



Régie de l'énergie
du Canada

Canada Energy
Regulator

517, Dixième Avenue S.-O., bureau 210
Calgary (Alberta)
T2R 0A8

Rapport d'audit final

**Pipelines Trans-Nord Inc.
Prévention des dommages**

CV2324-228

OF-Surv-OpAud-T217-2023-2024 0101

6 novembre 2023

Résumé

La Régie de l'énergie du Canada s'attend à ce que les pipelines et les installations connexes du ressort du gouvernement du Canada soient construits et exploités de manière sûre et sécuritaire, sans poser de danger aux personnes, aux biens ou à l'environnement, et que la cessation de leur exploitation se déroule de la même façon. À cette fin, la Régie mène diverses activités de surveillance de la conformité, comme des audits.

L'article 103 de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* (L.C. 2019, ch. 28, art. 10) (« LRCE ») autorise les inspecteurs de la Régie à mener des audits des sociétés réglementées. Ces audits ont pour but de vérifier le respect de la LRCE et de ses règlements d'application.

Les audits opérationnels visent à s'assurer que les sociétés réglementées ont établi et mis en œuvre un système de gestion et des programmes connexes, tel qu'il est précisé dans le *Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur les pipelines terrestres* (DORS/99-294) (« RPT »).

La Régie a mené un audit de Pipelines Trans-Nord (« entité auditée » ou « Trans-Nord ») entre le 14 avril et le 2 août 2023, qui a porté sur la prévention des dommages.

L'audit visait à déterminer si le programme de prévention des dommages de l'entité auditée respecte les critères suivants :

- Il est intégré de manière efficace au système de gestion de Trans-Nord, comme l'exige l'article 6 du RPT.
- Il permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d'atténuer tout dommage au pipeline conformément à l'article 47.2 du RPT et à l'article 16 du *Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur la prévention des dommages aux pipelines (obligations des compagnies pipelinières)* (DORS/2016-133) (« RPD-O »).

Sur 11 protocoles d'audit, cinq ont obtenu la mention « Rien à signaler ». Les autres ont été jugés non conformes.

Les éléments du programme de prévention des dommages de la société jugés non conformes avaient trait aux exigences des protocoles d'audit PA-01, PA-03, PA-04, PA-07, PA-08 et PA-09. Les non-conformités découlent du fait que les mécanismes de contrôle des dangers n'éliminent pas les risques, de l'absence de mécanismes de contrôle dans les processus de communication de la société, de l'utilisation incohérente ou de l'absence de processus et de leur mise en œuvre (p. ex., le processus de gestion du changement) et de l'incohérence entre les démarches touchant le processus d'intervention en cas de franchissement non autorisé et celui concernant les mesures correctives.

Des justifications détaillées des constatations de la Régie sont présentées à l'annexe I. Il y a lieu de noter que toutes les constatations visent uniquement l'information évaluée en regard de la portée de l'audit, au moment où celui-ci a été mené.

Dans les 30 jours civils suivant la réception du rapport d'audit final, l'entité auditée doit déposer auprès de la Régie un plan de mesures correctives et préventives (« PMCP ») qui décrit la façon dont les non-conformités constatées seront corrigées. La Régie fera un suivi et une évaluation de la mise en œuvre du PMCP pour s'assurer qu'il est réalisé en temps opportun.

Bien que des non-conformités aient été relevées, la Régie croit que la société peut continuer de construire, d'exploiter et de cesser d'exploiter des pipelines de manière à assurer la sécurité des personnes et la protection des biens et de l'environnement.

La Régie publiera le rapport d'audit final dans son site Web.

Table des matières

Résumé.....	2
1.0 Contexte.....	5
1.1 Introduction.....	5
1.2 Objet de l'audit.....	5
1.3 Présentation générale de la société.....	5
2.0 Objectifs et portée.....	7
3.0 Méthode.....	7
4.0 Résumé des constatations.....	8
5.0 Analyse.....	14
6.0 Étapes suivantes.....	14
7.0 Conclusion.....	15
Annexe I – Analyse de l'audit.....	16
PA-01 – Programme de prévention des dommages.....	16
PA-02 – Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et analyser les dangers.....	20
PA-03 – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle.....	23
PA-04 Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et gérer les changements.....	26
PA-05 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement d'utilisation des terrains.....	29
PA-06 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement de propriétaire de terrains.....	31
PA-07 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Gestion des demandes de consentement.....	33
PA-08 – Établir et mettre en œuvre un processus pour communiquer des renseignements à l'interne et à l'externe.....	37
PA-09 – Établir et mettre en œuvre un processus relatif aux rapports internes sur les dangers et aux mesures correctives à prendre.....	41
PA-10 – Établir et mettre en œuvre un processus d'inspection et de surveillance des activités de la société dans le but d'évaluer leur efficacité.....	43
PA-11 – Établir et maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents.....	47
Annexe II – Termes et abréviations.....	49

Liste des tableaux et graphiques

Tableau 1 – Portée de l'audit.....	7
Tableau 2. Résumé des constatations.....	9

1.0 Contexte

1.1 Introduction

La Régie s'attend à ce que les pipelines et les installations connexes du ressort du gouvernement du Canada soient construits et exploités de manière sûre et sécuritaire, sans poser de danger aux personnes, aux biens ou à l'environnement, et que la cessation de leur exploitation se déroule de la même façon.

L'article 103 de la LRCE autorise des inspecteurs de la Régie à mener des audits des sociétés réglementées. Ces audits ont pour but de vérifier le respect de la LRCE et de ses règlements d'application.

Les audits opérationnels visent à s'assurer que les sociétés réglementées ont établi et mis en œuvre un système de gestion et des programmes connexes conformes aux exigences du RPT.

La Régie a mené un audit de Trans-Nord du 14 avril au 2 août 2023, qui a porté sur la prévention des dommages.

1.2 Objet de l'audit

L'audit porte sur le programme de prévention des dommages de l'entité auditée pour plusieurs raisons :

- la réglementation sur la prévention des dommages, entrée en vigueur en 2016, est un outil qui vise à favoriser l'exécution sécuritaire des activités à proximité d'un pipeline;
- les pipelines endommagés représentent un danger important pour la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement;
- dans les dernières années, plusieurs incidents impliquant des dommages causés à des pipelines par des tiers ont donné lieu à des situations potentiellement très graves.

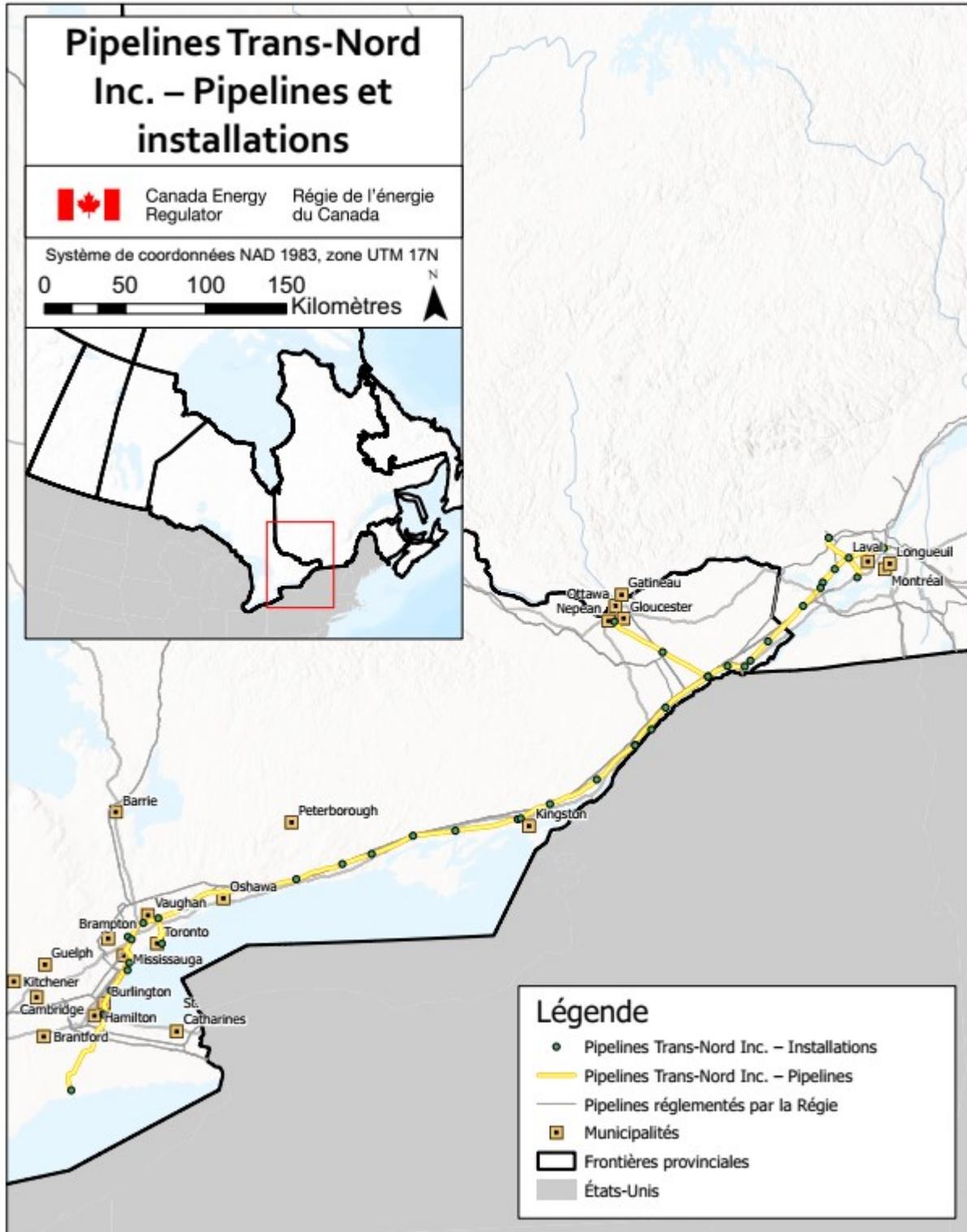
L'article 47.2 du RPT exige des sociétés pipelinières qu'elles établissent, mettent en œuvre et maintiennent un programme de prévention des dommages qui permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d'atténuer les dommages aux pipelines. Le présent audit porte donc sur les activités en lien avec les éléments suivants :

- la hauteur de recouvrement;
- l'identification claire de l'emplacement des pipelines;
- les activités de liaison et d'éducation de la société à l'intention des groupes susceptibles de se livrer à des activités près de pipelines, notamment les entrepreneurs, les municipalités et les propriétaires de terrains;
- le suivi et la surveillance;
- les réponses aux avis.

1.3 Présentation générale de la société

Pipelines Trans-Nord Inc. est en exploitation depuis plus de 60 ans; son siège social se trouve à Richmond Hill, en Ontario. Elle achemine dans ses pipelines des produits pétroliers raffinés. Le réseau de Trans-Nord réglementé par la Régie est constitué de pipelines s'étendant sur une distance d'environ 850 km dont les produits circulent d'est en ouest, reliant Montréal, au Québec, et Oakville, en Ontario. Il raccorde aussi Nanticoke et Toronto, en Ontario. Il compte aussi des embranchements vers les aéroports internationaux Lester B. Pearson de Toronto et Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, ainsi que vers Clarkson et Ottawa, en Ontario. En moyenne, le réseau transporte chaque jour quelque 27 500 mètres cubes ou 172 900 barils de produits pétroliers raffinés, dont de l'essence, du diesel, du carburant aviation et du mazout de chauffage.

La carte ci-dessous présente les actifs de la société qui sont réglementés par la Régie.



La carte est une représentation graphique destinée à des fins d'information générale seulement. Carte produite par la Régie, novembre 2022, dernière mise à jour le 24 nov.

2.0 Objectifs et portée

Le présent audit vise à déterminer si le programme de prévention des dommages de l'entité audité respecte les critères suivants :

- Il est intégré de manière efficace au système de gestion de Trans-Nord, comme l'exige l'article 6 du RPT.
- Il permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d'atténuer tout dommage au pipeline, conformément à l'article 47.2 du RPT et à l'article 16 du RPD-O.

Le tableau ci-dessous décrit la portée du présent audit.

Tableau 1 – Portée de l'audit

Portée de l'audit	Détails
Objet de l'audit	Prévention des dommages
Étapes du cycle de vie	<input checked="" type="checkbox"/> Construction <input checked="" type="checkbox"/> Exploitation <input checked="" type="checkbox"/> Cessation d'exploitation
Programmes visés à l'article 55	<input type="checkbox"/> Gestion des situations d'urgence <input type="checkbox"/> Gestion de l'intégrité <input type="checkbox"/> Gestion de la sécurité <input type="checkbox"/> Gestion de la sûreté <input type="checkbox"/> Protection de l'environnement <input checked="" type="checkbox"/> Prévention des dommages
Échéancier	Sans objet

3.0 Méthode

Les auditeurs ont vérifié la conformité au moyen :

- d'examens de documents;
- d'un échantillon de dossiers;
- d'entrevues.

La liste des documents consultés, des dossiers échantillonnés et des personnes rencontrées est conservée dans les dossiers de la Régie.

Le 14 avril 2023, la Régie a envoyé un avis à Trans-Nord pour l'informer de son intention de mener un audit opérationnel de celle-ci. L'auditeur principal a fait parvenir le protocole d'audit et une première demande de renseignements à la société le 21 avril 2023, et a fait un suivi lors d'une rencontre avec le personnel de celle-ci pour discuter des plans et du calendrier de l'audit. L'examen des documents a commencé le 1^{er} juin 2023, et des entrevues ont été menées entre le 19 et le 28 juin 2023.

Conformément au processus d'audit établi de la Régie, l'auditeur principal a présenté à l'entité auditée un résumé des résultats préalables à la clôture de l'audit le 14 juillet 2023. Il lui a alors accordé du temps pour qu'elle lui transmette tout document ou dossier additionnel renfermant renseignements manquants ou démontrant la conformité. Après la réunion préalable à la clôture, la société a transmis de nouvelles informations pour faciliter l'évaluation définitive de la conformité. L'auditeur principal a tenu une réunion de clôture définitive avec la société le 2 août 2023.

4.0 Résumé des constatations

L'auditeur principal a fait une constatation pour chaque protocole d'audit. Les constatations peuvent être les suivantes :

- Rien à signaler – D'après l'information fournie par la société et examinée par les auditeurs de la Régie en regard de la portée de l'audit, aucune non-conformité n'a été relevée.
- Non conforme – La société n'a pas démontré qu'elle satisfait aux exigences légales. Elle doit établir, puis mettre en œuvre, un plan de mesures correctives et préventives (« PMCP ») pour redresser la situation.

Toutes les constatations sont fondées sur l'information examinée durant l'audit en regard de la portée de celui-ci.

Ces constatations sont résumées dans le tableau qui suit. Voir l'[annexe I – Analyse de l'audit](#) pour plus d'information.



Tableau 2. Résumé des constatations

N° du protocole d'audit	Réglementation	Source dans la réglementation	Sujet	Constatation	Résumé de la constatation
PA-01	RPT	47.2	Programme de prévention des dommages	Non conforme	<ul style="list-style-type: none">Le document du programme de prévention des dommages ne mentionne pas tous les processus et de toutes les procédures qui, ensemble, forment le programme.Les documents faisant partie du programme de prévention des dommages n'ont pas été actualisés pour rendre compte des changements pertinents survenus à Trans-Nord.Le programme de prévention des dommages ne traite pas des risques liés à la prévention des dommages pour les première et deuxième parties, comme l'exige la section 9.3.3 du système de gestion de l'excellence opérationnelle (« SGEO »).
PA-02	RPT	al. 6.5(1)c)	Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et analyser les dangers.	Rien à signaler	<ul style="list-style-type: none">Trans-Nord a mis en place un processus pour identifier et analyser les dangers. Le processus existe et est appliqué.

N° du protocole d'audit	Réglementation	Source dans la réglementation	Sujet	Constatation	Résumé de la constatation
PA-03	RPT	al. 6.5(1)f)	Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle.	Non conforme	<ul style="list-style-type: none"> • Les mécanismes de contrôle n'éliminent pas les risques (seuls les dangers sont pris en compte). • La portée des mécanismes de contrôle et du registre des risques est trop large pour qu'elle puisse être appliquée correctement. • La liste de mécanismes de contrôle n'est pas complète. • La norme de communication n'exige pas que les personnes exposées aux risques soient informées des mécanismes de contrôle.
PA-04	RPT	al. 6.5(1)i)	Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et gérer les changements.	Non conforme	<ul style="list-style-type: none"> • Le processus de gestion du changement n'est pas utilisé de façon uniforme. Par exemple, aucun processus de gestion du changement n'a été prévu pour l'ajout du programme de prévention des dommages au SGEO, ni pour la mise en œuvre d'un nouvel outil logiciel de gestion de l'information sur les propriétaires de terrains.
PA-05	RPD-O	al. 16b)	Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement d'utilisation des terrains	Rien à signaler	<ul style="list-style-type: none"> • Trans-Nord a démontré qu'elle fait un suivi continu de tous les changements qui surviennent dans l'utilisation des terrains situés le long de l'emprise et de ceux qui y sont adjacents.

N° du protocole d'audit	Réglementation	Source dans la réglementation	Sujet	Constatation	Résumé de la constatation
PA-06	RPD-O	al. 16c)	Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement de propriétaire des terrains	Rien à signaler	<ul style="list-style-type: none"> La section 7 du document du programme de prévention des dommages, le processus de suivi de l'utilisation et de la propriété des terrains et des exemples d'application démontrent que Trans-Nord fait un suivi continu de la propriété des terrains.
PA-07	RPD-O	al. 16f)	Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Gestion des demandes de consentement	Non conforme	<ul style="list-style-type: none"> Il n'existe aucun processus documenté pour la gestion des demandes de consentement. Le document intitulé <i>Pipeline Locate & Crossing Procedure for Third Party</i> (procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie) et les lignes directrices relatives aux franchissements d'un pipeline ne renferment pas les éléments qui constituent un processus. Les tâches et les responsabilités concernant l'analyse des franchissements ne sont consignées nulle part.

N° du protocole d'audit	Réglementation	Source dans la réglementation	Sujet	Constatation	Résumé de la constatation
PA-08	RPT	al. 6.5(1)m)	Établir et mettre en œuvre un processus pour communiquer à l'interne et à l'externe des renseignements.	Non conforme	<ul style="list-style-type: none"> • Les processus documentés ne sont pas mis en pratique tels quels, en particulier pour ce qui est du processus de communication, de la norme de communication et du calendrier visant les parties prenantes. • Le processus relatif aux communications n'a pas été appliqué aux lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord Ontario-Québec (« lignes directrices sur les croisements de Trans-Nord »). • Trans-Nord n'a pas démontré qu'elle avait rempli son obligation à l'égard des travailleurs qui interagissent avec le public, selon laquelle ils doivent reconnaître officiellement qu'ils ont les compétences nécessaires en matière de communication.
PA-09	RPT	al. 6.5(1)r)	Établir et mettre en œuvre un processus relatif aux rapports internes sur les dangers et aux mesures correctives à prendre.	Non conforme	<ul style="list-style-type: none"> • Il existe une incohérence entre le processus d'atténuation mentionné dans le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise (processus d'intervention en cas de franchissement non autorisé) et le processus d'atténuation fourni par Trans-Nord (processus relatif aux mesures correctives).

N° du protocole d'audit	Réglementation	Source dans la réglementation	Sujet	Constatation	Résumé de la constatation
PA-10	RPT	al. 6.5(1)u)	Établir et mettre en œuvre un processus en vue de l'inspection et de la surveillance des activités de la société dans le but d'évaluer l'efficacité.	Rien à signaler	<ul style="list-style-type: none"> Mis ensemble, le SGEO, le programme de prévention des dommages, le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise, le processus d'audit, le processus d'inspection, le processus relatif aux mesures correctives et le processus d'examen de la direction de Trans-Nord permettent d'assurer l'inspection et la surveillance des installations et des activités, d'évaluer le caractère adéquat et l'efficacité du programme de prévention des dommages, et de prendre des mesures correctives et préventives, au besoin.
PA-11	RPT	al. 6.5(1)s)	Établir et maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents.	Rien à signaler	<ul style="list-style-type: none"> Trans-Nord a mis en place et maintenu un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances sur les dangers, incidents et quasi-incidents. Elle utilise des logiciels de tiers et Excel pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents dans l'optique de la prévention des dommages.



5.0 Analyse

L'audit porte sur le programme de prévention des dommages de Trans-Nord pour plusieurs raisons :

- la réglementation sur la prévention des dommages, entrée en vigueur en 2016, est un outil qui vise à favoriser l'exécution sécuritaire des activités à proximité d'un pipeline;
- les pipelines endommagés représentent un danger important pour la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement;
- dans les dernières années, plusieurs incidents impliquant des dommages causés à des pipelines par des tiers ont donné lieu à des situations potentiellement très graves.

En général, les processus évalués au cours de l'audit se trouvaient dans le système de gestion de Trans-Nord. Les constatations de non-conformité ont trait au fait que le processus documenté n'est pas appliqué tel quel et qu'il y a des incohérences dans la façon dont les différentes procédures et normes sont combinées pour former un programme.

Le système de gestion de Trans-Nord compte plusieurs documents au travers desquels il était difficile de se retrouver en raison, en partie, des non-conformités énumérées pour le PA-01, et en partie en raison de répétitions inutiles de renseignements semblables d'un document à l'autre. Cette complexité rend le système de gestion difficile à utiliser.

L'utilité d'un programme de prévention des dommages repose sur une coordination entre plusieurs domaines (communications, ingénierie, terres, etc.), il est particulièrement important qu'il rattache correctement les divers processus pour former un tout cohérent.

Le personnel interviewé pendant l'audit semblait bien informé et expérimenté. L'intégration avec précision de cette expertise dans le système de gestion améliorera la capacité de Trans-Nord à atteindre ses buts en matière de prévention des dommages.

À la fin d'août 2023, la Régie a délivré une ordonnance d'inspecteur à Trans-Nord relativement à une contravention alléguée au *Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur la prévention des dommages aux pipelines (obligations des compagnies pipelinières)* (DORS à 2016/133). Comme cela s'est produit pendant une inspection sur le terrain qui n'était pas reliée à l'audit, et qui est survenu après celui-ci, il n'a pas été pris en compte dans l'audit et, par conséquent, n'a pas fait l'objet d'une constatation. Cependant, vu le lien étroit avec les dates et le sujet, il en est question ici par souci de transparence et de clarté. Pour un complément d'information, veuillez consulter l'ordonnance d'inspecteur PRY-002-2023 dans le site Web de la Régie, sous Rapports sur la conformité et l'exécution.

6.0 Étapes suivantes

Trans-Nord est tenue de remédier à toutes les constatations de non-conformité par la mise en place d'un PMCP. Les prochaines étapes du processus d'audit sont les suivantes :

- Dans les 30 jours civils suivant la réception du rapport d'audit final, la société doit déposer auprès de la Régie un PMCP qui explique en détail comment elle remédiera à la non-conformité relevée.
- La Régie fera ensuite un suivi et une évaluation de la mise en œuvre du PMCP pour en assurer la réalisation :
 - en temps opportun;
 - d'une manière sûre et sécuritaire qui protège les personnes, les biens et l'environnement.
- Une fois la mise en œuvre terminée, la Régie enverra une lettre de clôture de l'audit à la société.

7.0 Conclusion

En résumé, la Régie a mené un audit de Trans-Nord portant spécifiquement sur la prévention des dommages. Des 11 protocoles d'audit examinés, 5 ont obtenu la mention « Rien à signaler », ce qui constitue un score de 45 %.

Les éléments du programme de prévention des dommages de la société jugés non conformes avaient trait aux exigences des protocoles d'audit PA-01, PA-03, PA-04, PA-07, PA-08 et PA-09.

La Régie s'attend à ce que Trans-Nord corrige ces lacunes par la mise en place d'un PMCP. Elle fera un suivi et une évaluation de la mise en œuvre du PMCP, puis enverra une lettre de clôture de l'audit à la société une fois le tout terminé.

Annexe I – Analyse de l’audit

PA-01 – Programme de prévention des dommages

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	47.2
Exigence réglementaire	La compagnie établit, met en œuvre et maintient un programme de prévention des dommages qui permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d’atténuer tout dommage au pipeline et qui est conforme à l’article 16 du <i>Règlement de la Régie canadienne de l’énergie sur la prévention des dommages aux pipelines (obligations des compagnies pipelinières)</i> .
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • Trans-Nord dispose d’un programme de prévention des dommages conforme. • Le contenu du programme de prévention des dommages permet de prévoir, de prévenir, de gérer et d’atténuer les dommages éventuels aux pipelines de la société. • Le programme de prévention des dommages a été mis en œuvre. • On assure le maintien du programme de prévention des dommages.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programme de prévention des dommages • <i>Element 9 Asset Life Cycle Management Supporting Guidelines</i> (élément 9 – lignes directrices relatives à la gestion pendant tout le cycle de vie des actifs) • <i>Operational Excellence Management System (OEMS)</i> (système de gestion de l’excellence opérationnelle (« SCEO »)) • <i>Pipeline Integrity Management Program</i> (programme de gestion de l’intégrité des pipelines) • <i>Public Awareness Program: Communication Standard</i> (programme de sensibilisation du public : norme de communication) • <i>Right of Way Maintenance and Surveillance Program</i> (programme d’entretien et de surveillance de l’emprise) • <i>TNPI Crossing Guidelines Ontario-Quebec</i> (lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord Ontario-Québec) <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue relative au PA-01 – Aperçu du programme de prévention des dommages (RPT 47.2)

Résumé de la constatation

En résumé, il n'existe pas de programme de prévention des dommages conforme qui a été entièrement mis en application et maintenu. Les lacunes sont les suivantes :

- Le document du programme de prévention des dommages ne fait pas état de tous les processus et de toutes les procédures qui, ensemble, forment le programme.
- Les documents faisant partie du programme de prévention des dommages n'ont pas été actualisés pour rendre compte des changements pertinents survenus à Trans-Nord.
- Le programme de prévention des dommages ne traite pas des risques liés à la prévention des dommages pour les première et deuxième parties, comme l'exige la section 9.3.3 du SGEO.

Évaluation détaillée

Trans-Nord n'a pas atteint tous les résultats escomptés énumérés précédemment. La présente section traitera d'abord du processus documenté, puis s'attardera sur les lacunes.

Le SGEO de l'entité auditée comprend 16 éléments dont le respect est prévu dans le programme de prévention des dommages, à savoir :

- Élément 1 – *Leadership and Accountabilities* (leadership et reddition de comptes)
- Élément 2 – *Risk Assessment and Management* (évaluation et gestion des risques)
- Élément 3 – *Legal Requirements and Compliance* (exigences légales et respect)
- Élément 4 – *Data Document and Information Management* (gestion des données, des documents et de l'information)
- Élément 5A – *Organizational Structure* (structure organisationnelle)
- Élément 5B – *Learning and Competency* (apprentissage et compétences)
- Élément 6 – *Operations and Maintenance Programs* (programmes d'exploitation et d'entretien)
- Élément 7 – *Management of Change* (gestion du changement)
- Élément 8 – *Third Party and Contractor Management* (gestion des tierces parties et des entrepreneurs)
- Élément 9 – *Asset Lifecycle Management* (gestion pendant tout le cycle de vie des actifs)
- Élément 10 – *Emergency Management* (gestion des urgences)
- Élément 11 – *Stakeholder Management and Community Relations* (gestion des parties prenantes et relations avec les collectivités)
- Élément 12 – *Incident Management, Investigations and Corrective Actions* (gestion des incidents, enquêtes et mesures correctives)
- Élément 13A – *Safety and Occupational Health* (sécurité et santé au travail)
- Élément 13B – *Environmental Protection* (protection de l'environnement)
- Élément 13C – *Security Management* (gestion de la sûreté)
- Élément 14 – *Goals Objectives and Targets* (buts, objectifs et cibles)
- Élément 15 – *Auditing, Inspections and Assessments* (vérifications, inspections et évaluations)
- Élément 16 – *Management Review* (examen de la direction)

Le programme de prévention des dommages fait partie de l'élément 9, gestion pendant tout le cycle de vie des actifs. La section 9.3.3 du SGEO mentionne ce qui suit : [traduction] « *Un programme de protection contre les dommages doit être établi, mis en œuvre et maintenu de manière à prévenir les risques de préjudice causés par une première, deuxième ou troisième partie.* »

Le document du programme de prévention des dommages fait état des exigences qui ont trait à ce qui suit :

- l'entretien et la surveillance de l'emprise;
- la gestion des empiètements et le contrôle des franchissements de pipelines;
- la sensibilisation du public;
- le suivi des changements d'utilisation et de propriété des terrains, les franchissements par des véhicules et de l'équipement et la hauteur de recouvrement sur des terres agricoles.

Les personnes rencontrées, de la haute direction aux opérateurs sur le terrain, connaissaient ce programme et leurs tâches respectives et ont pu donner des exemples de sa mise en pratique. Trans-Nord a aussi donné des exemples de documents dénotant l'utilisation du programme.

Cependant, plusieurs lacunes ont été relevées.

En premier lieu, le document du programme de prévention des dommages n'incorpore pas tous les processus et de toutes les procédures qui, ensemble, forment le programme¹. Trans-Nord a fourni de multiples procédures, normes et processus, tant en réponse aux demandes de renseignements qu'au cours des entrevues, dont il n'était pas fait mention dans le document du programme de prévention des dommages. De plus, ce document ne fait pas de renvoi au SGEO ni aux lignes directrices relatives à l'élément 9 portant sur la gestion pendant tout le cycle de vie des actifs. Le SGEO est le document principal; il exige que l'on dispose d'un programme de prévention des dommages et dicte les exigences de celui-ci. Voici d'autres exemples d'absence de renvois :

- *Land Use and Land Ownership Monitoring Standard* (norme relative au suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires des terrains)
- *Land Zoning Change Notification Procedure* (procédure d'avis de modification du zonage des terrains)
- *Pipeline Patrol Frequency Process* (processus relatif à la fréquence des patrouilles de pipelines)

Au cours des entrevues, Trans-Nord a indiqué que le programme de prévention des dommages avait été intégré au SGEO et que certains renvois absents n'avaient pas été ajoutés au document du programme de prévention des dommages parce qu'ils avaient été créés après la dernière révision de ce dernier. Toutefois, celui-ci est un document général qui relie toutes les composantes liées à la prévention des dommages à un programme et qui décrit les liens entre chaque processus. Les renvois qui manquent limitent la capacité des processus et des normes à former un programme cohérent, de sorte qu'il est difficile pour un utilisateur de comprendre quelles exigences doivent être respectées pour se conformer au programme. Les documents faisant partie du programme de prévention des dommages n'ont pas été maintenus pour rendre compte des changements pertinents survenus à Trans-Nord. À titre d'exemple, les lignes directrices de l'élément 9 à la section 9.3.3 ne font pas mention du programme de prévention des dommages, même si la seule exigence se rattachant à cette section est l'existence d'un tel programme². Pour cette raison, le programme de prévention des dommages n'est pas mis en œuvre tel que cela est indiqué.

En second lieu, le document du programme de prévention des dommages est la version révisée 1, qui remonte à 2018. Lors des entrevues et dans la procédure de contrôle des documents, on a indiqué que les documents font l'objet d'une révision tous les trois ans, mais que, en l'absence de modifications, le numéro

¹ Le document de 22 pages (en anglais) intitulé *Damage Prevention Program* (programme de prévention des dommages) sera désigné ci-après « document du programme de prévention des dommages ». Le programme de prévention des dommages, globalement, sera appelé « programme de prévention des dommages ».

² Durant les entrevues, Trans-Nord a indiqué qu'on avait incorrectement utilisé le mot « protection » à la place du mot « prévention ».

et la date de révision restent inchangés. Au cours des entrevues, Trans-Nord a mentionné que ce document avait été révisé une deuxième fois en 2021. Ainsi, le document existe depuis cinq ans, mais aucune révision n'y a été apportée, en dépit de la présence de plusieurs erreurs et du fait, comme cela est mentionné ci-dessus, qu'il est incomplet. Par conséquent, le programme de prévention des dommages n'a pas été maintenu.

En troisième lieu, on a constaté une incohérence avec la portée du programme de prévention des dommages. La section 9.3.3 du SGEO mentionne que le programme de prévention des dommages doit s'attaquer aux risques liés à la prévention des dommages pour les première, deuxième et troisième parties. Or, le document du programme de prévention des dommages ne fait état que du risque des tierces parties, et Trans-Nord n'a pas expliqué comment le programme s'applique aux première et deuxième parties.

PA-02 – Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et analyser les dangers

Constatation	Rien à signaler
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)c)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l'article 55, d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répertorier et analyser tous les dangers et dangers potentiels.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi et mis en œuvre un processus conforme. • Les méthodes pour répertorier les dangers et les dangers potentiels conviennent à la nature, à l'importance, à l'échelle et à la complexité des opérations et des activités de la société, ainsi qu'au programme de prévention des dommages. • Le recensement des dangers réels et potentiels vise tout le cycle de vie des pipelines. • La société a répertorié et analysé entièrement tous les dangers réels et potentiels pertinents. • La société a recensé les dangers réels et potentiels associés à l'ensemble de ses activités pendant le cycle de vie des pipelines. • Les dangers et dangers potentiels répertoriés ont été analysés en fonction du type ainsi que de la gravité de leurs conséquences.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élément 2 — Risk Assessment and Management Supporting Guidelines (lignes directrices relatives à l'évaluation et à la gestion des risques) • <i>Risk Management Standard</i> (norme sur la gestion des risques) • <i>Risk Assessment Matrix</i> (grille d'évaluation des risques) • Risk Assessment Worksheet (feuille de travail pour l'évaluation des risques) • Élément 12 – <i>Incident Management, Investigations, and Corrective Actions Supporting Guidelines</i> (lignes directrices – gestion des incidents, enquêtes et mesures correctives) • <i>Event Reporting Procedure</i> (procédure pour le signalement d'un événement) • <i>Corporate Risk Register</i> (registre des risques organisationnels) • <i>Hazard and Potential Hazard Inventory</i> (inventaire des dangers et dangers potentiels) • Programme de prévention des dommages <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 2.1 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du SGEO) • Entrevue 2.2 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 2.3 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du terrain)
Résumé de la constatation	Trans-Nord a mis en place un processus pour identifier et analyser les dangers. Le processus existe et est appliqué.

Évaluation détaillée

Trans-Nord a atteint les résultats escomptés susmentionnés.

Trans-Nord a établi et mis en œuvre un processus pour identifier et analyser les dangers, qui comprend l'élément 2, lignes directrices relatives à l'évaluation et à la gestion des risques du SGEO, la norme sur la gestion des risques et le document du programme de prévention des dommages.

L'élément 2, lignes directrices relatives à l'évaluation et à la gestion des risques du SGEO, renferme les exigences que le programme de prévention des dommages doit satisfaire. L'intention est de [traduction] « fixer des attentes claires pour la mise en œuvre d'une démarche systématique pour relever et gérer les risques ». Les attentes portent sur l'identification, l'appréciation et l'atténuation des risques.

Les lignes directrices de l'élément 2 renferment diverses politiques, procédures, normes, processus et outils utiles, dont la norme sur la gestion du risque.

Cette norme indique que le processus de gestion des risques comprend l'identification et l'évaluation des dangers, l'évaluation des risques et l'atténuation de ces derniers. La section 10 analyse l'identification et l'évaluation des dangers plus en détail. On y indique que la méthode pour identifier les dangers repose sur trois sources d'information : l'inventaire actuel des dangers de Trans-Nord, l'information recueillie par le système de gestion (comme le nombre et le type d'activités non autorisées et les résultats de la surveillance des emprises) et une discussion guidée. Les dangers répertoriés sont ensuite classés dans des catégories normalisées.

La section 10 de la norme sur la gestion des risques exige que l'on mette à jour l'inventaire des dangers tous les ans et qu'un examen approfondi soit fait tous les cinq ans.

Le document du programme de prévention des dommages traite de la gestion des risques à la section 12, avec renvois à l'élément 2, évaluation et gestion des risques.

De plus, la section 10.1 du document du programme de prévention des dommages s'attache à la surveillance des dangers dans les zones agricoles. On y fait référence au programme de surveillance et de suivi de l'emprise, à la procédure pour les signalements et les enquêtes en cas d'événement ainsi qu'aux rapports sur l'état de la conduite mise à nu pour évaluer la présence de dangers dans ces zones. La section 10.2 exige que l'on applique la norme sur la gestion des risques.

Par conséquent, les méthodes pour l'identification des dangers sont appropriées vu la nature, la portée, l'étendue et la complexité du programme de prévention des dommages.

Trans-Nord a fourni un extrait de l'inventaire des dangers et dangers potentiels filtrés en fonction des dangers liés à la prévention des dommages. Voici quelques exemples :

- empiètement sur l'emprise par des personnes ou pour des activités, des travaux de construction et le franchissement par un véhicule;
- entraves extérieures, comme des dommages mécaniques causés par des tiers (rainures, déformations, etc.);
- faible hauteur de recouvrement;
- érosion et affouillements.

Il ressort des entrevues menées auprès de Trans-Nord que les superviseurs sur le terrain connaissent l'existence de l'inventaire des dangers et le consultent. On a aussi indiqué durant les entrevues que l'on

organise toutes les semaines des ateliers sur l'identification et l'évaluation des dangers à l'intention de diverses équipes de Trans-Nord, selon les sujets abordés.

Trans-Nord consigne et signale les dangers. D'après les entrevues réalisées, le personnel signale les dangers en suivant la procédure prévue à cette fin, et une enquête de suivi est faite pour déterminer les mesures correctives qui peuvent être prises. Selon les entrevues réalisées et l'examen de documents pertinents, ces activités sont menées en temps opportun.

On a recours à la feuille de travail sur l'évaluation des risques pour analyser et consigner les risques et dangers liés à la prévention des dommages, les mesures d'atténuation et les délais de clôture.

Par conséquent, Trans-Nord a mis en œuvre le processus et les dangers ont été répertoriés.

PA-03 – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)f)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l'article 55, d'établir et de mettre en œuvre un processus pour élaborer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle dans le but de prévenir, de gérer et d'atténuer les dangers et dangers potentiels répertoriés, de même que les risques, et pour communiquer ces mécanismes à toute personne exposée aux risques.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société dispose d'un processus conforme pour élaborer et mettre en place des mécanismes de contrôle. • Les méthodes d'élaboration de ces mécanismes conviennent à la nature, à l'importance, à l'échelle et à la complexité des opérations et des activités de la société, ainsi qu'au programme de prévention des dommages. • Des mécanismes de contrôle sont élaborés et mis en place. • Les mécanismes de contrôle sont adéquats pour prévenir, gérer et atténuer les dangers et les risques répertoriés. • Les mécanismes de contrôle sont vérifiés régulièrement et en fonction des besoins, et ils sont réévalués lorsque les circonstances changent. • Les mécanismes de contrôle sont communiqués aux personnes exposées aux risques.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élément 2 – <i>Risk Assessment and Management Supporting Guidelines</i> (lignes directrices relatives à l'évaluation et à la gestion des risques) • <i>Risk Management Standard</i> (norme sur la gestion des risques) • <i>Risk Assessment Matrix</i> (grille d'évaluation de risques) • Risk Assessment Worksheet (feuille de travail pour l'évaluation de risques) • <i>Event Reporting Procedure</i> (procédure pour le signalement d'un événement) • <i>Hazard and Potential Hazard Inventory</i> (inventaire des dangers et dangers potentiels) • Document du programme de prévention des dommages • <i>TNPI Corporate Risk Register – Organizational Risks</i> (registre des risques organisationnels de Trans-Nord) <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 2.1 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du SGEO) • Entrevue 2.2 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 2.3 PA-02 et PA-03 – Gestion des dangers et des risques (optique du terrain)

Résumé de la constatation

En résumé, les auditeurs de la Régie ont constaté ce qui suit :

- Les mécanismes de contrôle n'éliminent pas les risques (seuls les dangers sont pris en compte).
- La portée des mécanismes de contrôle et du registre des risques est trop large pour qu'elle puisse être appliquée correctement.
- Cette liste de mécanismes de contrôle n'est pas complète.
- La norme de communication n'exige pas que les personnes exposées aux risques soient informées des mécanismes de contrôle.

Évaluation détaillée

Trans-Nord n'a pas atteint tous les résultats escomptés énumérés précédemment. La présente section traite d'abord du processus documenté, puis s'attarde sur les lacunes.

Les mêmes documents indiqués pour le PA-02 décrivent la démarche pour l'élaboration et la mise en place de mécanismes de contrôle pour contrer les dangers et les risques, à savoir l'élément 2, lignes directrices relatives à l'évaluation et à la gestion des risques du SGEO, la norme sur la gestion des risques et le document du programme de prévention des dommages.

Comme cela a été indiqué pour le PA-02, la norme sur la gestion des risques indique que le processus de gestion des risques comprend l'identification et l'évaluation des dangers, l'appréciation des risques et l'atténuation de ces derniers. L'étape de l'atténuation des risques est celle où on élabore des mécanismes de contrôle pour contrer les dangers et atténuer les risques. La section 11.4.4 traite des techniques d'atténuation. Celles qui sont pertinentes pour le présent protocole d'audit sont les suivantes :

- élimination du risque, soit les changements nécessaires pour éliminer complètement le risque;
- prise en charge du risque, soit des changements aux programmes de Trans-Nord pour réduire le risque (en s'attachant à la probabilité ou à la gravité).

La prise en charge des risques comprend le type de mécanismes de contrôle liés à la conception (élimination ou remplacement du danger), l'ingénierie (mesures techniques pour atténuer le risque), l'administration (procédures, inspections, formation, etc.) ou le matériel (équipement de protection individuelle).

Cette norme exige également que les risques et les mécanismes de contrôle s'y rattachant soient communiqués à tout le personnel travaillant à l'exploitation dans le lieu où le risque est présent. Il incombe au responsable du programme de déterminer les mesures d'atténuation ou les mécanismes de contrôle nécessaires, et à la direction de les approuver.

Par conséquent, Trans-Nord a établi un processus pour élaborer et mettre en œuvre des mécanismes de contrôle pour les dangers et les risques.

Durant les entrevues avec Trans-Nord, on a confirmé que des mécanismes de contrôle avaient été mis en place pour atténuer les risques relevés pendant les discussions élargies, ainsi que ceux détectés dans d'autres volets du système de gestion, comme les incidents, la gestion du changement, etc. La conception des programmes, comme celui de surveillance et de suivi de l'emprise, sont des exemples de types de mécanismes visant à atténuer les risques.

Trans-Nord a fourni un extrait de son registre des risques organisationnels, où tous les risques liés à la prévention des dommages sont mentionnés. Ce registre énumère entre autres les dangers (multiples) associés à chaque risque, les conséquences éventuelles de chaque risque et les mécanismes de contrôle pour chaque scénario de danger ou de risque.

Trois risques y sont mentionnés :

- perte de confinement d'un tronçon de pipeline enfoui, comme les métros, les cours d'eau, etc.;
- non-respect des exigences réglementaires;
- empiètements sur les emprises.

Pour chaque scénario de danger ou de risque, une liste des mécanismes de contrôle est fournie. Par exemple, les forces naturelles et les catastrophes naturelles figurent parmi les dangers de perte de confinement. Parmi les mécanismes de contrôle, on note le programme de surveillance des géorisques, la surveillance des inondations et les plans d'action en cas de crue. Ainsi, certains mécanismes de contrôle ont été imaginés et mis en place.

Cependant, plusieurs lacunes ont été relevées.

Les premières lacunes ont trait à des méthodes et une mise en place inappropriées des mécanismes de contrôle pour prévenir les dommages résultant de l'ampleur et de la complexité des activités.

Tout d'abord, bien qu'il existe des mécanismes de contrôle pour atténuer le danger, il n'en existe aucun pour amoindrir l'incidence des risques. La norme sur la gestion des risques et l'alinéa 6.5(1)f du RPT exigent tous les deux que l'on élabore et mette en œuvre des mécanismes de contrôle pour contrer les risques. La norme sur la gestion des risques définit un risque comme étant [traduction] « le résultat de la probabilité d'effets sur la santé et la sécurité des personnes, l'environnement, la collectivité ou les biens ou l'équipement, et les conséquences de cet effet ». Donc, à la lecture du registre des risques organisationnels de Trans-Nord, on constate que les risques sont le résultat du champ « Risques répertoriés » et du champ « Effets éventuels ». Les mécanismes de contrôle sont explicitement associés à chaque danger, mais pas à chaque risque.

En second lieu, la portée des mécanismes de contrôle est trop large pour qu'elle puisse être appliquée correctement. Par exemple, dans le scénario où le risque est une perte de confinement et le danger, des préjudices à un tiers, il y a un mécanisme de contrôle dans le programme de prévention des dommages (emprise, centre d'appel unique et sensibilisation du public). Le programme de prévention des dommages comprend de nombreux mécanismes de contrôle pour faire face à une multitude de dangers et de risques. Il doit y avoir des renvois explicites à ces nombreux mécanismes et ceux-ci doivent être rattachés aux dangers et aux risques qu'ils visent à contrer.

En troisième lieu, la portée du registre des risques organisationnels de Trans-Nord est trop large pour qu'elle puisse être appliquée correctement. La probabilité et la gravité du risque peuvent varier selon l'emplacement du pipeline, et même selon la saison. Par exemple, les pipelines se trouvant dans des régions rurales qui deviennent des centres urbains présentent un risque plus élevé d'impacts que dans une zone urbaine qui existe depuis longtemps. De même, les zones urbaines peuvent présenter un risque plus élevé d'activités de remuement du sol en été qu'en hiver. Ces scénarios pourraient exiger qu'on augmente la fréquence ou le type de patrouilles et d'activités de communication avec le public.

En quatrième lieu, la liste des mécanismes de contrôle associés à chaque danger n'est pas complète. Tous les programmes, processus, procédures et normes de prévention des dommages constituent un type de mécanisme de contrôle administratif pour gérer les dangers et les risques. Ils devraient être inclus dans la liste des mécanismes de contrôle. Par exemple, le programme de surveillance de la hauteur de recouvrement et le processus de suivi de l'utilisation et de la propriété des terrains ne sont mentionnés pour aucun scénario de danger et de risque. Sous empiètements sur l'emprise, il n'est pas fait mention de la surveillance et du suivi de l'emprise. Cette liste incomplète de mécanismes de contrôle pourrait être la conséquence des trois premières lacunes.

Les deuxièmes lacunes ont trait au fait que Trans-Nord n'a pas démontré que les mécanismes de contrôle sont communiqués aux personnes exposées aux risques. Il est indiqué dans la norme sur la gestion des risques que, lorsqu'on fait une évaluation des risques, les résultats doivent être communiqués à tout le personnel travaillant à l'exploitation ou associé à l'exploitation dans le lieu où le risque est présent. Or, la norme de communication ne fait pas référence à la communication des résultats de l'évaluation des risques aux employés de la société exposés aux risques. La portée du registre des risques et des mécanismes de contrôle dont il est question ci-dessus est trop large pour recenser les parties internes et externes qui sont exposées aux risques et informées des mécanismes de contrôle.

PA-04 Établir et mettre en œuvre un processus pour répertorier et gérer les changements

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)i)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l'article 55, d'établir et de mettre en œuvre un processus pour répertorier et gérer tout changement susceptible d'avoir des répercussions sur la sécurité, la sûreté ou la protection de l'environnement, notamment tout nouveau danger ou risque et tout changement relatif à la conception, aux exigences techniques, aux normes ou aux procédures, ainsi qu'à la structure organisationnelle ou aux exigences légales auxquelles la compagnie est assujettie.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société dispose d'un processus conforme pour recenser et gérer les changements. • Des méthodes sont définies pour recenser et gérer les changements. • Les répercussions sur le système de gestion et le programme de prévention des dommages de la société sont relevées et évaluées.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Operational Excellence Management System (OEMS)</i> (système de gestion de l'excellence opérationnelle) • <i>Élément 7 – Management of Change Supporting Guidelines</i> (lignes directrices relatives à gestion du changement) • <i>Management of Change Procedure</i> (procédure de gestion du changement) • <i>Management of Change Approval & Stakeholder/SME Endorsement Matrix</i> (grille d'approbation de la gestion du changement et des parties prenantes/spécialistes) • <i>Business Change Management Procedure</i> (procédure de gestion des changements opérationnels) • <i>Samples of Damage Prevention program related MOC's</i> (exemples de processus de gestion du changement liés aux programmes de prévention des dommages) • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1 et 5 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 3.1 PA-04 – Gestion du changement (optique du SGE0) • Entrevue 3.2 PA-04 – Gestion du changement (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 3.3 PA-04 – Gestion du changement (optique du terrain)

Résumé de la constatation

Le processus de gestion du changement n'est pas utilisé de façon uniforme. Par exemple, aucun processus de gestion du changement n'a été prévu pour l'ajout du programme de prévention des dommages au SGEO, ni pour la mise en œuvre d'un nouvel outil logiciel de gestion de l'information sur les propriétaires de terrains.

Évaluation détaillée

Trans-Nord n'a pas atteint les résultats escomptés susmentionnés. La présente section traite d'abord du processus documenté, puis s'attarde sur les lacunes.

Trans-Nord a établi un processus de gestion du changement qui définit des méthodes pour répertorier et gérer le changement.

Deux sections du programme de prévention des dommages font référence à la gestion du changement. La section 7 traite du suivi des changements d'utilisation des terrains (dont il sera question plus en détail aux PA-06 et PA-07). La section 17 renvoie à l'élément 7 du SGEO.

L'élément 7 du SGEO énumère les exigences relatives à la gestion du changement. Ces exigences comprennent la mise en place d'un processus pour répertorier le changement et en évaluer les répercussions, l'affectation de personnes responsables d'exécuter le processus, les facteurs à prendre en considération au moment d'approuver le changement et la communication du changement approuvé aux parties prenantes touchées.

Cet élément est accompagné de lignes directrices qui précisent les exigences. Ces lignes directrices indiquent que la gestion du changement s'applique à divers types de changements, dont les suivants : changements organisationnels, changements aux actifs, changements réglementaires, changements techniques et changements à l'environnement physique.

D'autres procédures décrivent la manière de gérer différents types de changements. La procédure de gestion du changement et la procédure de gestion des changements opérationnels en sont des exemples.

La procédure de gestion du changement s'applique aux changements liés aux procédures, aux opérations et à la technologie. Ces changements sont tous gérés au moyen d'un module de gestion du changement dans Intelx. Cette procédure fait référence à une grille d'approbation de la gestion du changement et des parties prenantes/experts en la matière (*Management of Change Approval & Stakeholder/Subject Matter Expert (SME) Endorsement Matrix*), qui décrit les types de changements nécessitant un processus de gestion du changement. L'approbation finale du changement incombe aux parties prenantes internes. Pendant les entrevues, les superviseurs sur le terrain ont indiqué que ce dernier document était utilisé couramment par le personnel sur le terrain. Ce document mentionne souvent le gestionnaire des terres et de la prévention des dommages comme l'un des responsables de l'approbation des changements. Par conséquent, les répercussions sur le programme de prévention des dommages sont relevées et évaluées. Les types de changements propres au programme de prévention des dommages qui nécessitent un processus de gestion du changement et les approbations connexes sont précisés. Les changements liés au programme de prévention des dommages comprennent ceux qui ont trait à ce qui suit :

- surveillance de l'emprise;
- franchissements;
- suivi de l'utilisation des terrains;
- sensibilisation du public;
- centre d'appel unique;
- identification de l'emprise;

- hauteur de recouvrement sur les terres agricoles;
- solutions logicielles.

La procédure de gestion des changements opérationnels s'applique aux changements liés à la mise en œuvre de nouveaux systèmes, aux changements organisationnels importants et aux projets, programmes et initiatives d'envergure. Ces changements ne sont pas gérés au moyen d'un module de gestion du changement dans Intelex.

Trans-Nord met en œuvre le processus de gestion du changement dans certaines circonstances. Les participants aux entrevues connaissaient bien le processus de gestion du changement et les exigences en matière de formation. Des exemples de documents sur la gestion du changement ont également été fournis et ont fait l'objet de discussions pendant les entrevues. Les exemples comprenaient l'instauration d'un nouveau programme de surveillance de la hauteur de recouvrement, la mise à jour des lignes directrices sur les franchissements en fonction des modifications réglementaires et la mise en œuvre d'un système logiciel appelé Utilocate.

Toutefois, dans d'autres circonstances, aucun processus de gestion du changement n'a été mis en œuvre. Par exemple, le tableau de révision du SGEO indique qu'en 2022, le système a été révisé pour ajouter le programme de prévention des dommages à l'élément 9 (gestion du cycle de vie des actifs). Trans-Nord a affirmé qu'il s'agissait d'un changement de forme plutôt que d'un changement de programme ou de processus, ce qui fait qu'aucun processus de gestion du changement n'était requis. Cependant, le fait d'intégrer un programme de protection à un système de gestion est plus qu'un simple changement de forme; les éléments du système de gestion doivent être appliqués au programme de prévention des dommages, ce qui pourrait impliquer des changements aux activités, aux exigences en matière de ressources, aux processus et aux procédures, ainsi qu'aux rôles et responsabilités.

D'autres éléments de preuve portent à croire que, dans certains cas, la gestion du changement est inadéquate ou inexistante. Bon nombre des procédures liées à la prévention des dommages ne reflètent pas la structure organisationnelle actuelle. Le document du programme de prévention des dommages ne dresse pas non plus la liste des processus et procédures qui ont été mis en place depuis la dernière révision. Ces problèmes sont courants lorsque la gestion du changement n'est pas faite ou est inadéquate. Ces lacunes sont également mises en évidence au PA-01.

Enfin, un nouveau logiciel tiers est actuellement déployé auprès des équipes de Trans-Nord pour faire le suivi de l'information sur la propriété des terrains. Lorsqu'on lui a demandé de préciser le processus de gestion du changement lié à ce déploiement, Trans-Nord a répondu qu'aucun processus de ce genre n'était requis parce qu'il ne devait pas avoir de répercussions à l'échelle de la société, qu'il concerne un logiciel externe et que le logiciel a été conçu pour appuyer les services des affaires foncières et des affaires externes. Toutefois, la mise en place d'un nouvel outil logiciel pour gérer l'information sur la propriété des terrains s'inscrit dans la portée de la procédure de gestion des changements opérationnels et de l'alinéa 6.5(1)i) du RPT.

PA-05 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement d'utilisation des terrains

Constatation	Rien à signaler
Réglementation	RPD-O
Source dans la réglementation	al. 16b)
Exigence réglementaire	Le programme de prévention des dommages que la compagnie pipelinière est tenue d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir aux termes de l'article 47.2 du <i>Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> comporte notamment le suivi continu de tout changement de l'utilisation des terrains sur lesquels se trouve le pipeline et de ceux qui sont adjacents à ceux-ci.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • Le programme de prévention des dommages est établi, mis en œuvre et maintenu. • Le programme de gestion des dommages fait mention du suivi continu de tout changement d'utilisation des terrains sur lesquels se trouve le pipeline et de ceux qui y sont adjacents. • La société peut fournir des preuves démontrant qu'elle assure le suivi continu de l'utilisation des terrains.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Document du programme de prévention des dommages • <i>RoW Maintenance and Surveillance Program</i> (programme d'entretien et de surveillance de l'emprise) • <i>Land Zoning Change Notification Procedure</i> (procédure d'avis de modification du zonage des terrains) • <i>Land Use and Land Ownership Monitoring Process</i> (processus de suivi de l'utilisation et des propriétaires de terrains) • <i>Vehicle and Aerial Patrol Report</i> (Rapport de patrouilles aériennes et en véhicule) • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1 et 6 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 4.1 PA-05 et PA-06 – Suivi des changements d'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 4.2 PA-05 et PA-06 – Suivi des changements d'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains (optique du superviseur sur le terrain)
Résumé de la constatation	Trans-Nord a démontré qu'elle fait un suivi continu de tous les changements qui surviennent dans l'utilisation des terrains sur lesquels se trouve l'emprise et de ceux qui y sont adjacents.

Évaluation détaillée

Trans-Nord a atteint les résultats escomptés susmentionnés.

La section 7 du document du programme de prévention des dommages, le processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains et le document sur la procédure d'avis de modification du zonage des terrains expliquent comment les changements dans l'utilisation des terrains sont suivis (les deux derniers documents ne sont pas mentionnés dans le document du programme de prévention des dommages, dont il est question plus en détail au PA-01).

Le programme de gestion des dommages fait mention du suivi continu de tout changement d'utilisation des terrains sur lesquels se trouve le pipeline et de ceux qui y sont adjacents. Selon le processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains, Trans-Nord fait le suivi des changements d'utilisation des terrains au moyen principalement des avis écrits envoyés par les municipalités, les organismes provinciaux, les promoteurs fonciers, etc., et s'intéresse notamment à ceux liés aux terrains agricoles, résidentiels et commerciaux. Le service foncier reçoit ces avis et y donne suite. Le document relatif aux avis de modification du zonage des terrains précise les étapes de l'examen et de l'évaluation de ces avis, ainsi que la façon de rédiger une réponse et d'informer les programmes concernés de Trans-Nord lorsqu'un changement d'utilisation des terrains est recensé aux fins de prise de mesures.

Les patrouilles de l'emprise sont une autre méthode utilisée par Trans-Nord pour surveiller les changements d'utilisation des terrains, permettant d'observer tout empiètement sur l'emprise ou à proximité de celle-ci et de le signaler au service foncier pour examen. Le formulaire de rapport de patrouilles aériennes et en véhicule exige que les patrouilleurs indiquent si l'empiètement se trouve sur l'emprise ou à proximité de celle-ci, et recensent toute nouvelle structure ou habitation, tout pâturage utilisé pour la culture, ainsi que les bâtiments, structures ou installations non documentés (p. ex., routes, fossés, clôtures, piscines, voies d'accès et allées). Cependant, les entrevues menées auprès du personnel indiquent que Trans-Nord est souvent au courant des changements d'utilisation des terrains avant même la tenue des patrouilles sur l'emprise.

Par conséquent, la société a démontré qu'elle assure le suivi continu de l'utilisation des terrains. Trans-Nord tient à jour l'information sur les types d'utilisation des terrains sur lesquels se trouve son pipeline et de ceux qui y sont adjacents. Par exemple, elle a fourni un tableau énumérant les changements d'utilisation des terrains recensés au cours de l'année civile 2022. Durant les entrevues, le personnel a donné des exemples de cas où les campagnes de sensibilisation du public et les activités de surveillance ont été accrues en raison de la tenue de grands projets d'aménagement.

PA-06 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Surveillance – Changement de propriétaire de terrains

Constatation	Rien à signaler
Réglementation	RPD-O
Source dans la réglementation	al. 16c)
Exigence réglementaire	Le programme de prévention des dommages que la compagnie pipelinière est tenue d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir aux termes de l'article 47.2 du <i>Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> comporte notamment le suivi continu de tout changement de propriétaire des terrains sur lesquels se trouve le pipeline.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • Le programme de prévention des dommages est établi, mis en œuvre et maintenu. • Le programme de prévention des dommages fait mention du suivi continu de tout changement de propriétaire des terrains sur lesquels se trouve le pipeline et de ceux qui y sont adjacents. • La société peut fournir des preuves démontrant qu'elle assure le suivi continu des propriétaires des terrains.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Document du programme de prévention des dommages • <i>RoW Maintenance and Surveillance Program</i> (programme d'entretien et de surveillance de l'emprise) • <i>Land Zoning Change Notification</i> (avis de modification du zonage des terrains) • <i>Land Use and Land Ownership Monitoring Process</i> (processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains) • <i>Vehicle and Aerial Patrol Report</i> (Rapport de patrouilles aériennes et en véhicule) • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1 et 6 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 4.1 PA-05 et PA-06 – Suivi des changements dans l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 4.2 PA-05 et PA-06 – Suivi des changements dans l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains (optique du superviseur sur le terrain)
Résumé de la constatation	La section 7 du document du programme de prévention des dommages, le processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains et des exemples d'application démontrent que Trans-Nord fait un suivi continu des propriétaires des terrains.

Évaluation détaillée

Trans-Nord a atteint les résultats escomptés susmentionnés.

Le programme de prévention des dommages renvoie au suivi continu des changements de propriétaire des terrains. Comme au PA-05, le document du programme de prévention des dommages et le processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains expliquent comment les changements d'utilisation des terrains sont suivis.

La section 7 du document du programme de prévention des dommages exige que Trans-Nord tienne à jour des listes de propriétaires et d'occupants des terrains traversés par le pipeline ou adjacents à celui-ci. Le processus de suivi de l'utilisation des terrains et des propriétaires de terrains établit les exigences en ce qui a trait au suivi et à la tenue à jour des listes de propriétaires des terrains se trouvant près du pipeline afin de prévenir efficacement les dommages au pipeline en répertoriant les dangers et en gérant les risques liés à l'utilisation des terrains et aux propriétaires de ceux-ci. Le document fait état des rôles et des responsabilités, des exigences de formation pour les employés prenant part au processus et des étapes de la procédure. Il incombe à l'administrateur des terres d'assurer un suivi continu de tout changement de propriétaire des terrains sur lesquels se trouve le pipeline ou de ceux qui y sont adjacents. Trans-Nord définit les terrains adjacents comme les terrains qui [traduction] « ont une limite commune, mais qui se trouvent tout au plus à 30 mètres de la conduite ». Les échanges avec les parties prenantes, le courrier retourné, les outils relatifs aux titres fonciers et les communications des propriétaires de terrains eux-mêmes font partie des moyens employés pour faire le suivi des changements éventuels de propriétaire des terrains. Une fois les changements de propriétaires des terrains recensés, la base de données s'y rattachant est mise à jour.

Trans-Nord a démontré qu'elle assure le suivi continu des changements de propriétaires des terrains. Les personnes rencontrées ont discuté de leurs rôles respectifs quant au suivi des changements de propriétaires des terrains, ce qui cadre avec le document du programme de prévention des dommages et les procédures connexes. Trans-Nord a aussi donné les exemples qui suivent pour démontrer l'application du processus :

- *DP Ownership Report Active Interests Sample* (exemple de rapport relatif à la prévention des dommages – intérêt actif [propriétaires de terrains])
- *TNPI Landowners Form Update Example* (exemple de formulaire actualisé relatif aux propriétaires des terrains de Trans-Nord)
- *Landowner update – Parcel Identifier Example* (exemple de mise à jour à l'intention des propriétaires des terrains – identifiant de parcelle)

PA-07 – Programme de prévention des dommages – Contenu minimal – Gestion des demandes de consentement

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPD-O
Source dans la réglementation	al. 16f)
Exigence réglementaire	Le programme de prévention des dommages que la compagnie pipelinière est tenue d'établir, de mettre en œuvre et de maintenir aux termes de l'article 47.2 du <i>Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> comporte notamment un processus de gestion des demandes de consentement présentées pour construire une installation au-dessus, au-dessous ou le long d'un pipeline, pour exercer une activité qui occasionne un remuement du sol dans la zone réglementaire ou pour faire franchir un pipeline par un véhicule ou de l'équipement mobile.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi un processus conforme. • Le processus porte sur les demandes de consentement relatives aux activités suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ construction d'une installation au-dessus, au-dessous ou le long d'un pipeline; ○ activité qui occasionne le remuement du sol dans la zone réglementaire; ○ franchissement d'un pipeline par un véhicule ou de l'équipement mobile. • Le processus décrit comment le consentement est déterminé. • Le processus décrit la façon dont la délivrance ou le refus du consentement est communiqué au demandeur. • La société est en mesure de démontrer que le processus a été utilisé.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Damage Prevention Program document</i> (document du programme de prévention des dommages) • <i>TNPI Crossing Guidelines Ontario-Quebec</i> (lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord Ontario-Québec) • <i>Pipeline Locate & Crossing Procedure for Third Party</i> (procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie) • <i>2023 Permit Tracker</i> (outil de suivi des permis 2023) • <i>Risk Management for Crossing Tracker</i> (gestion des risques – système de suivi des franchissements) • Exemple de permis visant une zone réglementaire ou contrôlée • Exemples de permis de franchissement accordés • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1 et 6 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 4.3 PA-07 – Gestion des demandes de consentement (optique du programme de prévention des dommages)

Résumé de la constatation

En résumé, les auditeurs de la Régie ont constaté ce qui suit :

- Il n'existe aucun processus documenté pour la gestion des demandes de consentement.
- Le document intitulé *Pipeline Locate & Crossing Procedure for Third Party* (procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie) et les lignes directrices sur les franchissements ne renferment pas les éléments qui constituent un processus.
- Les tâches et les responsabilités de l'analyste des franchissements ne sont consignées nulle part.

Évaluation détaillée

L'entité auditée n'a pas atteint les résultats escomptés susmentionnés. La présente section traite d'abord du processus documenté, puis s'attarde sur les lacunes.

Le document du programme de prévention des dommages renvoie aux lignes directrices sur les franchissements de pipelines et à la procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie. Trans-Nord a indiqué qu'il s'agissait des principaux documents liés à ce protocole d'audit. Dans le document du programme de prévention des dommages se trouve une section intitulée « Encroachment and Pipeline Crossing Requirements » (exigences relatives à l'empiètement et aux franchissements de pipeline) qui, de façon générale, traite des diverses activités pertinentes. Cette section :

- indique que les lignes directrices sur les franchissements seront utilisées pour aider les tierces parties externes à s'y retrouver en ce qui concerne le remuement du sol, les activités de construction, le franchissement par des véhicules et les approbations requises;
- traite de la nécessité de signaler les activités non autorisées ainsi que des autres exigences réglementaires en matière de rapports;
- traite de l'inscription et de la gestion du système d'appel unique provincial.

Une autre section du document du programme de prévention des dommages intitulée « Vehicle and Equipment Crossing » (franchissement par des véhicules et de l'équipement) traite de divers sujets, comme l'analyse des contraintes liées aux franchissements par des véhicules et les demandes de franchissements par des véhicules, et fait référence aux lignes directrices sur les franchissements.

Au cours des entrevues, Trans-Nord a indiqué que les lignes directrices sur les franchissements sont transmises à des tiers pour les aider à demander un consentement écrit et à exécuter des travaux en toute sécurité à proximité des pipelines de la société, et qu'elles sont également utilisées à l'interne pour aider à déterminer si un consentement est requis ou non. L'utilisation à l'interne de ces lignes directrices était évidente pendant les entrevues, en particulier l'annexe sur les activités acceptables et inacceptables au-dessus de l'emprise pipelinière de Trans-Nord.

Au cours de l'entrevue, les activités ou les mesures que l'analyste des franchissements doit prendre pour gérer les demandes de consentement écrit ont été décrites. Ces activités comprennent l'utilisation de la grille des risques pour évaluer les demandes, l'utilisation d'autres feuilles de suivi (p. ex., délai de 10 jours), la consultation des services techniques avant de délivrer un permis et la communication de la décision aux demandeurs.

Des exemples de consentements écrits accordés pour le franchissement par des véhicules, la construction d'installations et le remuement du sol ont été soumis afin de démontrer que Trans-Nord a donné suite à des demandes de consentement pour ces différents types d'activités.

Cependant, plusieurs lacunes demeurent, liées pour la plupart à l'absence de processus pour gérer les demandes de consentement.

Selon l'annexe I des *Exigences relatives au système de gestion de la Régie et guide de vérification du système de gestion de la Régie*, un processus est une série documentée de mesures à prendre dans un ordre établi en vue d'un résultat précis. Pour qu'un processus soit conforme, il doit :

- décrire le but, la portée, l'objectif et les résultats précis que le processus est censé atteindre;
- décrire la série de mesures ou d'étapes interactives qui ont lieu dans un ordre établi;
- définir les rôles, les responsabilités et les pouvoirs du personnel pour s'assurer que le processus est bien appliqué;

- renvoyer, au besoin, à d'autres processus, procédures et instructions de travail pertinentes;
- décrire comment il est intégré à chaque programme visé à l'article 55.

Les lignes directrices sur les franchisements et la procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie ne répondent toutefois pas à la plupart de ces exigences. De plus, ces documents ne précisent pas comment les demandes de consentement sont gérées.

Un processus de gestion des demandes de consentement est un mécanisme de contrôle administratif clé pour gérer les risques que des conduites soient endommagées en raison des dangers associés aux activités de construction, au remuement du sol ou au franchissement par des véhicules. Selon les entrevues, l'analyste des franchisements joue un rôle important au moment de déterminer si le consentement sera accordé et sous quelles conditions les activités visées peuvent être réalisées en toute sécurité. Toutefois, la plupart des activités de l'analyste des franchisements décrites durant les entrevues n'étaient pas documentées. Des éléments comme les rôles et responsabilités de l'analyste des franchisements, les diverses étapes à suivre, la manière de procéder et les délais d'exécution ne sont pas consignés. Les outils de gestion des risques – système de suivi des franchisements et de suivi des permis de 2023 abordés durant les entrevues font partie de ceux qui sont utilisés pour déterminer si le consentement sera accordé et assurer le suivi, mais dont aucun processus ne fait mention.

PA-08 – Établir et mettre en œuvre un processus pour communiquer des renseignements à l’interne et à l’externe

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)m)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l’article 55, d’établir et de mettre en œuvre un processus pour communiquer à l’interne et à l’externe des renseignements sur la sécurité, la sûreté et la protection de l’environnement.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi et mis en œuvre un processus conforme. • Les méthodes de communication interne et externe sont définies. • La société publie, à l’interne et à l’externe, des communiqués portant sur la sécurité, la sûreté et la protection de l’environnement. • Des communications internes et externes sont transmises et sont adéquates pour la mise en œuvre du système de gestion et du programme de prévention des dommages.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Operational Excellence Management System (OEMS)</i> (système de gestion de l’excellence opérationnelle) • Programme de prévention des dommages • Élément 11 – <i>Stakeholder Management and Community Relations Supporting Guidelines</i> (lignes directrices sur la gestion des parties prenantes et les relations avec les collectivités) • <i>Communication Process</i> (processus de communication) • <i>Communications Standard</i> (norme de communication) • <i>TNPI Crossings Guidelines</i> (lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord) • Exemples de communications internes et externes • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1, 6 et 7 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 5.1 PA-08 – Communications (optique du SGEO) • Entrevue 5.2 PA-08 – Communications (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 5.3 PA-08 – Communications (optique du terrain)

Résumé de la constatation

En résumé, les auditeurs de la Régie ont constaté ce qui suit :

- Les processus documentés ne sont pas mis en pratique tels quels, en particulier pour ce qui est du processus de communication, de la norme de communication et du calendrier visant les parties prenantes.
- Le processus relatif aux communications n'a pas été appliqué aux lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord.
- Trans-Nord n'a pas démontré qu'elle avait rempli son obligation à l'égard des travailleurs qui interagissent avec le public, selon laquelle ils doivent reconnaître officiellement qu'ils ont les compétences nécessaires en matière de communication.

Évaluation détaillée

Trans-Nord n'a pas atteint les résultats escomptés susmentionnés. La présente section traite d'abord du processus documenté, puis s'attarde sur les lacunes.

Un processus a été établi et les méthodes de communication ont été définies. Trans-Nord compte plusieurs documents qui, mis ensemble, forment le processus de communications.

L'élément 11 du SGEO s'intitule *Stakeholder Management and Community Relations* (gestion des parties prenantes et relations avec les collectivités). Cet élément vise à [traduction] « assurer une communication et une gestion des relations avec les parties prenantes efficaces pour renforcer la confiance des collectivités au sein desquelles Trans-Nord exerce ses activités », et comprend huit exigences. L'élément 11 est accompagné de lignes directrices qui renvoient au document sur le processus de communication, à la norme de communication et au calendrier des parties prenantes.

Le document sur le processus de communication vise à : [traduction] « faire de Trans-Nord une source crédible d'information sur ses activités, renforcer la confiance des parties prenantes internes et externes, et rehausser et protéger sa réputation d'exploitant fiable et responsable sur le plan environnemental menant ses activités en toute sécurité. » Le diagramme de la section 5 du document sur le processus de communication illustre les étapes et les responsabilités liées à la conception et à la mise en œuvre d'une stratégie de communication. Le tableau de la section 6 décrit les étapes en détail. L'étape 4 traite de l'élaboration d'une norme de communication annuelle, propre à un projet ou à une initiative qui précise notamment l'information à communiquer, la méthode à employer, le destinataire et la fréquence.

La norme de communication [traduction] « décrit les objectifs, les méthodes, les auditoires internes et externes, les tactiques et les canaux de communication de Trans-Nord ». Elle comporte des sections distinctes pour les communications internes et externes. Voici des exemples d'activités de communication interne : séances de discussion ouverte, sondages, réunions de service, dépliants et matériel promotionnel, courriels et Intellex. Les auditoires internes sont les employés et les actionnaires. Les auditoires externes sont les organismes de réglementation, les propriétaires de terrains, les collectivités, les élus, les services municipaux, le personnel d'intervention d'urgence, les associations de l'industrie pipelinière et les médias. Voici des exemples d'activités de communication externe : dépliants, communications annuelles avec les propriétaires de terrains, envois postaux, bulletins d'information, site Web et courriels.

Le document du programme de prévention des dommages renferme une section sur la sensibilisation du public. Cette section traite du programme de sensibilisation du public axé sur les stratégies de communication des principes et du rendement du programme de prévention des dommages aux parties prenantes de Trans-Nord. Elle fait également mention des programmes d'éducation, sondages, envois postaux et communications directes avec les propriétaires de terrains.

Le document intitulé *Pipeline Locate & Crossing Procedure for Third Party* (procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie) fait état de la nécessité de disposer de protocoles de communication, et les lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord Ontario-Québec sont diffusées à l'interne et à l'externe.

Trans-Nord a fourni des exemples de communications internes et externes, comme des courriels internes, des procès-verbaux de réunions internes et des bulletins d'information externes, ce qui confirme que des activités de communication interne et externe sont bel et bien menées.

Cependant, plusieurs lacunes ont été relevées.

Les premières lacunes ont trait au fait que le processus de communication n'a pas été mis en œuvre tel qu'il a été rédigé. Les points ci-dessous mettent en relief certaines de ces lacunes.

- L'étape 1 de 13 du processus de communication exige que les parties prenantes et l'information connexe soient énumérées dans la norme de communication. Cependant, les personnes rencontrées ont indiqué que l'analyse des parties prenantes figure dans un document intitulé *Stakeholder Calendar* (calendrier des parties prenantes), et non dans la norme de communication. Ce calendrier³ n'est pas mentionné dans le document sur le processus de communication.
- Différents termes sont utilisés dans le document sur le processus de communication. L'étape 4 du diagramme (section 5) fait référence à une stratégie de communication, tandis que la même étape du tableau (section 6) fait référence à une norme de communication annuelle, propre à un projet ou à une initiative. Comme il a été mentionné plus haut, il ressort des entrevues que le document qui renferme la plus grande partie de l'information précisée à l'étape 4 est le calendrier des parties prenantes. Ni la norme de communication ni le calendrier des parties prenantes ne satisfont à l'exigence de l'étape 4, qui consiste à indiquer l'information à communiquer et la raison pour laquelle elle est diffusée.
- L'étape 4 du processus de communication exige aussi que Trans-Nord prépare une norme de communication annuelle, propre à un projet ou à une initiative. Toutefois, la norme de communication examinée durant l'audit n'avait pas été révisée depuis 2021. Il ne s'agit donc pas d'une norme annuelle, propre à un projet ou à une initiative.
- L'étape 7 de ce même processus indique que [traduction] « les employés et les entrepreneurs qui communiquent avec des parties prenantes externes doivent avoir des compétences reconnues en communications ». Lorsqu'on a demandé des exemples pour le personnel des groupes de prévention des dommages et des services sur le terrain (qui communique avec les parties prenantes externes), Trans-Nord a répondu que cette étape ne s'appliquait qu'au personnel des communications. Toutefois, le document sur le processus de communication ne fait pas cette distinction. Trans-Nord a fourni des exemples de formation donnée à trois membres du groupe des services sur le terrain, mais aucun exemple de confirmation des compétences pour l'un ou l'autre des groupes visés par la demande.

Les deuxièmes lacunes ont trait au fait que les lignes directrices sur les franchissements n'ont pas été vérifiées dans le cadre du processus de communication ou de la norme de communication, même s'il s'agit d'un document clé qui renseigne les auditoires internes et externes sur les types d'activités permises sur l'emprise.

³ Trans-Nord a montré le calendrier partagé des parties prenantes, qui est un tableur comportant des colonnes sous lesquelles figurent l'auditoire, les objectifs, la stratégie employée, les livrables, l'échéancier, le responsable et l'état d'avancement. Bien qu'il ne soit pas mentionné systématiquement, Trans-Nord a démontré que ce calendrier existe et est utilisé.

- Au cours des entrevues, Trans-Nord a indiqué que les lignes directrices sur les franchisements n'étaient pas visées par le processus de communication.
- Trans-Nord n'a pas démontré que l'équipe responsable des franchisements (au sein du groupe de la prévention des dommages) possédait bel et bien les compétences requises en communications pour interagir avec les parties prenantes externes. Les membres de l'équipe responsable des franchisements sont les auteurs du document de lignes directrices sur les franchisements.
- Ce document est mal rédigé et difficile à comprendre, et sa structure générale prête à confusion. Il n'y a pas de section d'introduction et le document ne précise ni son objet ni sa portée. Les phrases sont parfois rédigées à la troisième personne, parfois à la deuxième personne. Des problèmes de mise en page ont été constatés, comme des différences dans le type et la taille de la police. L'absence de contexte et la conception bâclée du document détournent l'attention du message qu'il tente de transmettre et peuvent miner la confiance de la collectivité envers Trans-Nord, ce qui contrevient à l'objectif énoncé à l'élément 11 *Stakeholder Management and Community Relations Supporting Guidelines* (lignes directrices sur la gestion des parties prenantes et les relations avec les collectivités).

Enfin, le document intitulé *Pipeline Locate & Crossing Procedure for Third Party* (procédure pour la localisation d'un pipeline et le franchissement par une tierce partie) exige un protocole de communication pour divers types de consentement, mais ce protocole n'est pas mentionné dans la norme de communication.

PA-09 – Établir et mettre en œuvre un processus relatif aux rapports internes sur les dangers et aux mesures correctives à prendre

Constatation	Non conforme
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)r)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l'article 55, d'établir et de mettre en œuvre un processus relatif aux rapports internes sur les dangers, les dangers potentiels, les incidents et les quasi-incidents et permettant de prendre des mesures correctives et préventives à leur égard, notamment les étapes à suivre pour gérer les dangers imminents.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi et mis en œuvre un processus conforme. • La société a établi des méthodes de rapport interne sur les dangers réels et potentiels, les incidents et les quasi-incidents. • Les dangers réels et potentiels sont signalés conformément au processus de la société. • Les incidents et les quasi-incidents sont signalés conformément au processus de la société. • La société a établi sa façon de gérer les dangers imminents. • Elle enquête sur les incidents et les quasi-incidents. • Ses méthodes d'enquête sont uniformes et appropriées pour la portée et l'ampleur des conséquences réelles et possibles de l'incident ou du quasi-incident visé. • La société a établi des méthodes pour prendre des mesures correctives et préventives. • La société peut démontrer, au moyen de dossiers, que toutes les mesures correctives et préventives peuvent faire l'objet d'un suivi jusqu'à leur conclusion.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élément 12 – <i>Incident Management, Investigations and Corrective Actions Supporting Guidelines</i> (lignes directrices sur la gestion des incidents, enquêtes et mesures correctives) • <i>Event Reporting Policy</i> (politique relative au signalement d'événement) • <i>Event Reporting Procedure</i> (procédure de signalement d'événement) • <i>Event Investigation Procedure</i> (procédure d'enquête sur les événements) • <i>Corrective Action Process</i> (processus relatif aux mesures correctives) • <i>RoW Maintenance and Surveillance Program</i> (programme d'entretien et de surveillance de l'emprise) <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 6.1 PA-09 – Rapports internes (optique du SGEO) • Entrevue 6.2 PA-09 – Rapports internes (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 6.3 PA-09 – Rapports internes (optique du terrain)

Résumé de la constatation

Il existe un écart entre le processus d'atténuation mentionné dans le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise (processus d'intervention en cas de franchissement non autorisé) et le processus d'atténuation fourni par Trans-Nord (processus relatif aux mesures correctives).

Évaluation détaillée

Trans-Nord n'a pas atteint tous les résultats escomptés susmentionnés. La présente section traite d'abord du processus documenté, puis s'attarde sur la lacune.

L'élément 12 du SGEO portant sur la gestion des incidents, les enquêtes et les mesures correctives ainsi que ses lignes directrices, l'article 20 du document du programme de prévention des dommages et le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise, mis ensemble, définissent les exigences en matière de signalement d'événement. Les événements comprennent notamment les incidents, les quasi-incidents, les dangers et les cas de non-conformité à la réglementation. Ces documents renvoient à la procédure de signalement d'événement et à la procédure d'enquête sur les événements, qui décrivent en détail les rôles et responsabilités associés à chaque étape.

Cet audit a porté sur les activités non autorisées, qui constituent le principal type d'événement lié à la prévention des dommages. Trans-Nord définit une activité non autorisée comme [traduction] « toute activité ou tout empiètement sur l'emprise du pipeline sans avoir obtenu la permission de la société ».

Puisque les activités non autorisées sont considérées comme un type d'incident, selon la définition de Trans-Nord, elles sont assujetties aux exigences de signalement. Les entrevues menées avec Trans-Nord et les documents échantillonnés indiquent que la majorité des résultats attendus ont été atteints. Par exemple, une fois qu'une activité non autorisée est détectée et que le technicien sur le terrain a interrompu les travaux, l'incident est signalé au moyen du logiciel de signalement d'événement (Intelex). Les techniciens sur le terrain recueillent également de l'information détaillée sur l'activité non autorisée, après quoi l'équipe de prévention des dommages mène une enquête. Le type d'enquête est déterminé selon la gravité de l'événement.

La lacune est liée à une divergence quant au processus utilisé pour établir et mettre en œuvre des mesures correctives. La procédure d'entretien et de surveillance de l'emprise indique qu'un processus d'intervention en cas de franchissement non autorisé est utilisé pour atténuer les problèmes relevés pendant l'enquête sur un tel franchissement. Toutefois, Trans-Nord a présenté un processus relatif aux mesures correctives plutôt qu'un processus d'intervention en cas de franchissement non autorisé.

Par conséquent, Trans-Nord n'a pas démontré qu'elle a établi des méthodes pour prendre des mesures correctives et préventives en cas d'activité non autorisée.

PA-10 – Établir et mettre en œuvre un processus d’inspection et de surveillance des activités de la société dans le but d’évaluer leur efficacité

Constatation	Rien à signaler
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)u)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l’article 55, d’établir et de mettre en œuvre un processus d’inspection et de surveillance des activités et des installations de la compagnie dans le but d’évaluer le caractère adéquat et l’efficacité des programmes visés à l’article 55 et de prendre des mesures correctives et préventives en cas de lacunes.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi et mis en œuvre un processus conforme. • Elle a élaboré des méthodes pour inspecter et surveiller ses activités et ses installations. • Elle a élaboré des méthodes pour évaluer le caractère adéquat et l’efficacité du programme de prévention des dommages. • Elle a élaboré des méthodes pour prendre des mesures correctives et préventives en cas de lacunes. • Elle effectue les activités d’inspection et de surveillance conformément à son processus. • Elle conserve des dossiers sur les inspections, les activités de surveillance et les mesures correctives et préventives qu’elle a prises.

<p>Information pertinente fournie par la société</p>	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Système de gestion de l'excellence opérationnelle • Programme de prévention des dommages • Élément 15 – <i>Auditing, Inspections and Assessments Supporting Guidelines</i> (lignes directrices sur les vérifications, les inspections et les évaluations) • <i>Audit Process</i> (processus de vérification) • <i>Inspection Process</i> (processus d'inspection) • <i>Corrective Action Process</i> (processus relatif aux mesures correctives) • <i>Right of Way Maintenance and Surveillance Program</i> (programme d'entretien et de surveillance de l'emprise) • <i>Pipeline Patrol Frequency Process</i> (processus relatif à la fréquence des patrouilles de pipelines) • <i>Measurement and Monitoring Process</i> (processus de mesure et de surveillance) • <i>Management Review Process</i> (processus d'examen de la direction) • Rapport de vérification • <i>UX Crossing Tracker QUEONAB</i> (système de suivi des franchissements EU QUEONAB) • <i>MS and TS patrol samples</i> (patrouilles MS et TS) • Rapport final de vérification interne – programme de prévention des dommages • Réponses aux demandes de renseignements n^{os} 1 et 9 <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue 7.1 PA-10 – Inspection et surveillance du caractère adéquat et de l'efficacité (optique du SGEO) • Entrevue 7.2 PA-10 – Inspection et surveillance du caractère adéquat et de l'efficacité (optique du programme de prévention des dommages) • Entrevue 7.3 PA-10 – Inspection et surveillance du caractère adéquat et de l'efficacité (optique du terrain)
<p>Résumé de la constatation</p>	<p>Mis ensemble, le SGEO, le programme de prévention des dommages, le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise, le processus de vérification, le processus d'inspection, le processus relatif aux mesures correctives et le processus d'examen de la direction de Trans-Nord permettent d'assurer l'inspection et la surveillance des installations et des activités, d'évaluer le caractère adéquat et l'efficacité du programme de prévention des dommages, et de prendre des mesures correctives et préventives, au besoin.</p>

Évaluation détaillée

Trans-Nord a atteint les résultats escomptés susmentionnés.

Trans-Nord a établi et mis en œuvre un processus. Ce processus prévoit des méthodes pour inspecter et surveiller ses activités et ses installations.

L'article 23 du programme de prévention des dommages (vérifications et examens de rendement) exige que Trans-Nord réalise divers types de vérifications et d'examens pour confirmer la mise en œuvre du programme. Plusieurs éléments du SGEO, dont l'élément 15, sont abordés.

L'élément 15 du SGEO portant sur les vérifications internes, les inspections et les évaluations et les lignes directrices connexes exigent que Trans-Nord mette en œuvre des activités d'assurance de la qualité pour évaluer le caractère adéquat et l'efficacité de son SGEO, de ses programmes et de ses processus. Cet élément renvoie à de nombreux autres documents, notamment les suivants :

- *Audit Process* (processus de vérification);
- *Inspection Process* (processus d'inspection);
- *Corrective Action Process* (processus relatif aux mesures correctives);
- *Management Review Process* (processus d'examen de la direction).

Le processus de vérification traite d'une démarche par paliers pour les vérifications et les évaluations, le premier étant le niveau le plus bas et le quatrième, le plus élevé. Un examen complet du programme est effectué au quatrième palier. Les responsables de programme font aussi des autoévaluations, généralement une fois l'an. Ce document décrit les étapes d'une vérification. Les vérifications et les mesures correctives qui en découlent sont gérées à l'aide d'un module dans Intalex.

De même, le processus d'inspection traite des étapes d'une inspection. En général, les inspections sont planifiées au moyen d'une plateforme logicielle de tiers.

Le processus relatif aux mesures correctives définit les exigences relatives à la création, à l'administration, au suivi, à la production de rapports et à la gestion des mesures correctives jusqu'à la conclusion. Ce processus s'applique à de nombreux autres processus, dont ceux de vérification, d'enquête, de mesure et de surveillance et d'examen de la direction.

Le processus d'examen de la direction examine le caractère adéquat et l'efficacité du SGEO et des programmes sous-jacents. Il comprend une réunion trimestrielle d'examen de programme au cours de laquelle un programme en particulier présente de l'information sur son rendement.

Le programme de prévention des dommages fait référence à ces processus, en plus de comprendre des sous-programmes pour répondre aux besoins propres à la prévention des dommages. Par exemple, le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise traite des principales activités de patrouille, notamment les patrouilles aériennes, les patrouilles en véhicule et les patrouilles à pied. Chacune de ces activités de patrouille est assortie d'une procédure qui est mentionnée dans le programme d'entretien et de surveillance de l'emprise. D'autres outils de surveillance sont également mentionnés, comme le programme de surveillance de la hauteur de recouvrement. La plupart de ces rapports sont saisis dans une plateforme logicielle de tiers.

Tous ces processus et le programme de prévention des dommages renvoient au processus de mesure et de surveillance. Celui-ci permet de s'assurer que Trans-Nord satisfait à toutes les exigences réglementaires et est en voie d'atteindre ses buts, objectifs et cibles. L'étape 2A du processus exige que le responsable de programme évalue le caractère adéquat et l'efficacité du programme. Cette évaluation comprend l'examen des non-respects du processus, de l'état d'avancement des projets, des plans de mesures correctives, de la gestion du changement, des possibilités d'amélioration, des changements aux exigences légales et des enjeux et risques importants. Elle analyse également les indicateurs de rendement clés par rapport aux buts, objectifs et cibles, et détermine s'il est nécessaire de mettre en place des plans de mesures correctives supplémentaires.

Trans-Nord a fourni des échantillons de documents démontrant qu'elle mène des activités d'inspection et de surveillance conformément au processus et qu'elle conserve des dossiers. Par exemple, elle a mené une vérification interne du programme de prévention des dommages en 2022 et a fourni des dossiers concernant les patrouilles en véhicule, aériennes et à pied. Des réunions relatives à l'examen trimestriel du programme de prévention des dommages ont eu lieu en septembre 2022. La présentation sur le programme de prévention des dommages dressait la liste des réussites (travaux courants et amélioration continue) et des enjeux. Une section correspondant à chacun des enjeux y figurait aux fins de reconnaissance, de commentaires, de soutien et de décision par l'équipe de direction. Un des enjeux était l'attrition des ressources internes. Depuis cette présentation, un nouveau poste a été créé, soit celui de chef de l'équipe de la prévention des dommages. Trans-Nord a également fourni un graphique illustrant les activités non

autorisées selon la région géographique et la catégorie de contrevenants. Les catégories de contrevenants sont les suivantes : propriétaire de terrains, municipalité, service public et gouvernement.

Lorsqu'on lui a posé des questions sur le caractère adéquat et l'efficacité de son programme de prévention des dommages, le gestionnaire des terres et de la prévention des dommages a fourni une réponse éclairée. Les réponses données par les membres des groupes et les superviseurs sur le terrain lors des entrevues étaient conformes aux processus.

PA-11 – Établir et maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents

Constatation	Rien à signaler
Réglementation	RPT
Source dans la réglementation	al. 6.5(1)s)
Exigence réglementaire	La compagnie est tenue, dans le cadre de son système de gestion et des programmes visés à l'article 55, d'établir et de maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents.
Résultat attendu	<ul style="list-style-type: none"> • La société a établi et maintient un système de gestion des données. • Le système de gestion des données de la société peut démontrer que toute l'information peut être retracée et faire l'objet d'un suivi en fonction des dangers, des incidents et des quasi-incidents. • La société analyse et étudie les données recueillies sur les dangers, les incidents et les quasi-incidents.
Information pertinente fournie par la société	<p>Les principaux documents et dossiers suivants sont liés à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élément 4 – <i>Data, Document and Information Management Supporting Guidelines</i> (lignes directrices sur la gestion des données, des documents et de l'information) • Élément 12 – <i>Incident Management, Investigations and Corrective Actions Supporting Guidelines</i> (lignes directrices sur la gestion des incidents, des enquêtes et des mesures correctives) • <i>Trending Report Summary for DP</i> (résumé du rapport sur les tendances relatives à la prévention des dommages) • Exemple de résumé de rapport sur les tendances relatives à la prévention des dommages • Échantillon de courrier retourné – suivi des envois postaux de l'automne 2022 • <i>UX Crossing Tracker QUEONAB CURRENT</i> (système de suivi des franchissements EU QUEONAB ACTUEL) • <i>2023 HR UA Trending</i> (tendances relatives aux activités non autorisées HR 2023) • <i>2023 HR UA Trending</i> (tendances relatives aux activités non autorisées HR 2023) <p>Les entrevues menées avec les personnes ci-dessous sont liées à cette constatation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevue PA-11 – Établir et maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents al. 6.5(1)s) du RPT – optique du système de gestion et du programme de prévention des dommages). • Entrevue PA-11 – Établir et maintenir un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents (al. 6.5(1)s) du RPT – optique du superviseur sur le terrain).
Résumé de la constatation	Trans-Nord a établi et maintient un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents. Elle utilise des logiciels de tiers et Excel pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents en ce qui a trait à la prévention des dommages.

Évaluation détaillée

Trans-Nord a atteint les résultats escomptés susmentionnés.

Un module de signalement d'événement dans Intelex est utilisé afin de saisir les données relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents (c.-à-d. les événements selon Trans-Nord) pour tous les programmes, y compris celui de prévention des dommages. Chaque dossier renferme des données générales sur la découverte initiale de l'événement (type d'événement, date, emplacement, description et mesures immédiates prises), fait un suivi de la mise en œuvre des mesures correctives et préventives et relie l'événement à l'élément pertinent du SGEO.

Trans-Nord analyse et étudie les données recueillies sur les dangers, les incidents et les quasi-incidents. Par exemple, ces données sont analysées lors de réunions quotidiennes sur les activités, étudiées dans les rapports de gestion et communiquées régulièrement à la haute direction et au conseil d'administration.

Les événements liés à la prévention des dommages saisis dans Intelex sont principalement des dangers et des franchissements non autorisés. Comme il est indiqué au PA-10, les franchissements non autorisés à risque élevé sont surveillés, étudiés et signalés régulièrement à la haute direction. Les activités non autorisées à risque élevé comprennent le remuement du sol à moins de trois mètres de la conduite, la construction d'une installation au-dessus de la conduite ou sous celle-ci, le franchissement par des véhicules et les activités non autorisées menées par des récidivistes.

D'autres logiciels de tiers font le suivi d'autres renseignements liés à la prévention des dommages. Par exemple, les données sur la localisation, les rapports de patrouille de l'emprise, la hauteur de recouvrement, les empiètements et les types de parties prenantes.

Lorsqu'on lui a demandé de donner un exemple d'une tendance liée aux activités non autorisées, Trans-Nord a mentionné qu'au fil des ans, la répartition des activités non autorisées, qui avaient lieu principalement au printemps et à l'été, a changé pour s'étendre sur toute l'année civile. Lorsqu'on lui a demandé lesquels entre les entrepreneurs de petite taille et ceux de grande taille étaient plus susceptibles de se livrer à une activité non autorisée, elle a indiqué qu'il n'y avait pas de différence importante entre les deux. Ces réponses appuient l'affirmation selon laquelle les données sont surveillées, étudiées et interprétées.

En résumé, Trans-Nord a démontré qu'elle a établi et maintient un système de gestion de données pour surveiller et analyser les tendances relatives aux dangers, incidents et quasi-incidents.

Annexe II – Termes et abréviations

Pour des définitions générales applicables à tous les audits opérationnels, veuillez consulter l'annexe I de la publication intitulée *Exigences relatives au système de gestion de la Régie et guide de vérification du système de gestion de la Régie* sur le site Web de la Régie à l'adresse www.cer-rec.gc.ca. Les définitions qui suivent sont propres au présent rapport d'audit.

Terme ou abréviation	Définition
La société	Pipelines Trans-Nord Inc. (« Trans-Nord »)
Lignes directrices sur les franchissements	Lignes directrices sur les franchissements de Trans-Nord Ontario-Québec
LRCE	<i>Loi sur la Régie canadienne de l'énergie</i> (L.C. 2019, ch. .28, art. 10)
PMCP	Plan de mesures correctives et préventives
Portée	Taille de la plus petite unité de mesure observée ou consignée pour un objet
Régie	Régie de l'énergie du Canada
RPD-O	<i>Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur la prévention des dommages aux pipelines (obligations des compagnies pipelinières)</i> , DORS/2016-133
RPT	<i>Règlement de la Régie canadienne de l'énergie sur les pipelines terrestres</i> (DORS/99-294)
SGEO	Système de gestion de l'excellence opérationnelle