24
Tableau des recommandations	31

Introduction

Information générale

Le transport des marchandises dangereuses



Préparation d'un pipeline pour une installation sous terre

Photo : Régie de l'énergie du Canada

1.1 Les marchandises dangereuses sont des matières solides, liquides ou gazeuses qui, si elles sont déversées ou rejetées, peuvent nuire à la santé des Canadiens et Canadiennes et à celle d'autres organismes vivants, ou encore dégrader des biens matériels ou l'environnement. Ces marchandises jouent un rôle essentiel dans l'économie et la société du Canada. Elles sont acheminées par voie ferroviaire, terrestre, maritime et aérienne, et par pipeline, dans toutes les régions du Canada. Parmi les marchandises dangereuses, il y a les explosifs, les gaz toxiques, les liquides et les solides inflammables, les substances infectieuses, les matières radioactives et les produits chimiques corrosifs.

1.2 Les marchandises dangereuses comprennent aussi le pétrole brut, les produits pétroliers, les liquides de gaz naturel et le gaz naturel, qui circulent au Canada dans un réseau d'oléoducs et de gazoducs de compétence fédérale d'environ 72 000 km. Selon la Régie de l'énergie du Canada (anciennement l'Office national de l'énergie), des produits énergétiques d'une valeur approximative de 100 milliards de dollars ont été acheminés par ces pipelines au cours de chacune des dernières années.

1.3 Des déversements ou des rejets de marchandises dangereuses peuvent se produire, quel que soit le mode de transport de ces produits. Des précautions particulières doivent donc être prises pour assurer la sécurité de leur transport. Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada s'emploient tous deux à prévenir les déversements et les rejets de marchandises dangereuses en surveillant la conformité de l'industrie aux lois et aux normes en vigueur, et en faisant appliquer ces dernières.

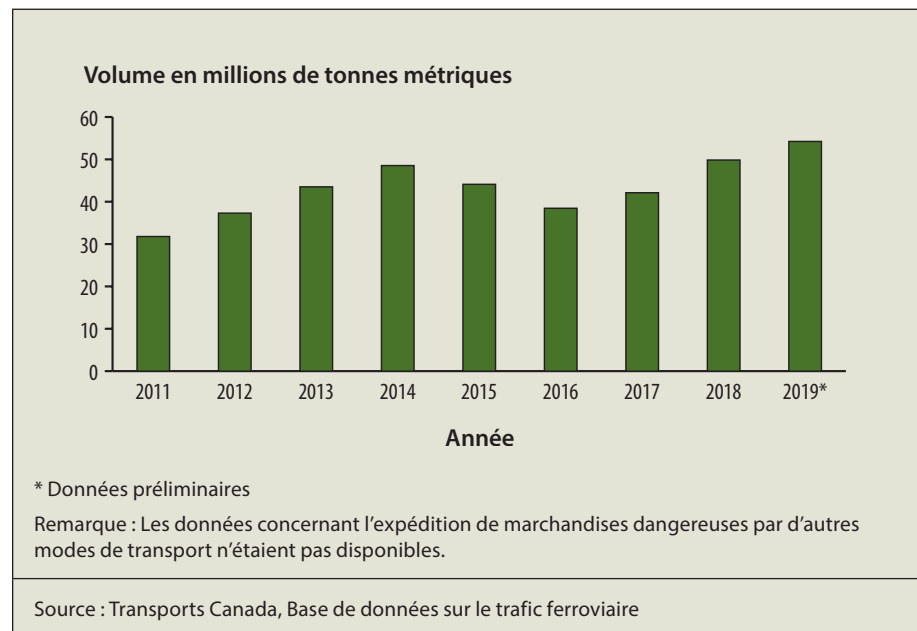
Rôles et responsabilités

1.4 La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et ses règlements régissent les expéditions de marchandises dangereuses par voie ferroviaire (voir la pièce 1.1), terrestre, maritime et aérienne. Aux termes de cette loi et de ses règlements, Transports Canada est responsable de ce qui suit :

- la réalisation d'inspections des installations et des sites chargés de la manutention, de la demande de transport, du transport et de l'importation des marchandises dangereuses;

- l'exécution d'enquêtes et de mesures d'application de la loi, s'il y a lieu, pour assurer la conformité immédiate et promouvoir la conformité future;
- l'agrément des plans d'intervention d'urgence pour les sociétés régies par la *Loi*.

Pièce 1.1 Volume de toutes les marchandises dangereuses expédiées par voie ferroviaire partout au Canada



1.5 Au cours de la période visée par l'audit, l'Office national de l'énergie a changé de nom pour devenir la Régie de l'énergie du Canada. La Régie applique la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* et ses règlements, qui ont remplacé la *Loi sur l'Office national de l'énergie*. La *Loi* et ses règlements visent les pipelines qui traversent les frontières provinciales, territoriales ou nationales. La Régie surveille les pipelines (et l'infrastructure connexe) durant leur cycle de vie complet, y compris la planification et le dépôt de la demande, la construction, l'exploitation, ainsi que la désaffectation et la cessation d'exploitation. La Régie mène des activités pour s'assurer que les sociétés se conforment aux exigences réglementaires et respectent les conditions d'approbation des pipelines.

Les constatations de nos audits de 2011 et de 2015

1.6 Le présent audit fait le suivi de certaines des recommandations formulées dans nos rapports d'audit de 2011 et de 2015 :

- *Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable* (décembre 2011), chapitre 1, « Le transport de produits dangereux »;

- *Rapports de la commissaire à l'environnement et au développement durable* (automne 2015), chapitre 2, « La surveillance des pipelines de compétence fédérale ».

1.7 Lors de notre audit de 2011, nous avons constaté que Transports Canada :

- n'avait pas de plan national d'inspection de conformité fondé sur le risque;
- n'effectuait pas systématiquement de suivis afin de vérifier si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger tout écart de conformité relevé;
- n'avait pas défini clairement les rôles et responsabilités quant à la surveillance de la conformité à la *Loi* et à ses règlements;
- ne pouvait pas faire rapport sur le taux de conformité réglementaire en raison des limites du système d'évaluation du rendement du Ministère;
- n'avait pas accordé d'agrément définitif à près de la moitié des plans d'intervention d'urgence mis en place pour les sociétés réglementées.

1.8 Lors de notre audit de 2015, nous avons constaté que l'Office national de l'énergie (aujourd'hui la Régie de l'énergie du Canada) :

- n'avait pas adéquatement déterminé si les sociétés satisfaisaient aux conditions d'approbation des pipelines;
- n'avait pas systématiquement vérifié si les sociétés avaient pris des mesures correctives visant un retour à la conformité;
- avait des systèmes de gestion de l'information inadéquats pour surveiller et documenter la conformité des sociétés et les activités de contrôle de la conformité menées par l'Office.

**Objectifs de
développement durable
des Nations Unies**



1.9 En septembre 2015, le Canada a pris un engagement à l'égard du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. En 2017, le Bureau du vérificateur général du Canada s'est engagé à examiner, dans le cadre de ses travaux d'audit, la manière dont les organisations fédérales contribuaient à l'atteinte des Objectifs de développement durable des Nations Unies. Les éléments examinés dans le cadre du présent audit se rattachent à l'Objectif 3 : Bonne santé et bien-être. Cet objectif est assorti de la cible 3.9 : « D'ici à 2030, réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol ».

1.10 La stratégie de développement durable de Transports Canada indique que pour contribuer à l'atteinte de cette cible et de cet objectif, le Ministère compte prendre des mesures pour prévenir les urgences environnementales ou atténuer leur impact sur les collectivités.

Objet de l'audit

1.11 Cet audit visait à déterminer dans quelle mesure Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada avaient mis en œuvre les recommandations formulées dans nos rapports de 2011 et 2015 qui portaient sur les responsabilités de ces organisations en matière de surveillance de la conformité et d'application de la loi pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. L'audit visait aussi à déterminer si ces organisations avaient fait un suivi auprès des sociétés qui avaient enfreint les règlements afin d'avoir l'assurance qu'elles avaient corrigé leurs écarts de conformité, entre autres.

1.12 Cet audit est important parce que les accidents qui surviennent lors du transport de marchandises dangereuses peuvent avoir des conséquences tragiques, notamment des pertes de vie et une dégradation importante des biens et de l'environnement. Par exemple, s'ils sont déversés pendant leur transport, le chlore, utilisé pour purifier les réserves d'eau, et l'ammoniac, qui sert à fertiliser les cultures, peuvent se répandre facilement dans certaines conditions et constituer une menace pour la santé des populations.

1.13 La section intitulée **À propos de l'audit**, à la fin du présent rapport (voir les pages 24 à 30), donne des précisions sur l'objectif, l'étendue, la méthode et les critères de l'audit.

Constatations, recommandations et réponses

Message général

- 1.14 Dans l'ensemble, nous avons constaté que, depuis notre audit de 2011 sur le transport de produits dangereux, Transports Canada avait réalisé des améliorations dans les domaines ayant fait l'objet de notre suivi, mais qu'il restait encore du travail important à faire. Ainsi, nous avons constaté que le Ministère n'avait toujours pas fait de suivi de certaines infractions ni accordé d'agrément définitif à de nombreux plans d'intervention d'urgence. Nous avons aussi constaté que, même si Transports Canada avait donné suite à notre recommandation d'établir un système national fondé sur le risque pour établir l'ordre de priorité de ses inspections, les données sous-jacentes étaient incomplètes et périmées. Transports Canada a encore des progrès à faire pour régler les

problèmes que nous avons relevés afin d'assurer la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

1.15 Nous avons aussi constaté que depuis notre audit de 2015 sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale, la Régie de l'énergie du Canada avait mis en œuvre en grande partie les trois recommandations sur lesquelles nous avons fait un suivi. Elle a par exemple instauré un système de gestion de l'information qui lui permet de mieux suivre et documenter ses activités de surveillance de la conformité. Elle a aussi amélioré ses contrôles en vue de vérifier si les sociétés réglementées avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité signalés.

Le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire, terrestre, maritime et aérienne

Contexte

1.16 Pour assurer la surveillance des marchandises dangereuses, Transports Canada se doit notamment d'inspecter les installations des sociétés qui sont chargées de la manutention, de la demande de transport, du transport ou de l'importation de ces marchandises. Selon Transports Canada, le Ministère effectue plus de 5 000 inspections de ce type par an dans le cadre du Programme du transport des marchandises dangereuses. Cela constitue une augmentation par rapport au nombre d'inspections que nous avons relevé en 2011, soit environ 2 000. Les dépenses du programme ont également augmenté, passant de 13,9 millions de dollars au cours de l'exercice 2011-2012 à 36,2 millions de dollars au cours de l'exercice 2018-2019. Pendant cette même période, le nombre d'équivalents temps plein au sein du programme est passé de 113 à 290.

1.17 Le personnel du Programme du transport des marchandises dangereuses effectue des inspections des installations de transport ferroviaire, maritime, terrestre et aérien, ainsi que des bâtiments où des marchandises dangereuses sont fabriquées, entreposées ou reçues. Ces inspecteurs ont pour mission de vérifier si les sociétés se conforment aux exigences législatives. Ainsi, si un inspecteur relève une infraction aux exigences sur la documentation, la formation, les indications de danger, ou l'emballage et les conteneurs qui servent au transport des marchandises dangereuses, il peut exiger que la société prenne des mesures correctives. Les inspecteurs sont également tenus d'effectuer un suivi pour s'assurer du retour à la conformité. Si tel n'est pas le cas, ils peuvent imposer d'autres mesures coercitives, comme donner l'ordre de retenir des marchandises.

1.18 Une autre fonction de surveillance importante de Transports Canada est l'examen des plans d'intervention d'urgence établis par les sociétés de transport des marchandises dangereuses, pour s'assurer que ces plans sont conformes à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et à ses règlements. Selon la *Loi*, les sociétés doivent disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé avant de pouvoir manutentionner, demander le transport, transporter ou importer des marchandises dangereuses en quantités ou concentrations fixées. Ces plans exposent les mesures à prendre pour réagir à un rejet de marchandises dangereuses, en cours de manutention ou de transport, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique. Les plans doivent démontrer que la société peut rapidement mobiliser le personnel spécialisé et le matériel requis pour appuyer les premiers intervenants, comme les pompiers.

Même si des progrès ont été réalisés, il y a encore des lacunes dans la surveillance des marchandises dangereuses par Transports Canada

Ce que nous avons constaté

1.19 Nous avons constaté que, même s'il avait renforcé un certain nombre de politiques, procédures, systèmes et lignes directrices, Transports Canada n'avait pas effectué le travail nécessaire pour régler certains des problèmes que nous avons relevés dans notre audit de 2011. Plus particulièrement, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas toujours fait un suivi des infractions relevées dans le cadre des inspections afin de confirmer que des mesures correctives avaient été prises. Le Ministère n'avait pas non plus achevé les travaux requis pour accorder l'agrément définitif aux plans d'intervention d'urgence d'un grand nombre de sociétés. Nous avons également constaté que le Ministère avait élaboré et mis en œuvre à l'échelle nationale un processus fondé sur le risque pour sélectionner les inspections prioritaires, mais que le système utilisé reposait sur des informations incomplètes et périmées. En outre, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas suffisamment d'information pour savoir si certaines installations actives qui fabriquent, mettent à l'essai ou réparent des conteneurs destinés au transport de marchandises dangereuses au Canada détenaient un certificat valide.

1.20 Notre analyse à l'appui de cette constatation porte sur :

- des informations incomplètes pour la planification des inspections fondées sur le risque;
- des suivis inadéquats des infractions;
- la clarification des rôles et responsabilités en matière de surveillance de la conformité;

- des indicateurs de rendement incomplets;
- des examens incomplets des plans d'intervention d'urgence.

Importance de cette constatation

1.21 Cette constatation est importante parce que Transports Canada est chargé de veiller à ce que les sociétés respectent les exigences réglementaires visant à assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

Recommandations

1.22 Nos recommandations relativement au secteur examiné sont présentées aux paragraphes 1.27, 1.33, 1.34, 1.41 et 1.48.

Analyse à l'appui de la constatation



Les marchandises dangereuses transportées par voie aérienne peuvent poser des risques. Par exemple, les piles au lithium peuvent surchauffer et prendre feu.

Photo : depaz/Shutterstock.com

Des informations incomplètes pour la planification des inspections fondées sur le risque

1.23 En 2011, nous avons recommandé à Transports Canada de mettre en œuvre un plan national d'inspection fondé sur le risque. Dans le cadre du présent audit de suivi, nous avons constaté que le Ministère avait donné suite à cette recommandation. Il a en effet établi un plan de surveillance annuel à l'échelle nationale décrivant les installations, les modes de transport et les marchandises qui doivent être inspectées en priorité. Par exemple, pour l'exercice 2018-2019, les grandes priorités inscrites dans le plan étaient le transport aérien des piles au lithium, les écarts de conformité récurrents des transporteurs maritimes et le transbordement de pétrole brut de camion-citerne à wagon-citerne. Le Ministère a adopté divers outils pour recenser les risques, notamment :

- une politique sur la priorisation et la planification des inspections, et sur la production de rapports connexes;
- un cadre de priorisation des inspections;
- un cadre intégré de gestion du risque.



Les plateformes portuaires maritimes sont des sites qui peuvent traiter un grand volume de marchandises dangereuses. Selon Transports Canada, les inspections menées sur ces plateformes constituent la meilleure façon de surveiller la conformité avant l'entrée de marchandises dangereuses dans le réseau de transport canadien.

Photo : Bureau du vérificateur général du Canada

1.24 Nous avons toutefois constaté que l'évaluation des risques à l'appui du plan national d'inspection posait certains problèmes. De fait, nous avons constaté que le Ministère n'avait pas un tableau complet et exact des sociétés qu'il réglementait (voir le paragraphe 1.38). Nous avons formulé la même constatation en 2011. Selon Transports Canada, il lui est difficile d'analyser les tendances à l'aide des données relatives aux inspections et d'évaluer les risques pour déterminer les installations devant être inspectées en priorité, en raison de données inexactes sur les sociétés réglementées, comme la double inscription de certaines installations.

1.25 Nous avons aussi constaté que l'information sur bon nombre d'installations visées par le plan national d'inspection fondé sur le risque n'était pas à jour. Par exemple, 29 % des installations incluses dans le plan annuel d'inspection national de l'exercice 2018-2019 étaient fermées, avaient déménagé, étaient inscrites en double, ou n'étaient peut-être plus chargées de la manutention, de la demande de transport, du transport ou de l'importation de marchandises dangereuses. C'est donc dire que le processus d'inspection n'était pas aussi efficace qu'il aurait pu l'être, car les inspecteurs ont consacré du temps et des ressources à déterminer si ces autres installations existaient bel et bien ou si elles manutentionnaient encore des marchandises dangereuses, au lieu de détecter des infractions possibles sur les sites en activité.

1.26 En outre, nous avons relevé certains problèmes dans le système de base de données utilisé pour évaluer les risques d'infractions recensés pendant une inspection et pour éclairer la planification fondée sur le risque. Par exemple, pour chaque infraction relevée aux termes de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et de ses règlements, le Ministère attribue une cote de risque qui indique la gravité de l'infraction. Or, nous avons constaté que ce système de notation des risques présentait deux défauts de conception faisant en sorte que les cotes de risque étaient sous-évaluées.

- Nous avons constaté que pour 18 infractions à la *Loi* et à ses règlements, le système avait attribué à tort une cote de risque de « 0 », c'est-à-dire qu'il avait sous-évalué le niveau de risque associé à ces infractions. Une de ces infractions est le défaut de déclarer un rejet de marchandises dangereuses. Nous avons constaté que, dans l'ensemble, la cote « 0 » avait été incorrectement attribuée à 295 des 5 189 infractions relevées par le Ministère au cours de l'exercice 2018-2019 (soit 6 % de ces infractions).
- Un inspecteur peut aussi relever la même infraction à plusieurs reprises au même endroit. Toutefois, parce que l'infraction se rapporte au même article de la *Loi* ou de ses règlements, le système permet à l'inspecteur d'enregistrer une cote pour une seule de ces infractions, ce qui a pour effet de sous-évaluer le niveau de risque des infractions ainsi que le nombre d'infractions. Nous avons noté ce défaut de conception au cours d'une visite dans une installation (voir la pièce 1.2).

Pièce 1.2 Le système de Transports Canada pour noter les risques posés par les infractions présente des défauts de conception qui entraînent une sous-évaluation des risques

Nous avons observé un des problèmes que pose le système de notation des risques de Transports Canada lors de notre visite à une installation de déchargement de matières dangereuses transportées par wagons-citernes en compagnie d'un inspecteur du Ministère. Sur trois wagons-citernes contenant des produits corrosifs ou des liquides inflammables et combustibles, l'inspecteur a relevé une infraction aux règles de sécurité prévues au même article du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

- Sur un wagon, le frein à main n'avait pas été entièrement serré pendant le déchargement.
- Sur un deuxième wagon, les soupapes n'avaient pas été serrées une fois le déchargement terminé.
- Pour le troisième wagon, les boulons sur un couvercle n'étaient pas bien positionnés de façon à le maintenir correctement en place (voir la photo).

Lorsque l'inspecteur a ajouté ces trois infractions à la base de données du Ministère, le système a enregistré une cote de risque pour une seule infraction, et non les trois, parce qu'elles étaient toutes visées par le même article du Règlement.

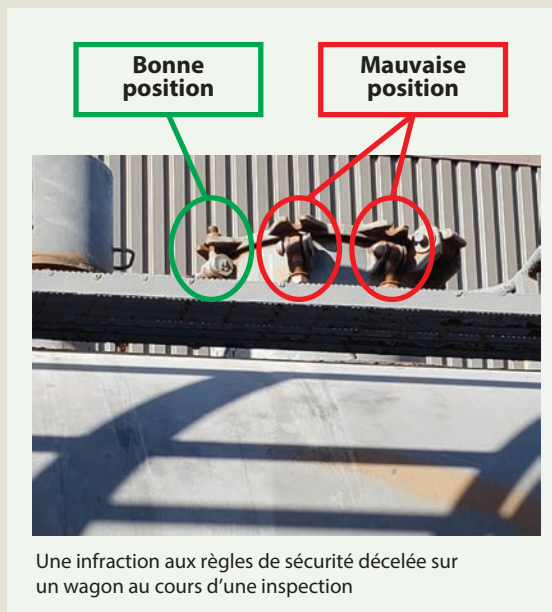


Photo : Bureau du vérificateur général Canada

1.27 Recommandation — Transports Canada devrait améliorer et mettre à jour ses outils et sa base de données afin d'avoir des informations plus exactes et complètes sur les sociétés réglementées et leur état de conformité et pour mieux éclairer la planification fondée sur le risque.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :*

- *L'approche politique visant à créer une obligation d'enregistrement pour les transporteurs de marchandises dangereuses a été finalisée au cours de l'été 2019. Le Ministère élabore actuellement des modifications législatives à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et à des règlements d'appui dans le but de mettre en œuvre cette approche. En même temps, la base de données d'identification des clients sera développée afin de permettre au public de s'enregistrer auprès de Transports Canada. La mise en œuvre complète est prévue pour la fin de l'année 2022.*
- *Le Ministère modernisera, d'ici l'automne 2021, la politique et les procédures de l'outil de priorisation des inspections afin d'identifier les lacunes et de renforcer les exigences opérationnelles dans les applications propres au transport des marchandises dangereuses (par exemple, le système d'information sur les inspections et la base de*

données centrale du transport des marchandises dangereuses) pour la cotation des risques des sites et installations réglementés, les infractions et le suivi des inspections.

- *Le Ministère confirmera que des processus de contrôle de la qualité des données sont en place afin de soutenir l'application efficace des outils, des documents d'orientation et la cotation appropriée des risques pour les violations individuelles et multiples. Les gestionnaires veilleront à ce que cet engagement, ainsi que la formation des inspecteurs qui y est associée, soit terminé d'ici l'automne 2020.*
- *Le Ministère accélérera encore les travaux du Groupe de travail sur la qualité des données afin de réduire autant que possible, d'ici l'automne 2020, le nombre de sites de transport des marchandises dangereuses et de contenants normalisés fermés, actuellement toujours présents dans les bases de données du transport des marchandises dangereuses.*

Des suivis inadéquats des infractions

1.28 En 2011, nous avons constaté que, dans les dossiers que nous avons examinés qui faisaient état d'écarts de conformité, Transports Canada ne vérifiait pas toujours si les sociétés avaient pris des mesures correctives. Nous avons aussi constaté que le Ministère ne disposait pas de directives à l'intention de ses inspecteurs sur la façon de réaliser et de documenter leurs inspections et activités de suivi. Au cours du présent audit de suivi, nous avons constaté que le Ministère avait élaboré des manuels, des guides de l'utilisateur et des normes, ou les avait perfectionnés, en vue de fournir des lignes directrices aux inspecteurs. Il a notamment mis à jour ou créé :

- un manuel de l'inspecteur;
- un guide de l'utilisateur pour la base de données de son système d'information sur les inspections;
- une norme relative au suivi des infractions par les inspecteurs.

1.29 Dans le cadre du présent audit de suivi, pour déterminer si l'amélioration des directives avait permis de rehausser les résultats de la surveillance, nous avons examiné un échantillon de 60 infractions relevées au cours de l'exercice 2018-2019. Notre échantillon comportait des infractions liées aux conteneurs, aux indications de danger, à la documentation et à la formation. Parmi les infractions que le Ministère avait relevées lors des inspections, il y avait :

- l'absence d'un registre d'expédition pour les marchandises dangereuses transportées;
- une indication de danger faisant état de la mauvaise marchandise dangereuse dans un envoi;

- l'absence d'éléments prouvant que les responsables de la manutention, de la demande de transport, du transport ou de l'importation des marchandises dangereuses avaient suivi une formation adéquate.

1.30 Nous avons constaté que pour 18 des 60 infractions relevées (30 %), Transports Canada n'avait pas vérifié si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité relevés. En examinant ces cas, nous avons constaté que le Ministère :

- n'avait pas d'élément prouvant que l'infraction avait été corrigée, et n'avait pas fait de suivi auprès des sociétés pour obtenir les preuves nécessaires;
- n'avait pas tiré de conclusion quant à savoir si les infractions avaient été corrigées, même si les sociétés avaient soumis les preuves requises démontrant qu'elles avaient pris des mesures pour corriger ces infractions;
- avait conclu que certaines sociétés étaient de nouveau conformes sans avoir reçu de documents à l'appui de cette conclusion.

1.31 Nous avons aussi examiné dix infractions pour lesquelles il fallait effectuer une inspection de suivi dans les 90 jours. Nous avons constaté que pour quatre de ces infractions, aucun suivi n'avait été fait. Les suivis visant à s'assurer que les sociétés ont corrigé les écarts de conformité relevés par le Ministère constituent un volet important de la surveillance. Des conteneurs et des indications de danger appropriés, ainsi qu'une formation et une documentation adéquates, sont nécessaires pour protéger la sécurité publique et assurer la sécurité des manutentionnaires et des transporteurs de marchandises dangereuses ainsi que celle des premiers intervenants en cas d'accident. De telles pratiques visent aussi à prévenir les déversements et les rejets de marchandises dangereuses dans l'environnement.

1.32 Au cours de notre audit, nous avons aussi relevé des problèmes liés à la vérification effectuée par le Ministère des installations spécialistes des contenants, c'est-à-dire des installations où les conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses au Canada sont fabriqués, mis à l'essai ou réparés. Ces installations doivent obtenir un certificat de Transports Canada qui confirme qu'elles respectent les normes de conception en matière de sécurité aux termes de la loi fédérale afin de protéger la population et l'environnement. Nous avons constaté que sur les 2 025 installations enregistrées auprès du Ministère, 207 (soit 10 %) avaient des certificats expirés en date de décembre 2019. En moyenne, ces certificats étaient expirés depuis plus de deux ans et demi. Nous avons constaté que même si le Ministère avait mis en place des procédures pour informer les sociétés que leur certificat allait expirer ou avait expiré, ces procédures n'étaient pas utilisées de manière cohérente. Nous avons également constaté que le Ministère n'avait pas suffisamment d'information pour savoir si ces installations avaient

poursuivi leurs activités sans certificat. D'après l'évaluation des risques effectuée par le Ministère, les installations spécialistes des contenants qui mènent des activités sans posséder un certificat en bonne et due forme posent le risque d'une augmentation de la fréquence et de la gravité des incidents.

1.33 Recommandation — Transports Canada devrait surveiller et documenter systématiquement les contrôles qu'il effectue pour vérifier que les sociétés ont corrigé les écarts de conformité qui avaient été relevés.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Transports Canada renforcera l'application et soutiendra la formation des procédures de contrôle des activités de suivi menées par les inspecteurs après qu'ils ont constaté le non-respect des règles par les entités réglementées. La direction veillera à ce que les inspecteurs soient informés des procédures mises à jour et soient en mesure d'appliquer les contrôles de qualité appropriés. Cette tâche doit être achevée d'ici le printemps 2021.*

1.34 Recommandation — Transports Canada devrait s'assurer que les installations spécialistes des contenants dont le certificat est expiré ne mènent pas les activités pour lesquelles ces certificats avaient été délivrés.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Transports Canada renforcera ses procédures normalisées d'exploitation en s'assurant que :*

- *une lettre est envoyée afin d'informer un titulaire que son enregistrement est sur le point d'expirer;*
- *après l'expiration, une lettre est envoyée indiquant que l'enregistrement est périmé et que le titulaire ne peut plus effectuer ce travail;*
- *dans les cas où Transports Canada est dans l'impossibilité de vérifier si un titulaire a cessé d'exercer les fonctions après l'expiration de son enregistrement, ce titulaire fera l'objet d'une vérification sur place dans le cadre du plan national de surveillance du Programme du transport des marchandises dangereuses.*

Ces travaux seront terminés au printemps 2021.

La clarification des rôles et des responsabilités en matière de surveillance de la conformité

1.35 En 2011, nous avons constaté que les responsabilités au sein de Transports Canada en ce qui a trait à la surveillance de la conformité aux exigences législatives manquaient de clarté. Nous avons alors recommandé au Ministère de clarifier ses rôles et responsabilités internes relativement à la surveillance de la conformité. Au cours du présent audit de suivi, nous avons constaté que des précisions avaient été apportées aux rôles et responsabilités pour la réalisation des inspections

liées aux marchandises dangereuses. Depuis 2016, les inspecteurs du Programme du transport des marchandises dangereuses sont habilités à mener des inspections dans toutes les installations maritimes et aériennes.

1.36 Au moment de notre audit de suivi, des représentants du Programme du transport des marchandises dangereuses nous ont indiqué que les travaux se poursuivaient avec la Direction de la sécurité et sûreté maritime et avec la Direction générale de l'aviation civile pour déterminer si des accords officiels entre le programme et les directions étaient encore requis pour coordonner les activités de surveillance du transport des marchandises dangereuses.

Des indicateurs de rendement incomplets

1.37 En 2011, nous avons constaté que Transports Canada devait améliorer ses méthodes pour surveiller si les sociétés qui transportent des marchandises dangereuses se conformaient aux règlements en vigueur. Pour disposer d'indicateurs de rendement lui permettant d'évaluer la conformité réglementaire, il est essentiel que le Ministère ait un portrait complet de la nature et de l'étendue des activités de surveillance de la conformité réalisées, ce que le Ministère n'avait pas en 2011. Dans le présent audit de suivi, nous avons constaté que le Ministère avait amélioré ses méthodes pour évaluer la conformité des sociétés dans le cadre de ses propres inspections, mais qu'il n'avait pas encore un portrait complet de la surveillance de la conformité exercée au Canada.

1.38 Nous avons constaté que Transports Canada ne connaissait toujours pas l'étendue des activités de surveillance de la conformité menées à l'échelle nationale, pour les raisons suivantes :



Les provinces et territoires partagent avec Transports Canada la responsabilité de surveiller la conformité en matière de transport routier des marchandises dangereuses.

Photo : ilmarinfo/Shutterstock.com

- Des milliers d'installations potentielles n'étaient pas enregistrées dans la base de données des sociétés réglementées par le Ministère. En 2014 et en 2016, le Ministère avait recensé plus de 2 000 nouvelles installations potentielles à inspecter, mais celles-ci n'avaient pas encore été confirmées ni saisies dans sa base de données. De plus, la liste des installations dans la base de données datait du début des années 1990 et comportait des installations provenant d'autres bases de données ministérielles. C'est donc dire qu'une grande proportion des installations consignées dans la base de données n'avaient aucun historique d'inspection ou avaient un profil contenant des informations considérées comme périmées ou incomplètes. La base de données comportait aussi des installations inscrites en double, ce qui, selon le Ministère, rendait très difficile toute analyse des tendances fondée sur les données des inspections.
- Le Ministère n'a pas régulièrement recueilli des données auprès des provinces et des territoires, qui partagent avec lui la responsabilité

de surveiller la conformité en matière de transport routier des marchandises dangereuses. Le Ministère a conclu des ententes avec toutes les provinces et un territoire afin d'échanger des données sur le transport des marchandises dangereuses, y compris sur la surveillance de la conformité.



1.39 Nous avons également examiné l'évaluation du rendement en vérifiant si les activités de Transports Canada contribuaient à l'atteinte de l'Objectif 3 des Objectifs de développement durable des Nations Unies et, en particulier, de la cible 3.9 qui vise à réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol d'ici à 2030. Le Ministère s'est engagé à ce que son Programme du transport des marchandises dangereuses favorise l'atteinte de cette cible grâce à des mesures de prévention des urgences, de préparation en cas d'urgence et d'intervention.

1.40 En 2017, le programme avait établi une cible consistant à réduire de 2 % le taux des rejets de marchandises dangereuses à signaler par rapport à l'année précédente. Nous avons constaté que le programme n'avait atteint sa cible ni en 2017 ni en 2018, et que le taux par rapport à l'exercice précédent avait plutôt augmenté de 23 % et de 13 %, respectivement. Nous avons constaté que cette hausse était en partie attribuable à la modification apportée au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en décembre 2016, qui changeait le type de rejets de matières dangereuses à signaler. Toutefois, malgré ce changement dans le signalement, le nombre réel d'incidents de rejets de marchandises dangereuses était tout de même plus élevé en 2018 qu'il ne l'était en 2016 et en 2017. Vu le court laps de temps écoulé depuis la mise en œuvre de la modification législative et la création de cette cible, le Ministère s'employait toujours à déterminer comment ses activités pourraient contribuer à l'atteinte de cette cible.

1.41 **Recommandation** — Transports Canada devrait renforcer les méthodes qu'il utilise pour recueillir auprès de ses partenaires les données dont il a besoin, afin de mieux déterminer le taux de conformité à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses à l'échelle nationale.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :*

- *D'ici le printemps 2022, dans le cadre de la feuille de route pour la transformation du transport des marchandises dangereuses, le Ministère mettra en œuvre une initiative de surveillance axée sur les données qui comprendra la mise en œuvre de l'initiative de la base de données centrale du transport des marchandises dangereuses (réorganisation du système d'information sur les inspections, création de la banque de données d'identification des clients et intégration, dans le système d'information sur les inspections, de la*

base de données du Facilities and Design Register des installations enregistrées), soutenue par un renouvellement des accords de partage des informations avec les provinces, les territoires et d'autres programmes et organismes gouvernementaux appropriés tels que la Commission canadienne de sûreté nucléaire et Santé Canada.

- *Le Ministère accélérera également, d'ici le printemps 2021, les activités de contrôle de la qualité menées par le groupe de travail sur la qualité des données, dans le but de renforcer les systèmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses et les données relatives aux responsabilités réglementaires du transport des marchandises dangereuses afin d'évaluer et de vérifier le respect de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et de ses règlements par les entités réglementées.*

Des examens incomplets des plans d'intervention d'urgence

1.42 Transports Canada doit obtenir un plan d'intervention d'urgence des sociétés qui transportent ou importent certaines marchandises dangereuses posant un risque élevé pour la sécurité publique. En 2011, nous avons constaté que Transports Canada n'avait accordé qu'un **agrément provisoire** à 453 des 926 plans d'intervention d'urgence soumis par les sociétés réglementées (soit 49 % de ces plans). Par conséquent, des marchandises dangereuses circulaient depuis des années sans que le Ministère ait effectué une vérification approfondie de ces plans. Nous avons aussi constaté que les directives fournies par le Ministère au personnel concernant l'examen et l'agrément de ces plans étaient inadéquates.

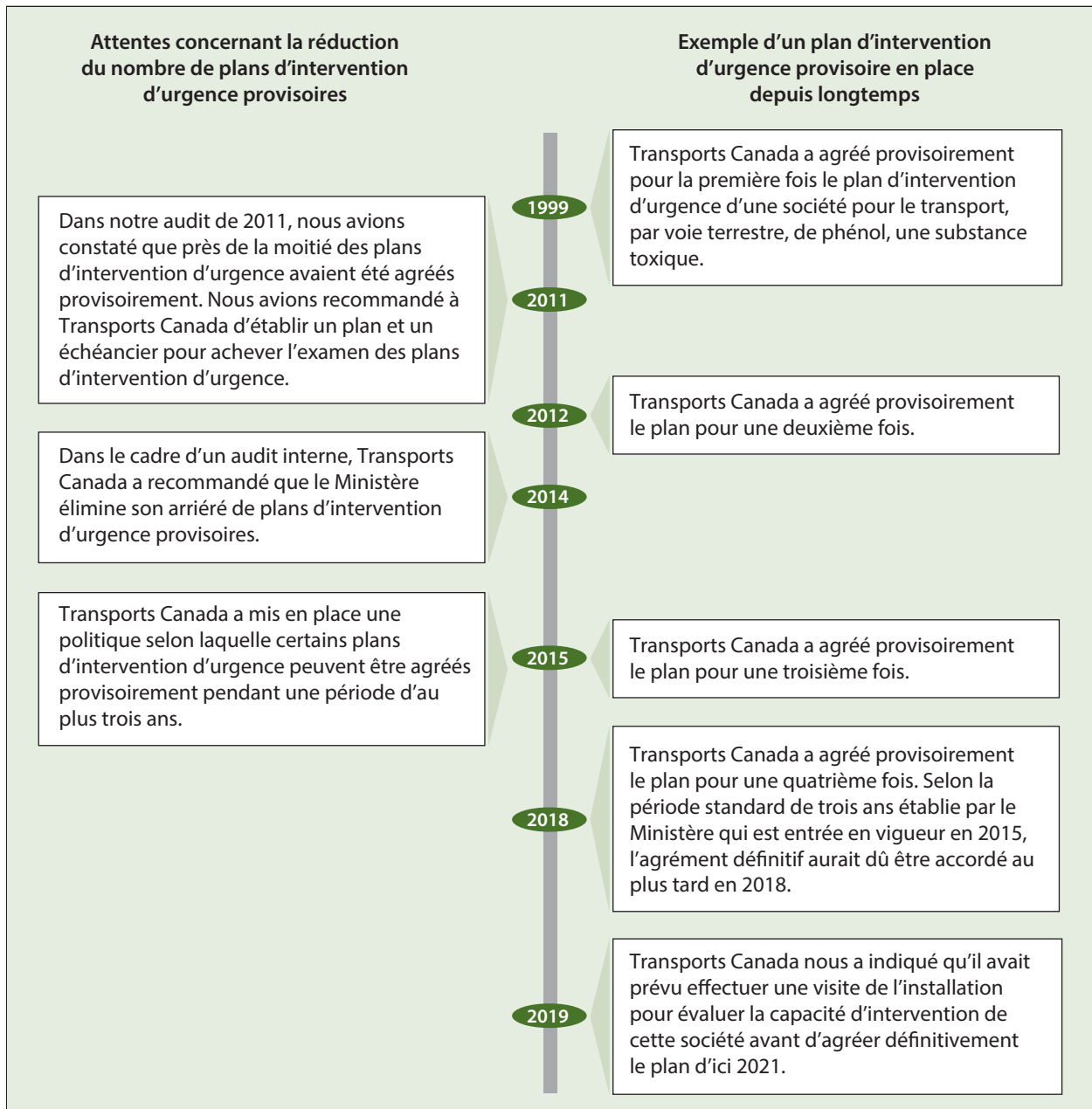
1.43 Dans le cadre du présent audit de suivi, nous avons constaté que le Ministère avait clarifié les exigences relatives à l'examen et à l'agrément des plans d'intervention d'urgence. De plus, il a mis en place des processus pour aider le personnel à effectuer et à documenter les examens des plans des sociétés. Le Ministère a aussi élaboré ce qui suit :

- un cadre d'évaluation des plans d'intervention d'urgence;
- une nouvelle base de données que les demandeurs peuvent utiliser pour soumettre leur plan et qui permet au personnel du Ministère de faire le suivi des plans actifs, d'examiner ces plans et de rendre des décisions quant à l'agrément des demandes soumises.

1.44 Nous avons aussi constaté que 194 des 923 plans qui avaient été soumis au Ministère (soit 21 %) étaient agréés provisoirement en date de novembre 2019. De ce nombre, 22 plans avaient un agrément provisoire depuis plus de 10 ans. La pièce 1.3 présente la chronologie d'un plan agréé provisoirement depuis 20 ans.

Agrément provisoire — Agrément pour une période déterminée, qui peut être accordé par Transports Canada avant que le Ministère n'ait terminé son enquête sur le degré de préparation d'une société à intervenir en cas d'urgence s'il n'a aucune raison de soupçonner que le plan ne pourra pas être mis en œuvre ou ne sera pas efficace.

Pièce 1.3 Un plan d'intervention d'urgence a reçu de multiples agréments provisoires de Transports Canada au cours des 20 dernières années



1.45 En outre, nous avons constaté que le Ministère ne respectait pas ses propres échéanciers pour l'agrément définitif des plans qu'il avait agréés provisoirement. En 2015, le Ministère a adopté une politique selon laquelle certains plans d'intervention d'urgence peuvent être agréés provisoirement pour une période d'au plus trois ans, conformément à ce qui avait été déterminé après l'examen des informations soumises initialement. Nous avons constaté qu'en novembre 2019, parmi les 194 plans agréés provisoirement, 70 (soit 36 %) avaient reçu cet agrément provisoire plus de trois ans auparavant.



Transports Canada reconnaît que le transport d'un volume important de marchandises dangereuses dans des trains qui traversent des collectivités pose des risques. Le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant d'aviation et l'éthanol sont des exemples de marchandises dangereuses expédiées par voie ferroviaire.

Photo : Bureau du vérificateur général du Canada

1.46 Le Ministère nous a indiqué deux des principales raisons pour lesquelles les plans n'avaient pas encore été agréés de façon définitive :

- Avant d'agréer certains plans, le Ministère devait faire une visite de l'installation pour évaluer la capacité d'intervention, par exemple pour vérifier l'équipement de secours. Or, ces visites n'avaient pas encore été effectuées. De telles visites peuvent s'inscrire dans le cadre d'une enquête qui est requise avant de pouvoir accorder l'agrément définitif au plan.
- D'autres plans ne pouvaient pas être agréés de façon définitive tant que Transports Canada n'avait pas élaboré de directives et des critères nationaux pour l'évaluation de la capacité de lutte contre les incendies dans le cas des plans visant des liquides inflammables, comme les produits pétroliers. L'amélioration de la capacité de lutte contre les incendies pour les liquides inflammables est une recommandation d'un groupe de travail créé par le Ministère à la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic survenue au Québec en 2013.

En raison des enquêtes non terminées et de l'absence des directives requises pour agréer de façon définitive de nombreux plans provisoires, le Ministère n'avait pas toutes les informations nécessaires pour confirmer que ces sociétés réglementées étaient véritablement prêtes à intervenir en cas d'urgence.

1.47 Nous avons également constaté que, pour ces 70 plans provisoires, Transports Canada avait autorisé le renouvellement de la période d'agrément provisoire une ou plusieurs fois pendant la période standard de trois ans. Par exemple, si une société présentait de nouvelles informations au cours de la deuxième année de son plan provisoire, comme la manutention de marchandises dangereuses additionnelles, alors le Ministère accordait fréquemment un agrément provisoire pour une nouvelle période complète de trois ans.

1.48 **Recommandation** — Transports Canada devrait agréer de façon définitive les plans d'intervention d'urgence provisoires en terminant les enquêtes requises et en établissant des directives et des critères nationaux pour l'évaluation de la capacité de lutte contre les incendies dans le cas des plans visant des liquides inflammables. Le Ministère devrait veiller à ce que les agréments accordés aux plans qui lui seront présentés à l'avenir soient tous finalisés selon l'échéancier établi.

Réponse du Ministère — *Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :*

- *Développer des outils afin d'identifier, attribuer et suivre les enquêtes nécessaires pour les plans d'intervention d'urgence existants et futurs d'ici le 31 décembre 2020.*
- *Déterminer la capacité nécessaire de lutte contre les incendies pour les liquides inflammables dans le cadre d'un plan d'intervention*

d'urgence et établir les critères d'évaluation et les lignes directrices connexes d'ici le 1^{er} janvier 2021.

- *Mettre à jour les politiques, procédures et lignes directrices relatives à l'évaluation des plans d'intervention d'urgence d'ici le 1^{er} janvier 2021.*
- *Achever, d'ici le 1^{er} décembre 2021, les enquêtes nécessaires pour les plans d'intervention d'urgence qui ont été provisoires pendant 3 ans ou plus.*

Le transport par pipeline des marchandises dangereuses

Contexte



Sections soudées d'un pipeline
Photo : Régie de l'énergie du Canada

1.49 La Régie de l'énergie du Canada doit vérifier si les sociétés répondent aux conditions qui leur sont imposées pour l'approbation des oléoducs et des gazoducs. L'approbation de tout projet de pipeline par la Régie est en effet subordonnée à la mise en œuvre de conditions particulières. Ces conditions peuvent viser divers aspects, dont :

- la protection d'un habitat essentiel;
- la communication de rapports sur les retombées économiques pour des groupes autochtones;
- des exigences en matière de sécurité ou des exigences techniques, comme la réalisation d'essais sous pression.

Les conditions sont définies au moment de l'approbation initiale du projet, mais elles peuvent s'appliquer à différentes étapes du cycle de vie des pipelines.

1.50 La Régie de l'énergie du Canada doit aussi vérifier si les sociétés construisent et exploitent les pipelines conformément aux exigences réglementaires prévues pour protéger la sécurité de la population canadienne et l'environnement. Les travaux de vérification de la conformité effectués par la Régie peuvent prendre la forme d'inspections, d'audits, de réunions, d'évaluations des exercices d'intervention en cas d'urgence, ou d'examens de l'information présentée par les sociétés. La Régie doit suivre et documenter efficacement ses activités de surveillance de la conformité et de suivi des écarts de conformité relevés.

La Régie de l'énergie du Canada a amélioré sa surveillance de la conformité

Ce que nous avons constaté

1.51 Nous avons constaté que, depuis notre audit de 2015, la Régie de l'énergie du Canada avait amélioré sa surveillance de la conformité. Elle a instauré un système de gestion de l'information et des données qui lui permet de répondre aux exigences liées à ses activités de surveillance de la conformité. Elle a aussi amélioré ses suivis en vue de vérifier si les sociétés avaient pris des mesures pour corriger les écarts de conformité signalés.

1.52 Notre analyse à l'appui de cette constatation porte sur :

- l'amélioration de la gestion de l'information sur la surveillance de la conformité;
- la documentation incomplète des analyses des conditions d'approbation des pipelines;
- l'amélioration du suivi des écarts de conformité.

Importance de cette constatation

1.53 Cette constatation est importante parce que la Régie de l'énergie du Canada est chargée de veiller à ce que les sociétés corrigent les écarts de conformité relevés et respectent toutes les conditions d'approbation des pipelines, dans le but de protéger la sécurité des Canadiens et l'environnement.

Recommandation

1.54 Notre recommandation relativement au secteur examiné est présentée au paragraphe 1.61.

Analyse à l'appui de la constatation

L'amélioration de la gestion de l'information sur la surveillance de la conformité

1.55 En 2015, nous avons constaté que l'Office national de l'énergie (maintenant la Régie de l'énergie du Canada) avait éprouvé des difficultés considérables à l'égard de son système de gestion de l'information. Par exemple, il manquait des informations sur les approbations de pipelines et les conditions d'approbation, ou encore les informations existantes n'avaient pas été actualisées. Dans le présent audit de suivi, nous avons constaté que la Régie de l'énergie du Canada avait amélioré sa gestion de l'information sur la conformité. Plus particulièrement, pour

résoudre les problèmes que nous avons relevés en 2015, la Régie a mis sur pied et lancé la base de données électronique ORCA, portant sur les exigences réglementaires propres au secteur des opérations, pour suivre et documenter ses activités de surveillance de la conformité. La capacité de cette base de données a ensuite été élargie pour permettre d'établir dans quelle mesure les sociétés respectent les conditions d'approbation des pipelines.

1.56 Nous avons constaté que la Régie de l'énergie du Canada avait également élaboré des procédures et des directives pour aider le personnel à se servir d'ORCA. La Régie a fourni de la formation sur ORCA à ses agents de conformité et aux gestionnaires de projets chargés de vérifier si les sociétés respectaient les conditions d'approbation des pipelines.

1.57 En examinant la base de données ORCA, nous avons relevé des possibilités d'amélioration dans trois aspects de sa conception :

- La base de données n'envoyait pas systématiquement à la Régie de rappels des dates limites pour la vérification des conditions d'approbation des pipelines ni pour le dépôt, par les sociétés, des éléments prouvant la prise des mesures correctives. La base de données pourrait être programmée de manière à envoyer automatiquement des rappels aux membres du personnel afin d'assurer un suivi en temps opportun.
- Les documents concernant les audits des systèmes de gestion, ainsi que les mesures d'application comme les lettres d'avertissement, étaient principalement conservés à l'extérieur de la base de données ORCA. Cette information pourrait être suivie dans ORCA afin de réduire au minimum le risque d'erreur dans la surveillance réglementaire.
- Dans 5 des 81 dossiers que nous avons examinés, une condition ou une composante d'une condition n'avait pas été téléchargée dans la base de données, ou avait été téléchargée en partie seulement, parce que le système permettait uniquement la saisie manuelle. Une saisie manuelle entraîne le risque qu'une condition puisse être oubliée ou non respectée. La saisie des conditions dans la base de données ORCA pourrait être automatisée afin d'éviter la possibilité d'erreur humaine.

La documentation incomplète des analyses des conditions d'approbation des pipelines

1.58 En 2015, nous avons constaté que l'Office national de l'énergie (maintenant la Régie de l'énergie du Canada) n'avait pas fait systématiquement un suivi de la conformité aux conditions d'approbation des pipelines ou qu'il n'avait pas documenté adéquatement ses activités de surveillance. Dans le présent audit de suivi, nous avons examiné un échantillon de conditions qui étaient en vigueur au

cours de l'exercice 2018-2019. Nous avons constaté que la Régie avait amélioré certains volets du suivi et de la documentation des conditions d'approbation des pipelines. Par exemple, pour les 36 cas que nous avons examinés, la Régie avait reçu et consigné en dossier les documents soumis par la société pour étayer la mise en œuvre d'une condition d'approbation d'un pipeline. Nous avons constaté que dans 34 cas sur 36 (soit dans 94 % des cas), la Régie avait documenté sa conclusion définitive quant à savoir si la condition avait été mise en œuvre de manière satisfaisante.

1.59 Toutefois, certains éléments dans d'autres domaines n'étaient pas consignés dans la base de données. La Régie s'attend à ce que les membres de son personnel consignent leurs évaluations des documents que les sociétés soumettent pour prouver qu'elles respectent les conditions d'approbation des pipelines. La Régie exige également que ces évaluations expliquent et justifient de manière suffisante comment les documents soumis prouvent que les conditions imposées pour l'approbation des pipelines ont été respectées ou non. Nous avons constaté que dans 15 cas sur 36 (soit 42 % des cas), il y avait peu ou pas d'éléments de preuve confirmant que la Régie avait analysé comment les documents soumis par les sociétés respectaient ou non les conditions imposées (voir la pièce 1.4). Il est important que la Régie documente sa justification quant au fait qu'une société a respecté les conditions d'approbation du pipeline afin de s'assurer que toutes les exigences ont été respectées.

Pièce 1.4 La Régie de l'énergie du Canada n'a pas documenté de façon adéquate son analyse pour déterminer dans quelle mesure une société répondait à la condition d'approbation du pipeline relative à la traversée de cours d'eau

Dans un cas que nous avons examiné, la condition d'approbation du pipeline comportait quatre exigences concernant la traversée de cours d'eau par le pipeline. Selon deux de ces exigences, la société devait déposer auprès de la Régie :

- un inventaire à jour de tous les cours d'eau concernés, y compris des renseignements détaillés sur la présence de poissons et leur habitat;
- une analyse des répercussions possibles sur les pêches commerciales, récréatives et autochtones.

La seule analyse menée par la Régie que nous avons trouvée au sujet des documents soumis par la société était un courriel consigné en dossier indiquant que la condition était respectée de façon « acceptable ». Il n'y avait aucune analyse expliquant pourquoi ces documents étaient considérés comme acceptables ou précisant si chacune des exigences avait été satisfaite. La Régie nous a affirmé que le personnel technique spécialisé en environnement avait passé en revue les documents soumis et indiqué que la société avait respecté l'esprit de la condition. Toutefois, la Régie n'a pas pu fournir de documentation additionnelle pour justifier son analyse.

1.60 Nous avons également constaté que dans 7 cas sur 36 (soit 19 % des cas), certains des champs obligatoires de la base de données ORCA étaient vides. Il manquait notamment des informations sur le respect ou non d'une condition donnée et la justification de l'examineur à l'égard de la conclusion qu'il avait tirée. La pièce 1.5 présente un résumé de ces constatations.

Pièce 1.5 Suivi de la conformité aux conditions d’approbation des pipelines pour les 36 cas que nous avons examinés

Surveillance améliorée	
La Régie de l’énergie du Canada a vérifié que les sociétés avaient fourni la documentation requise pour appuyer la réalisation d’une condition d’approbation d’un pipeline.	36 sur 36 (100 %)
La Régie a documenté sa conclusion quant à savoir si la condition avait été mise en œuvre de manière satisfaisante.	34 sur 36 (94 %)
Secteurs à améliorer	
La Régie de l’énergie du Canada n’a pas documenté de manière exhaustive son analyse pour déterminer dans quelle mesure les documents soumis par les sociétés respectaient ou non les conditions imposées.	15 sur 36 (42 %)
Il y avait de l’information incomplète dans la base de données ORCA pour l’un des champs suivants, ou les deux : <ul style="list-style-type: none"> • le respect ou non d’une condition donnée; • la justification de cette conclusion. 	7 sur 36 (19 %)

1.61 Recommandation — La Régie de l’énergie du Canada devrait s’assurer de documenter ses analyses des documents soumis par les sociétés qui servent à déterminer dans quelle mesure les conditions d’approbation du pipeline ont été respectées.

***Réponse de la Régie** — Recommandation acceptée. La Régie de l’énergie du Canada vérifie si les sociétés pipelinières respectent les conditions d’approbation des pipelines à toutes les étapes du cycle de vie de ces derniers. La Régie s’engage à documenter de manière rigoureuse son analyse des pièces déposées par les sociétés et sa détermination du respect ou du non-respect des conditions.*

D’ici mai 2020, la Régie révisera sa procédure et ses contrôles de la qualité existants et prendra des mesures correctives afin d’assurer la documentation uniforme de l’analyse des pièces déposées par les sociétés en application des conditions d’approbation des pipelines.

L’amélioration du suivi des écarts de conformité

1.62 En 2015, nous avons constaté que l’Office national de l’énergie (maintenant la Régie de l’énergie du Canada) n’avait pas systématiquement vérifié si les sociétés procédaient, dans les délais prescrits, à la mise en œuvre de mesures pour corriger les écarts de conformité relevés. Dans le présent audit de suivi, nous avons constaté que la Régie avait depuis effectué une telle vérification dans la plupart des cas que nous avons examinés.

1.63 Nous avons examiné un échantillon de 31 cas comportant des écarts de conformité que la Régie avait relevés au cours de l'exercice 2018-2019. Nous avons constaté ce qui suit :

- Dans les 31 cas, les sociétés avaient soumis des éléments de preuve pour démontrer qu'elles avaient pris les mesures correctives qui s'imposaient pour redevenir conformes.
- Dans 27 cas (ou 87 % des cas), les inspecteurs avaient analysé les documents de la société pour s'assurer que des mesures correctives avaient été prises à l'égard des écarts de conformité.
- Dans 29 cas (ou 94 % des cas), la conclusion de l'inspecteur relativement à l'état de conformité de la société était clairement indiquée dans la base de données.

Conclusion

1.64 Nous avons constaté que, malgré certains progrès réalisés par rapport aux constatations présentées dans notre rapport d'audit de 2011 sur le transport de produits dangereux, Transports Canada n'avait pas pris toutes les mesures requises pour donner suite à des éléments clés de la recommandation que nous avons formulée en 2011, notamment :

- améliorer la qualité de l'information pour la planification en fonction des risques et la réalisation d'inspections;
- améliorer les suivis pour avoir l'assurance que les sociétés ont pris des mesures correctives en cas d'infraction;
- perfectionner son système d'évaluation du rendement afin de pouvoir bien comprendre les taux de conformité à la réglementation;
- terminer le travail nécessaire pour agréer de façon définitive les plans d'intervention d'urgence qui sont provisoires depuis plus de trois ans.

1.65 Par ailleurs, nous avons conclu que la Régie de l'énergie du Canada avait en grande partie mis en œuvre les trois recommandations de notre rapport de 2015 sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale, que nous avons examinées. Elle a instauré un système de gestion de l'information et des données qui répond aux besoins de ses activités de surveillance de la conformité et elle a amélioré ses suivis des écarts signalés à la suite d'une vérification de la conformité. Toutefois, la Régie n'a pas toujours documenté ses analyses visant à déterminer dans quelle mesure les sociétés respectent leurs conditions d'approbation d'un pipeline.

À propos de l'audit

Le présent rapport de certification indépendant sur le transport des marchandises dangereuses a été préparé par le Bureau du vérificateur général du Canada. Notre responsabilité était de donner de l'information, une assurance et des avis objectifs au Parlement en vue de l'aider à examiner soigneusement la gestion que fait le gouvernement des ressources et des programmes, et d'exprimer une conclusion à savoir si la gestion du transport des marchandises dangereuses était conforme, dans tous ses aspects importants, aux critères applicables.

Tous les travaux effectués dans le cadre du présent audit ont été réalisés à un niveau d'assurance raisonnable conformément à la Norme canadienne de missions de certification (NCMC) 3001 — Missions d'appréciation directe de Comptables professionnels agréés du Canada (CPA Canada), qui est présentée dans le *Manuel de CPA Canada — Certification*.

Le Bureau du vérificateur général du Canada applique la Norme canadienne de contrôle qualité 1 et, en conséquence, maintient un système de contrôle qualité exhaustif qui comprend des politiques et des procédures documentées en ce qui concerne la conformité aux règles de déontologie, aux normes professionnelles et aux exigences légales et réglementaires applicables.

Lors de la réalisation de nos travaux d'audit, nous nous sommes conformés aux règles sur l'indépendance et aux autres règles de déontologie des codes de conduite pertinents applicables à l'exercice de l'expertise comptable au Canada, qui reposent sur les principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence professionnelle et de diligence, de confidentialité et de conduite professionnelle.

Conformément à notre processus d'audit, nous avons obtenu ce qui suit de la direction des entités :

- la confirmation de leur responsabilité à l'égard de l'objet considéré;
- la confirmation que les critères étaient valables pour la mission;
- la confirmation qu'elles nous ont fourni toutes les informations dont elles ont connaissance et qui leur ont été demandées ou qui pourraient avoir une incidence importante sur les constatations ou la conclusion contenues dans le présent rapport;
- la confirmation que les faits présentés dans le rapport sont exacts.

Objectif de l'audit

L'objectif de l'audit consistait à déterminer dans quelle mesure Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada avaient mis en œuvre les recommandations que nous avons formulées en 2011 et en 2015 sur leurs responsabilités en matière de surveillance de la conformité et d'application de la loi pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Étendue et méthode

Nous avons vérifié si Transports Canada avait :

- instauré un processus national de planification fondé sur le risque qui précisait les modalités d'évaluation des risques et de priorisation des inspections;
- fourni des directives à ses inspecteurs sur la réalisation et la documentation de leurs activités de surveillance de la conformité et de suivi;
- précisé les rôles et les responsabilités quant à la surveillance de la conformité à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et à ses règlements;
- mis en œuvre un système de mesure du rendement qui permettait au Ministère de faire rapport sur le taux de conformité réglementaire;
- élaboré des directives relatives à l'examen et à l'agrément des plans d'intervention d'urgence et procédé aux examens des plans dans les délais fixés.

Nous avons vérifié si la Régie de l'énergie du Canada avait :

- évalué ses besoins en matière de gestion de l'information et des données et les avait comblés de manière à répondre aux exigences de ses processus opérationnels essentiels dans le domaine de la surveillance de la conformité à la réglementation;
- instauré des procédures et des outils pour suivre et documenter systématiquement l'état de conformité aux conditions d'approbation des pipelines;
- instauré des procédures et des outils pour vérifier systématiquement si les sociétés avaient pris des mesures correctives dans les délais prescrits en cas d'infraction.

Le premier volet de la stratégie d'audit comportait un examen des progrès réalisés par Transports Canada en vue de donner suite à chacun des éléments de la recommandation 1.45 de notre rapport d'audit de 2011 sur le transport de produits dangereux, ainsi qu'un examen des progrès réalisés par la Régie de l'énergie du Canada (anciennement l'Office national de l'énergie) pour mettre en œuvre les recommandations 2.33, 2.44 et 2.54 de notre rapport d'audit de 2015 sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale. Notre évaluation visait notamment à déterminer si des contrôles avaient été mis en œuvre pour corriger les lacunes relevées lors de nos audits antérieurs. Dans le cadre de l'évaluation des contrôles, nous avons examiné les nouveaux règlements, politiques, directives, cadres, procédures, lignes directrices et outils, manuels d'exploitation, plans d'action, accords, systèmes d'information et séances de formation qui avaient été élaborés ou améliorés et mis en place.

Le deuxième volet de la stratégie d'audit visait à déterminer si certains contrôles de suivi réglementaire avaient fonctionné comme prévu, en utilisant un échantillonnage représentatif de dossiers.

Pour notre examen de Transports Canada, nous avons utilisé un échantillonnage représentatif afin d'étudier des dossiers d'inspection qui signalaient des écarts de conformité pendant la période allant du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019. La taille des échantillons était suffisante pour que nous puissions tirer une conclusion sur la population échantillonnée avec un degré de confiance de 90 % et une marge d'erreur (intervalle de confiance) de +10 %. Nous avons examiné si les activités de suivi de la conformité et les mesures d'application de la loi (le cas échéant) avaient été exécutées conformément aux exigences réglementaires en vigueur et aux procédures de Transports Canada dans le but d'avoir l'assurance que les sociétés réglementées avaient pris les mesures correctives qui s'imposaient.

Pour notre examen de la Régie de l'énergie du Canada, nous avons aussi utilisé un échantillonnage représentatif en vue d'examiner les contrôles liés aux suivis des activités de vérification de la conformité et à la surveillance du respect des conditions d'approbation des pipelines. La taille des échantillons était suffisante pour que nous puissions tirer une conclusion sur la population échantillonnée avec un degré de confiance de 90 % et une marge d'erreur (intervalle de confiance) de +10 %.

- Nous avons prélevé un échantillon des activités de vérification de la conformité qui avaient fait ressortir des écarts de conformité entre le 1^{er} avril 2018 et le 31 mars 2019. Nous avons examiné si les activités de suivi de la conformité et les mesures d'application de la loi (le cas échéant) avaient été exécutées conformément aux exigences réglementaires en vigueur et aux procédures de la Régie dans le but d'avoir l'assurance que les sociétés réglementées avaient pris les mesures correctives qui s'imposaient, selon les calendriers établis.
- Nous avons aussi prélevé un échantillon des conditions d'approbation des pipelines qui étaient exploités ou avaient commencé à être exploités entre le 1^{er} avril 2018 et le 31 mars 2019. Nous avons examiné le suivi des conditions d'approbation de pipelines effectué par la Régie et déterminé si celle-ci avait vérifié que les sociétés réglementées avaient respecté ces conditions. Dans les cas où des déficiences avaient été relevées, nous avons vérifié si des activités de suivi avaient été menées conformément aux exigences réglementaires en vigueur et aux procédures de la Régie, dans le but d'avoir l'assurance que les déficiences avaient été corrigées par les sociétés réglementées selon les calendriers établis, et que des mesures d'application de la loi avaient été imposées (au besoin).

Le 28 août 2019, pendant la période visée par notre audit, l'Office national de l'énergie a changé de nom pour devenir la Régie de l'énergie du Canada.

En 2017, le Bureau du vérificateur général du Canada s'est engagé à examiner, dans le cadre de ses travaux d'audit, la manière dont les organisations fédérales contribuaient à l'atteinte des Objectifs de développement durable des Nations Unies. À cette fin, nous avons examiné si les activités de Transports Canada contribuaient à l'atteinte de l'Objectif 3 et, en particulier, à l'atteinte de la cible 3.9 qui vise à réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à des substances chimiques dangereuses et à la pollution et à la contamination de l'air, de l'eau et du sol d'ici à 2030. Transports Canada s'est engagé à ce que son Programme du transport des marchandises dangereuses favorise l'atteinte de cette cible grâce à des mesures de prévention des urgences, de préparation en cas d'urgence et d'intervention. Aucun objectif ou cible de développement durable des Nations Unies applicable à la Régie de l'énergie du Canada n'a pu être examiné dans le cadre du présent audit.

Critères

Critères	Sources
<p align="center">Pour déterminer dans quelle mesure Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada ont mis en œuvre les recommandations que nous avons formulées en 2011 et en 2015 sur leurs responsabilités en matière de surveillance de la conformité et d'application de la loi pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses, nous avons utilisé les critères suivants :</p>	
<p>Pour déterminer si des contrôles avaient été mis en place</p>	
<p>Transports Canada a mis en place des contrôles pour donner suite à chacun des éléments de la recommandation 1.45 de l'audit de 2011, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • élaboration et mise en œuvre d'un processus national de planification des inspections fondé sur le risque; • documentation adéquate de la surveillance de la conformité et des activités de suivi; • correction des lacunes dans les lignes directrices pour la surveillance de la conformité et les activités de suivi; • clarification des exigences concernant l'examen et l'agrément des plans d'intervention d'urgence; • établissement de lignes directrices pour l'examen des plans d'intervention d'urgence; • élaboration et mise en œuvre d'un plan et d'un échéancier pour effectuer l'examen des plans d'intervention d'urgence; • clarification des rôles et responsabilités quant à la surveillance de la conformité à la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> et à ses règlements; • mise en œuvre d'un système de mesure du rendement qui permet au Ministère de faire rapport sur le taux de conformité réglementaire. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau du vérificateur général du Canada, <i>Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable</i> (décembre 2011), chapitre 1, « Le transport de produits dangereux », recommandation 1.45, et réponses correspondantes de Transports Canada • Transports Canada, Plan d'action sur le transport des marchandises dangereuses, pour donner suite au <i>Rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable</i> (décembre 2011), chapitre 1, « Le transport de produits dangereux » • Transports Canada, Mesures du plan d'action de la direction à la suite de la vérification interne de 2014
<p>La Régie de l'énergie du Canada a mis en place des contrôles pour donner suite à certaines recommandations de l'audit de 2015, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La recommandation 2.33, qui préconisait de faire un suivi systématique de la conformité aux conditions d'approbation des pipelines, de documenter ces activités de suivi, et d'envoyer des avis aux compagnies sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des conditions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau du vérificateur général du Canada, <i>Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable</i> (automne 2015), chapitre 2, « La surveillance des pipelines de compétence fédérale », recommandations 2.33, 2.44 et 2.54, et réponses correspondantes de l'Office national de l'énergie

Critères	Sources
<p align="center">Pour déterminer dans quelle mesure Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada ont mis en œuvre les recommandations que nous avons formulées en 2011 et en 2015 sur leurs responsabilités en matière de surveillance de la conformité et d'application de la loi pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses, nous avons utilisé les critères suivants : (suite)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • La recommandation 2.44, qui préconisait de vérifier systématiquement si les compagnies procédaient, dans les délais prescrits, à la mise en œuvre de mesures pour corriger les écarts de conformité relevés, d'informer les compagnies lorsque les mesures prises étaient satisfaisantes, et d'intégrer ces travaux aux améliorations qui devaient être apportées aux systèmes de gestion de l'information. • La recommandation 2.54, qui préconisait d'évaluer et de combler les besoins de l'organisation en matière de gestion de l'information et des données tout en s'assurant que ses besoins à cet égard sont adaptés aux impératifs de ses processus opérationnels essentiels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Régie de l'énergie du Canada, Mesures correctives de l'Office national de l'énergie pour donner suite à l'audit du Bureau du vérificateur général – Tableau de suivi – <i>Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable</i> (automne 2015), « La surveillance des pipelines de compétence fédérale »
<p align="center">Pour déterminer si les contrôles ont fonctionné comme prévu</p>	
<p>Transports Canada mène des activités de suivi et prend des mesures d'application de la loi (le cas échéant) lorsque des écarts de conformité sont relevés, conformément aux exigences réglementaires en vigueur et aux procédures ministérielles, dans le but d'avoir l'assurance que les entités réglementées mettent en œuvre des mesures correctives.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> • <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> • Transports Canada, Manuel des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses • Transports Canada, Norme relative au suivi des cas de non-conformité par les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses • Transports Canada, Politique sur la priorisation et la planification des inspections du transport des marchandises dangereuses, et sur la production de rapports • Transports Canada, Plan national de surveillance, surveillance des activités pour l'exercice 2018-2019 • Transports Canada, Normes d'application de la loi communes à l'ensemble du Ministère (manuel)
<p>La Régie de l'énergie du Canada mène des activités de suivi et prend des mesures d'application de la loi (le cas échéant) lorsque des écarts de conformité sont relevés, conformément aux exigences réglementaires en vigueur et à ses procédures dans le but d'avoir l'assurance que les sociétés réglementées mettent en œuvre des mesures correctives selon les calendriers établis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> (remplacée en 2019 par la <i>Loi sur la Régie canadienne de l'énergie</i>) • <i>Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> • Office national de l'énergie, Procédures d'inspection • Office national de l'énergie, Procédures de gestion des opérations

Critères	Sources
<p align="center">Pour déterminer dans quelle mesure Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada ont mis en œuvre les recommandations que nous avons formulées en 2011 et en 2015 sur leurs responsabilités en matière de surveillance de la conformité et d'application de la loi pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses, nous avons utilisé les critères suivants : (suite)</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Office national de l'énergie, Politique d'application de la <i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> • Office national de l'énergie, Guide de l'utilisateur interne de l'application de conformité réglementaire des activités (ORCA) • Office national de l'énergie, Modèle opérationnel des membres de l'Office
<p>La Régie de l'énergie du Canada mène des activités de suivi des conditions d'approbation des pipelines et vérifie que les sociétés réglementées respectent les conditions. Pour tout écart de conformité relevé, la Régie réalise des activités de suivi, conformément aux exigences réglementaires en vigueur et à ses procédures dans le but d'avoir l'assurance que les sociétés réglementées mettent en œuvre des mesures correctives selon les calendriers établis, et que des mesures d'application de la loi sont imposées (le cas échéant).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> (remplacée en 2019 par la <i>Loi sur la Régie canadienne de l'énergie</i>) • <i>Règlement de l'Office national de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> • Office national de l'énergie, Conditions liées à l'approbation des projets de pipelines imposées aux termes de certificats de commodité et de nécessité publiques • Office national de l'énergie, Procédures de gestion des opérations • Office national de l'énergie, Guide de l'utilisateur interne de l'application de conformité réglementaire des activités (ORCA) • Office national de l'énergie, Modèle opérationnel des membres de l'Office

Période visée par l'audit

L'audit a porté sur la période allant du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019. Il s'agit de la période à laquelle s'applique la conclusion de l'audit. Toutefois, afin de mieux comprendre l'objet considéré de l'audit, nous avons aussi examiné certains dossiers antérieurs à cette période.

Date du rapport

Nous avons fini de rassembler les éléments probants suffisants et appropriés à partir desquels nous avons fondé notre conclusion le 9 mars 2020, à Ottawa, au Canada.

Équipe d'audit

Directrice principale : Kimberley Leach

Premier directeur : James Reinhart

Directeur : David Normand

Jean-Pascal Faubert

Kamila Karolinczak

Tristan Matthews

Francis Michaud

Tableau des recommandations

Le tableau qui suit regroupe les recommandations et les réponses apparaissant dans le présent rapport. Le numéro qui précède chaque recommandation correspond au numéro du paragraphe de la recommandation dans le rapport. Les chiffres entre parenthèses correspondent au numéro des paragraphes où le sujet de la recommandation est abordé.

Recommandation	Réponse
Le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire, terrestre, maritime et aérienne	
<p>1.27 Transports Canada devrait améliorer et mettre à jour ses outils et sa base de données afin d’avoir des informations plus exactes et complètes sur les sociétés réglementées et leur état de conformité et pour mieux éclairer la planification fondée sur le risque. (1.23-1.26)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L’approche politique visant à créer une obligation d’enregistrement pour les transporteurs de marchandises dangereuses a été finalisée au cours de l’été 2019. Le Ministère élabore actuellement des modifications législatives à la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> et à des règlements d’appui dans le but de mettre en œuvre cette approche. En même temps, la base de données d’identification des clients sera développée afin de permettre au public de s’enregistrer auprès de Transports Canada. La mise en œuvre complète est prévue pour la fin de l’année 2022. • Le Ministère modernisera, d’ici l’automne 2021, la politique et les procédures de l’outil de priorisation des inspections afin d’identifier les lacunes et de renforcer les exigences opérationnelles dans les applications propres au transport des marchandises dangereuses (par exemple, le système d’information sur les inspections et la base de données centrale du transport des marchandises dangereuses) pour la cotation des risques des sites et installations réglementés, les infractions et le suivi des inspections. • Le Ministère confirmera que des processus de contrôle de la qualité des données sont en place afin de soutenir l’application efficace des outils, des documents d’orientation et la cotation appropriée des risques pour les violations individuelles et multiples. Les gestionnaires veilleront à ce que cet engagement, ainsi que la formation des inspecteurs qui y est associée, soit terminé d’ici l’automne 2020. • Le Ministère accélérera encore les travaux du Groupe de travail sur la qualité des données afin de réduire autant que possible, d’ici l’automne 2020, le nombre de sites de transport des marchandises dangereuses et de contenants normalisés fermés, actuellement toujours présents dans les bases de données du transport des marchandises dangereuses.
<p>1.33 Transports Canada devrait surveiller et documenter systématiquement les contrôles qu’il effectue pour vérifier que les sociétés ont corrigé les écarts de conformité qui avaient été relevés. (1.28-1.32)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Transports Canada renforcera l’application et soutiendra la formation des procédures de contrôle des activités de suivi menées par les inspecteurs après qu’ils ont constaté le non-respect des règles par les entités réglementées. La direction veillera à ce que les inspecteurs soient informés des procédures mises à jour et soient en mesure d’appliquer les contrôles de qualité appropriés. Cette tâche doit être achevée d’ici le printemps 2021.</p>

Recommandation	Réponse
<p>1.34 Transports Canada devrait s'assurer que les installations spécialistes des contenants dont le certificat est expiré ne mènent pas les activités pour lesquelles ces certificats avaient été délivrés. (1.28-1.32)</p> <p>1.41 Transports Canada devrait renforcer les méthodes qu'il utilise pour recueillir auprès de ses partenaires les données dont il a besoin, afin de mieux déterminer le taux de conformité à la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses à l'échelle nationale. (1.37-1.40)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Transports Canada renforcera ses procédures normalisées d'exploitation en s'assurant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une lettre est envoyée afin d'informer un titulaire que son enregistrement est sur le point d'expirer; • après l'expiration, une lettre est envoyée indiquant que l'enregistrement est périmé et que le titulaire ne peut plus effectuer ce travail; • dans les cas où Transports Canada est dans l'impossibilité de vérifier si un titulaire a cessé d'exercer les fonctions après l'expiration de son enregistrement, ce titulaire fera l'objet d'une vérification sur place dans le cadre du plan national de surveillance du Programme du transport des marchandises dangereuses. <p>Ces travaux seront terminés au printemps 2021.</p> <p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • D'ici le printemps 2022, dans le cadre de la feuille de route pour la transformation du transport des marchandises dangereuses, le Ministère mettra en œuvre une initiative de surveillance axée sur les données qui comprendra la mise en œuvre de l'initiative de la base de données centrale du transport des marchandises dangereuses (réorganisation du système d'information sur les inspections, création de la banque de données d'identification des clients et intégration, dans le système d'information sur les inspections, de la base de données du Facilities and Design Register des installations enregistrées), soutenue par un renouvellement des accords de partage des informations avec les provinces, les territoires et d'autres programmes et organismes gouvernementaux appropriés tels que la Commission canadienne de sûreté nucléaire et Santé Canada. • Le Ministère accélérera également, d'ici le printemps 2021, les activités de contrôle de la qualité menées par le groupe de travail sur la qualité des données, dans le but de renforcer les systèmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses et les données relatives aux responsabilités réglementaires du transport des marchandises dangereuses afin d'évaluer et de vérifier le respect de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> et de ses règlements par les entités réglementées.

Recommandation	Réponse
<p>1.48 Transports Canada devrait agréer de façon définitive les plans d'intervention d'urgence provisoires en terminant les enquêtes requises et en établissant des directives et des critères nationaux pour l'évaluation de la capacité de lutte contre les incendies dans le cas des plans visant des liquides inflammables. Le Ministère devrait veiller à ce que les agréments accordés aux plans qui lui seront présentés à l'avenir soient tous finalisés selon l'échéancier établi. (1.42-1.47)</p>	<p>Réponse du Ministère — Recommandation acceptée. Transports Canada entreprendra les mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer des outils afin d'identifier, attribuer et suivre les enquêtes nécessaires pour les plans d'intervention d'urgence existants et futurs d'ici le 31 décembre 2020. • Déterminer la capacité nécessaire de lutte contre les incendies pour les liquides inflammables dans le cadre d'un plan d'intervention d'urgence et établir les critères d'évaluation et les lignes directrices connexes d'ici le 1^{er} janvier 2021. • Mettre à jour les politiques, procédures et lignes directrices relatives à l'évaluation des plans d'intervention d'urgence d'ici le 1^{er} janvier 2021. • Achever, d'ici le 1^{er} décembre 2021, les enquêtes nécessaires pour les plans d'intervention d'urgence qui ont été provisoires pendant 3 ans ou plus.
<p>Le transport par pipeline des marchandises dangereuses</p>	
<p>1.61 La Régie de l'énergie du Canada devrait s'assurer de documenter ses analyses des documents soumis par les sociétés qui servent à déterminer dans quelle mesure les conditions d'approbation du pipeline ont été respectées. (1.58-1.60)</p>	<p>Réponse de la Régie — Recommandation acceptée. La Régie de l'énergie du Canada vérifie si les sociétés pipelinières respectent les conditions d'approbation des pipelines à toutes les étapes du cycle de vie de ces derniers. La Régie s'engage à documenter de manière rigoureuse son analyse des pièces déposées par les sociétés et sa détermination du respect ou du non-respect des conditions.</p> <p>D'ici mai 2020, la Régie révisera sa procédure et ses contrôles de la qualité existants et prendra des mesures correctives afin d'assurer la documentation uniforme de l'analyse des pièces déposées par les sociétés en application des conditions d'approbation des pipelines.</p>

Automne 2020

**Rapports du commissaire à l'environnement
et au développement durable au Parlement du Canada**

1. Audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses
2. Progrès réalisés par les ministères et organismes dans la mise en oeuvre des stratégies de développement durable — Collectivités sûres et en santé
3. Rapport annuel sur les pétitions en matière d'environnement