

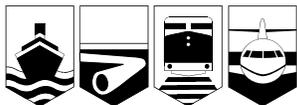
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2005

Charles H. Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Liste des figures et des tableaux	iii
Mot du président	1
Partie 1 : Aperçu	3
1.1 Mandat et mission	3
1.2 Déclaration de la direction	4
1.3 Fonctionnement de l'organisme	4
1.3.1 Collaborateurs clés	5
1.3.2 Risques et défis	6
1.4 Ressources	9
1.5 Sommaire du rendement ministériel	9
1.5.1 Améliorer la prestation des services	10
1.5.2 Améliorer les communications	11
1.5.3 Ressources humaines durables	11
1.5.4 Gestion de l'information et de la technologie	11
1.5.5 Activités continues	12
Partie 2 : Analyse détaillée du rendement	13
2.1 Cadre de gestion du rendement	13
2.1.1 Engagements dans les plans et priorités	13
2.1.2 Méthode de mesure	14
2.2 Événements de transport	15
2.3 Enquêtes et mesures de sécurité	17
2.4 Relations, coopération et transfert de connaissances	21
2.5 Secteur maritime	25
2.5.1 Statistiques annuelles	25
2.5.2 Enquêtes	27
2.5.3 Lien aux ressources utilisées	28
2.5.4 Mesures de sécurité prises	29
2.6 Secteur de pipeline	32
2.6.1 Statistiques annuelles	32
2.6.2 Enquêtes	34
2.6.3 Lien aux ressources utilisées	34
2.6.4 Mesures de sécurité prises	35
2.7 Secteur ferroviaire	36
2.7.1 Statistiques annuelles	36
2.7.2 Enquêtes	38
2.7.3 Lien aux ressources utilisées	38
2.7.4 Mesures de sécurité prises	39
2.8 Secteur de l'aviation	43
2.8.1 Statistiques annuelles	43
2.8.2 Enquêtes	45
2.8.3 Lien aux ressources utilisées	46
2.8.4 Mesures de sécurité prises	46

2.9 Répondre aux pressions sur les ressources	50
2.9.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST	52
2.9.2 Renouveler la gestion de l'information	53
2.9.3 Remplacer les immobilisations	54
Partie 3 : Renseignements supplémentaires	57
3.1 Structure organisationnelle	57
3.2 Résultats financiers	59
3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations	63
3.4 Modernisation des ressources humaines	64
3.5 Autres renseignements et contacts	65
Annexes	66
Annexe A : Évaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004	67
Annexe B : Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports	71
Annexe C : États financiers vérifiés	72

Liste des figures et des tableaux

Figures

Figure 1 : Événements signalés au BST	15
Figure 2 : Enquêtes commencées, en cours et terminées	18
Figure 3 : Événements maritimes et nombre de morts	26
Figure 4 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien	27
Figure 5 : Événements de pipeline	33
Figure 6 : Taux d'accidents de pipeline	33
Figure 7 : Événements ferroviaires et nombre de morts	37
Figure 8 : Taux d'accidents en voie principale	37
Figure 9 : Événements aéronautiques et nombre de morts	44
Figure 10 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada	44
Figure 11 : Structure d'imputabilité des activités de programme	58
Figure 12 : Historique des dépenses du BST	62

Tableaux

Tableau 1 : Ressources du BST	9
Tableau 2 : Tableau de bord du BST	10
Tableau 3 : Modèle logique	13
Tableau 4 : Taux d'accidents de transport de 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)	16
Tableau 5 : Événements de transport par mode en 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)	17
Tableau 6 : Productivité du BST	19
Tableau 7 : Communications de sécurité par le BST	19
Tableau 8 : Évaluation des réponses aux recommandations par le Bureau	21
Tableau 9 : Productivité du secteur maritime	28
Tableau 10 : Ressources dans le secteur maritime	29
Tableau 11 : Productivité dans le secteur de pipeline	34
Tableau 12 : Ressources dans le secteur de pipeline	35
Tableau 13 : Productivité dans le secteur ferroviaire	38
Tableau 14 : Ressources dans le secteur ferroviaire	39
Tableau 15 : Productivité dans le secteur de l'aviation	45
Tableau 16 : Ressources dans le secteur de l'aviation	46
Tableau 17 : Engagements concernant les pressions budgétaires	51

Tableau financier

Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs	60
Tableau financier 2 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2004-2005	60
Tableau financier 3 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles	61
Tableau financier 4 : Coût net pour le ministère	63

Mot du président

Le dernier exercice a été marqué par un certain nombre de réalisations importantes au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Nous avons réussi à réduire sensiblement le nombre d'enquêtes en cours et de rapports non publiés. Nous avons étendu nos activités de communication. Nous avons aussi réalisé des progrès intéressants dans l'élaboration d'un nouveau système de gestion de l'information tirée des enquêtes.

Bien que nous n'ayons pas encore atteint complètement tous les objectifs mentionnés dans le Rapport sur les plans et les priorités, nous avons progressé de façon satisfaisante dans la réalisation de tous nos engagements et avons réduit les risques potentiels pour notre programme. Plus important encore, je suis persuadé que nous réussirons à terminer le travail inachevé au cours des prochains mois.

Une partie importante de ce travail a été rendue possible grâce au financement supplémentaire accordé par le Parlement au cours des deux dernières années. Maintenant que ces ressources temporaires ont pris fin, l'équipe de gestion concentre ses efforts sur l'établissement d'un juste équilibre entre les ressources disponibles et la mise en œuvre de nouvelles enquêtes. Nous nous assurerons ainsi que l'organisation ne s'éparpille pas et que tout notre travail continue d'être guidé par les normes de haute qualité auxquelles s'attendent les Canadiens.

Cette année encore, divers indicateurs montrent que le Canada conserve un très bon dossier en matière de sécurité des transports. Par exemple, un examen des taux d'accidents de transport au cours des 10 dernières années révèle une tendance progressive à la baisse. Par conséquent, nous croyons que les efforts du BST en faveur de la promotion de la sécurité des transports, conjugués à ceux de bien d'autres organisations, ont un effet bénéfique.

Les Canadiens exigent un réseau de transport sûr et efficace. En regardant vers l'avenir et les défis qu'il présente, nous sommes déterminés à poursuivre nos efforts et à contribuer à un réseau de transport à la fois sûr et fiable, un réseau sur lequel les Canadiens peuvent compter en toute confiance.

Partie 1 : Aperçu

1.1 Mandat et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, l'objectif du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aéronautique. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et de constater les lacunes en matière de sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Lorsqu'il enquête sur un événement de transport, le BST a l'autorité exclusive pour tirer des conclusions et dégager les causes et les facteurs contributifs.

Notre mission : mener des enquêtes indépendantes sur la sécurité et faire état des risques liés au réseau de transport.



Le champ de responsabilité du BST comprend tous les événements de transport de compétence fédérale au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations spécifiques du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale.

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire de la présidente du Conseil privé de la Reine. Il ne fait donc partie d'aucun portefeuille associé à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne ou à l'Office national de l'énergie. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les conflits d'intérêts qui pouvaient exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les lacunes liées à leurs propres règlements ou opérations.

1.2 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2004-2005 pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Ce document a été préparé conformément aux principes de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le *Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004-2005*. Le document se fonde sur notre structure de reddition de comptes approuvée et, à ma connaissance, les renseignements donnent un portrait général, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice 2004-2005. Il fait aussi état des sommes qui ont été allouées et approuvées dans le Budget des dépenses et les Comptes publics du Canada.

Charles H. Simpson, Président intérimaire

Date

1.3 Fonctionnement de l'organisme

Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada (pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2004/toc_f.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.neb-one.gc.ca/energy/index_f.htm).

1.3.1 Collaborateurs clés

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- des constructeurs;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne.

Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité. Le BST peut donc mesurer sa réussite quand des intervenants comme les organismes de réglementation, les exploitants, les constructeurs et les fabricants prennent des mesures visant à réduire les risques en se fondant sur les résultats du BST.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer la duplication et les conflits qui

pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec Transports Canada, la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada, l'Office national de l'énergie et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. Le BST joue aussi un rôle actif dans l'International Transportation Safety Association (ITSA) et le Nordic Accident Investigation Group. Comme organisme d'enquête respecté au niveau international, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage, est maintenant utilisé depuis de nombreuses années dans plus de 10 pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

1.3.2 Risques et défis

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires du BST en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever sont décrits dans les paragraphes suivants.

1.3.2.1 Gérer les attentes externes

Le BST a une variété d'intervenants et de clients qui ont chacun des besoins divers en matière d'information. Les organismes de réglementation et l'industrie veulent de l'information qui leur permettra d'exécuter leurs responsabilités relativement à l'amélioration de la sécurité des transports. Les proches parents veulent savoir ce qui est arrivé à leurs êtres chers de façon à pouvoir tourner la page. D'autres recherchent de l'information utile à leur entreprise. Cependant,

tous souhaiteraient que l'information relative à la sécurité soit produite plus rapidement et plus efficacement. En outre, les intervenants et le public voudraient que le BST entreprenne davantage d'enquêtes de sécurité qu'il ne le fait actuellement. Le BST est donc appelé à rechercher le juste équilibre entre le niveau d'activité, les perspectives d'en arriver à des conclusions utiles à la sécurité et les ressources disponibles. Cela suppose un examen continu de ses produits, de ses services et de ses processus, pour s'assurer que les ressources sont investies du mieux possible pour obtenir des résultats optimaux. Le BST doit aussi communiquer efficacement avec ses intervenants et le public afin de faire comprendre ses priorités et les limites de ses capacités. Au moyen de communications opportunes, il doit voir à ce que tous aient des attentes raisonnables.

1.3.2.2 Maintenir la capacité opérationnelle

Le succès et la crédibilité du BST reposent en grande partie sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. L'évolution technologique rapide de l'industrie des transports et la mise au point de nouveaux matériaux font en sorte que les enquêtes et analyses de sécurité deviennent de plus en plus complexes et spécialisées. Pour préserver sa crédibilité auprès de l'industrie, le BST doit non seulement conserver une infrastructure d'immobilisations appropriée, mais aussi son fonds d'expertise et de connaissances. Ces dernières années, le BST a effectué avec succès des efforts de rattrapage à l'égard de la formation essentielle de ses employés et de ses gestionnaires, afin qu'ils disposent des connaissances et des compétences voulues pour satisfaire aux exigences obligatoires de leur travail. Cependant, le défi à relever pour tenir à jour les compétences techniques exige une planification minutieuse et des ressources financières adéquates.

1.3.2.3 Sensibiliser davantage pour entraîner des changements positifs

Pour accomplir son mandat et convaincre les intervenants à prendre les mesures qui amélioreront la sécurité des transports, le BST doit, dans ses rapports et autres produits de communication, présenter des arguments probants en faveur du changement. Dans cette optique, les intervenants et le public doivent comprendre clairement ce qu'est le BST, ce qu'il fait et comment il contribue à la sécurité des transports. Nous croyons qu'une sensibilisation accrue au BST et à son travail favorisera l'aptitude du BST à influencer les principaux agents de changement. C'est pourquoi le BST a adopté un plan de communication triennal qui décrit la façon dont nous voulons améliorer les communications. Le plan est une démarche plus active pour faire connaître les messages clés en matière de sécurité en vue d'entraîner des changements positifs. Toutefois, le défi demeure d'établir le bon mélange d'activités au sein d'un bassin de ressources limité.

1.3.2.4 Mise en œuvre des initiatives pangouvernementales

Au cours de la dernière année, le gouvernement a lancé à l'échelle pangouvernementale un certain nombre d'initiatives et d'examens qui ont eu et continueront d'avoir une incidence sur le BST. Par exemple, des initiatives comme la divulgation proactive de renseignements sur les frais de déplacement et d'accueil, la reclassification des postes et les contrats ont entraîné de nouvelles tâches pour le BST, sans que des ressources supplémentaires ne lui soient accordées. La série d'examens des opérations gouvernementales (par exemple, services administratifs ministériels partagés, de TI, d'achats, de gouvernance institutionnelle) a aussi eu une grande incidence sur la charge de travail. Ces examens sont maintenant terminés et des décisions seront bientôt prises par le gouvernement. Il faut donc s'attendre à des répercussions supplémentaires au moment où le BST procédera à la mise en œuvre des changements consécutifs. La mise en œuvre de la modernisation de la gestion des ressources humaines est un excellent exemple de programmes dirigés par les organismes centraux qui ont une incidence immédiate et substantielle sur les ressources du BST. Pour le BST, le défi à relever est de continuer d'intégrer ces exigences cumulatives à ses activités courantes dans le cadre des ressources disponibles, tout en conciliant l'exécution du mandat du BST et la mise en œuvre des objectifs globaux du gouvernement.

1.3.2.5 Équilibrer les ressources et les résultats

Comme tous les ministères et organismes du gouvernement, le BST doit fonctionner dans le cadre d'une base de ressources déterminée. Avec le temps, cette base s'érode en raison de nombreux facteurs externes comme l'inflation, de nouveaux frais de service et l'augmentation générale des prix. Le BST doit donc composer avec des ressources qui diminuent. En outre, le gouvernement a statué que les nouveaux besoins doivent être financés par le truchement de réaffectations plutôt que l'octroi de fonds supplémentaires. Dans l'ensemble, il en découle pour le BST une difficulté à maintenir un juste équilibre entre d'une part le niveau d'activité face à une demande croissante et d'autre part des ressources en baisse.

Depuis quelque temps déjà, le BST se penche sur la question de la mesure du rendement. Il a ainsi réalisé des progrès dans l'élaboration d'indicateurs de rendement probants. Cependant, il reste du travail à faire en la matière, notamment pour ce qui est de faire le lien entre les ressources et les résultats. Comme chaque enquête est unique, et comme certaines enquêtes mènent à des changements en matière de sécurité alors que d'autres ne le font pas, il est très difficile de déterminer le rendement de l'investissement dans les enquêtes de sécurité. Les répercussions directes et positives des activités d'enquête du BST peuvent être aisément démontrées, mais il est beaucoup plus difficile d'en jauger la valeur par rapport aux coûts en utilisant les critères financiers traditionnels.

1.4 Ressources

Les tableaux qui suivent résument les ressources financières et humaines totales affectées au BST en 2004-2005, ainsi que les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat. La section 3.2 du présent rapport donne des renseignements détaillés sur les résultats financiers globaux du BST.

Tableau 1 : Ressources du BST		
Total des ressources financières (en milliers de dollars)		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
33724	35562	35550
Total des ressources humaines (en équivalents temps plein)		
Prévues	Réelles	Différence
250	244	-6

1.5 Sommaire du rendement ministériel

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, le BST se fixait quatre priorités, toutes décrites comme des investissements stratégiques devant permettre de trouver des moyens de rehausser la pertinence du BST, sa contribution à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale, ainsi que ses forces internes. Les deux premières priorités – Améliorer la prestation des services et Améliorer les communications – étaient directement liées à des produits externes, tandis que les deux dernières – Ressources humaines durables et Gestion de l'information et de la technologie – avaient une orientation davantage interne.

Dans l'ensemble, il y a eu des progrès importants au chapitre de toutes ces priorités. Cependant, les objectifs n'ont pas tous été complètement atteints, en raison notamment de nos ressources humaines limitées. En de nombreuses occasions tout au long de l'exercice, des gestionnaires ont été confrontés au choix difficile de la réaffectation d'employés d'un projet ou d'une enquête à une autre. Malgré les difficultés, le BST a obtenu des résultats positifs et tiré des leçons relativement à la planification des projets et à la répartition des ressources. Le tableau 2 donne un aperçu rapide des résultats obtenus au cours de l'exercice.

Tableau 2 : Tableau de bord du BST				
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports, et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement			
Priorités / Engagements	Type	Dépenses prévues (en milliers de \$)	Dépenses réelles (en milliers de \$)	Situation actuelle
1) Améliorer la prestation des services	en cours	2008	1850	pleinement satisfaisante
2) Améliorer les communications	nouvelle	156	94	pleinement satisfaisante
3) Ressources humaines durables	nouvelle	272	140	ne satisfait pas entièrement aux attentes
4) Gestion de l'information et de la technologie	en cours	1097	1183	ne satisfait pas entièrement aux attentes
5) Activités continues	en cours	30191	32282	pleinement satisfaisante

1.5.1 Améliorer la prestation des services

Le BST a sollicité et obtenu des fonds supplémentaires spéciaux pour les exercices 2003-2004 et 2004-2005 afin de faire face au sempiternel problème de l'arriéré d'enquêtes en cours. Des engagements spécifiques ont été pris à l'égard de la réduction du nombre d'enquêtes en cours et de l'amélioration de la durée moyenne des enquêtes. On a obtenu d'excellents résultats à ces deux chapitres. Par exemple, le nombre d'enquêtes en cours est passé de 142 au début de l'exercice financier à 99 au terme de l'exercice. La durée moyenne des enquêtes, calculée à partir du moment de l'accident jusqu'à la publication du rapport officiel, a diminué à 619 jours en 2004-2005, alors qu'elle était de 684 jours l'exercice précédent. On s'attend à ce que la durée moyenne diminue davantage au cours des prochaines années étant donné que l'arriéré de vieux rapports a diminué de beaucoup. Également, on a investi dans des ateliers de formation des enquêteurs pour accroître l'efficacité et l'efficacités des enquêteurs. Les manuels des opérations d'enquête du BST ont été revus et mis à jour. La section 2.9 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Améliorer la prestation des services.

1.5.2 Améliorer les communications

En 2004-2005, le BST a mis en œuvre son nouveau plan de communications internes. Il a aussi mis en place avec succès un programme proactif de sensibilisation du public, fournissant ainsi de nouvelles occasions aux membres du Bureau, au directeur exécutif et aux autres cadres supérieurs de rencontrer divers groupes pour discuter avec eux de messages clés sur la sécurité. Des progrès ont été réalisés également dans la publication, sur le site Web du BST, d'un plus grand nombre de rapports et d'information sur la sécurité. Sur le plan interne, on a amélioré les communications verticales et horizontales en favorisant la participation des employés et des gestionnaires dans divers groupes de travail, et en publiant des bulletins et des communiqués internes. Les sections 2.4 et 2.9 donnent de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Améliorer les communications.

1.5.3 Ressources humaines durables

On continue de travailler à ce que les ressources humaines soient gérées d'une manière stratégique et durable. L'examen et la modernisation de nos cadres de gestion des ressources humaines ont marqué des progrès et un certain nombre de nouvelles politiques ont été mises en œuvre. De nouveaux outils d'aide aux gestionnaires sont en cours d'élaboration, mais n'ont pas encore été complètement implantés. Bien qu'une certaine formation ait été fournie aux employés et aux gestionnaires, il faut faire plus d'efforts encore sur ce plan. Cependant, jusqu'à maintenant, le BST a respecté toutes ses obligations au terme de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*; toutes les activités obligatoires ont été menées dans les délais prévus. La section 3.4 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Ressources humaines durables.

1.5.4 Gestion de l'information et de la technologie

De nouvelles politiques et lignes directrices en matière de gestion de l'information ont été élaborées et mises en œuvre. Des séances de formation ont été présentées à tout le personnel à travers le pays. On a élaboré des plans de fichiers généraux basés sur les fonctions. Des progrès importants ont été réalisés dans la réalisation du projet AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes), en dépit des difficultés rencontrées en cours de route et qui ont entraîné des retards dans les projets pilotes et la mise en place des modules du système. La section 2.9 fournit de plus amples détails sur les résultats obtenus au chapitre de la priorité Gestion de l'information et de la technologie.

1.5.5 Activités continues

En 2004-2005, le BST a réussi à obtenir les résultats escomptés de ses activités continues. Le nombre de nouvelles enquêtes entreprises s'est maintenu, comparativement aux exercices précédents, et on a continué d'améliorer les processus de manière à assurer la publication rapide des rapports d'enquête. Le dialogue s'est poursuivi avec l'industrie et les intervenants clés. Le BST a aussi continué de faire des investissements stratégiques, afin de maintenir les compétences du personnel et l'infrastructure technique requise. D'autres initiatives d'amélioration de la gestion ont aussi été mises en œuvre, dont l'introduction d'une nouvelle structure de gouvernance interne.

De toute évidence, le BST ne peut attribuer à son seul travail la réduction générale des événements de transport. La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille avec les gouvernements, l'industrie des transports et divers organismes, associations et instances internationales pour améliorer la sécurité. Il collabore également avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport. Il est pratiquement impossible de mesurer avec précision l'incidence du BST sur la sécurité des transports. Il est certain cependant que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par des agents de changement du domaine des transports à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST. Ces résultats sont décrits plus en détail dans la partie 2. On peut donc affirmer que le BST, dans le cadre de la mosaïque de la sécurité des transports au Canada, remplit ses obligations d'une manière hautement compétente et professionnelle.

Partie 2 : Analyse détaillée du rendement

2.1 Cadre de gestion du rendement

Le BST a élaboré et mis en œuvre un cadre intégré de gestion du rendement. Ce cadre comprend cinq documents essentiels. Le plan stratégique quinquennal du BST sert à déterminer les orientations stratégiques. Le plan d'activités annuel est ensuite utilisé pour fixer les priorités à court terme et guider les décisions concernant les activités et la répartition des ressources pour l'année à venir. Le rapport sur les plans et les priorités, qui découle du plan d'activités, précise les engagements envers le Parlement et les Canadiens. Le tableau de bord équilibré définit des indicateurs de rendement et permet à la gestion de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Enfin, le rapport ministériel sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

Du point de vue de la gestion du rendement, le dernier exercice a été un exercice de transition, puisque nous avons entrepris d'adapter notre cadre de gestion du rendement à la nouvelle architecture des activités de programme du gouvernement. Le présent rapport ministériel sur le rendement est donc basé en partie sur la nouvelle structure de responsabilisation. De l'information détaillée sur le rendement est présentée pour chaque secteur de service clé de notre principale activité de programme.

2.1.1 Engagements dans les plans et priorités

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005, le BST a défini un résultat stratégique et de nombreux indicateurs de rendement. Le modèle logique ci-après précise les liens qui existent entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Ce modèle montre les maillons de la chaîne qui relie les ressources et les activités aux produits et aux résultats intermédiaires et finals attendus.

Tableau 3 : Modèle logique
Résultat stratégique
Promouvoir la sécurité des transports, et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement
Résultats intermédiaires
<ul style="list-style-type: none">• Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport• Mise en œuvre opportune des mesures de sécurité appropriées• Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public• Sécurité accrue grâce à la réduction des risques• Rendement organisationnel efficace

Tableau 3 : Modèle logique			
Résultats immédiats			
<ul style="list-style-type: none"> • Identification et communication des lacunes de sécurité • Mesures de sécurité prises par les intervenants • Réponses aux recommandations de sécurité • Reportages médiatiques et diffusion des messages de sécurité 			
Plans et priorités			
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la prestation des services • Améliorer les communications • Ressources humaines durables • Gestion de l'information et de la technologie 			
Activités, produits et ressources			
Activités	Secteurs de service clés	Produits	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Marine • Pipeline • Rail • Aviation 	<ul style="list-style-type: none"> • Recommandations de sécurité • Avis de sécurité et lettres d'information • Rapports d'enquête • Rapports statistiques 	28,3 millions de dollars et 189 équivalents temps plein
Services intégrés		<ul style="list-style-type: none"> • Services financiers • Services des ressources humaines • Services de gestion de l'information • Services informatiques 	7,3 millions de dollars et 55 équivalents temps plein

2.1.2 Méthode de mesure

Le BST a élaboré un tableau de bord équilibré qui sera dorénavant l'outil principal de mesure des résultats de l'organisme. Ce tableau de bord cherche à évaluer le rendement selon quatre axes : l'axe financier; l'axe clients ou intervenants; l'axe processus interne; l'axe apprentissage et croissance. L'exercice financier de 2004-2005 est le premier dans lequel le BST utilise cet outil. On prévoit donc que des peaufinages seront nécessaires dans les années à venir pour que le tableau de bord équilibré soit pleinement adapté aux besoins du BST et fournisse un portrait du rendement global. Des rajustements pourraient aussi se révéler nécessaires pour l'harmoniser avec la nouvelle Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats du Conseil du Trésor.

Diverses méthodes sont employées pour cerner et saisir l'information sur le rendement. La plus grande partie des données utilisées dans l'analyse proviennent des systèmes d'information du BST et ont été complétées par de l'information fournie par Transports Canada. Des données empiriques à l'appui

de l'évaluation du rendement ont été obtenues de sources diverses comme de la rétroaction de la part des intervenants, des articles de magazines, des coupures de presse et des témoignages individuels. Toutes les sources d'information autres que le BST sont mentionnées.

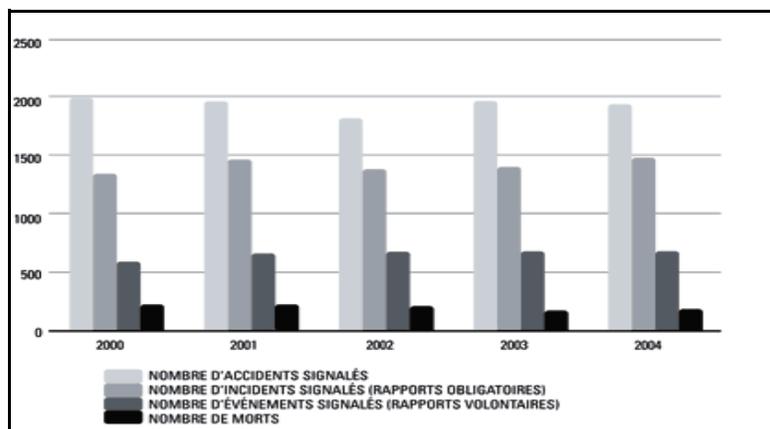
Comme on vient de le noter, certains des indicateurs de rendement sont utilisés pour la première fois. Par conséquent, à ce moment-ci, seule une analyse très limitée de ces mesures est possible, puisqu'on ne dispose pour l'instant que de données de référence.

La qualité et les limitations des données ont fait l'objet de toute l'attention voulue au cours de la préparation de ce rapport. Celui-ci présente fidèlement l'état des activités et la situation du BST au 31 mars 2005. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada et son rapport de vérification est inclus à l'annexe C. Les autres renseignements sur le rendement ne font pas l'objet d'un examen ou d'un processus de validation indépendant.

2.2 Événements de transport

En 2004, 1 935 accidents et 1 476 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements du Règlement sur le BST¹. Le nombre total d'accidents en 2004 a diminué de 2 % par rapport à 2003 (1 973) et par rapport à la moyenne annuelle de 1999 à 2003 (1 978). Le nombre total d'incidents à signaler en 2004 (1 476) a augmenté par rapport à 2003 (1 390) et à la moyenne de 1999 à 2003 (1 361). Le BST a par ailleurs reçu 679 rapports volontaires sur des incidents. Il y a eu 185 morts en 2004, en hausse par rapport à 2003 (172) mais en baisse par rapport à la moyenne de 1999 à 2003 (202).

Figure 1 : Événements signalés au BST



1. Bien que les activités du BST soient celles de l'exercice 2004-2005, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2004. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années.

Le tableau 4 présente des données sur les taux d'accidents par mode pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence général sur la sécurité des transports. De façon globale, le Canada a conservé un bon dossier de sécurité en 2004. Les taux d'accidents de 2004, par niveau d'activité pour tous les modes, traduisent une tendance à la baisse relativement à la moyenne quinquennale.

Tableau 4 : Taux d'accidents de transport de 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)				
	Marine ¹	Pipeline ²	Rail ³	Aviation ⁴
Accidents				
2004	3	0,5	2,8	6,5
2003	2,8	1,6	2,7	7,5
Moyenne quinquennale	3,1	1,7	2,8	7,6

¹ Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15 (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers à passagers et des bateaux de pêche)
² Par exajoule
³ Accidents par million de trains-milles en voie principale ou sur des embranchements (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents survenus à des intrus)
⁴ Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol (à l'exclusion des avions ultra-légers, des planeurs, des ballons et des autogires)

Les accidents et incidents signalés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent grandement à la sécurité. Le tableau 5 présente les statistiques sur les événements de transport par mode, comparativement à la moyenne quinquennale. Si l'on tient compte du niveau d'activité de chaque mode, les taux d'accidents en 2004 ont continué d'afficher une tendance générale à la baisse. Le nombre de morts est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité du réseau de transport. En 2004, les modes de transport aéronautique, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de morts par rapport à la moyenne quinquennale. Une diminution du nombre d'accidents et de morts devrait avoir une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

Tableau 5 : Événements de transport par mode en 2004 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1999-2003)				
	Marine	Pipeline	Rail	Aviation
Accidents				
2004	491	7	1 129	308
2003	547	21	1 032	373
Moyenne quinquennale	536	21	1 054	367
Pertes de vie				
2004	28	0	100	57
2003	17	0	79	76
Moyenne quinquennale	28	0	94	81
Incidents				
2004	246	70	251	909
2003	223	38	295	834
Moyenne quinquennale	218	36	317	795

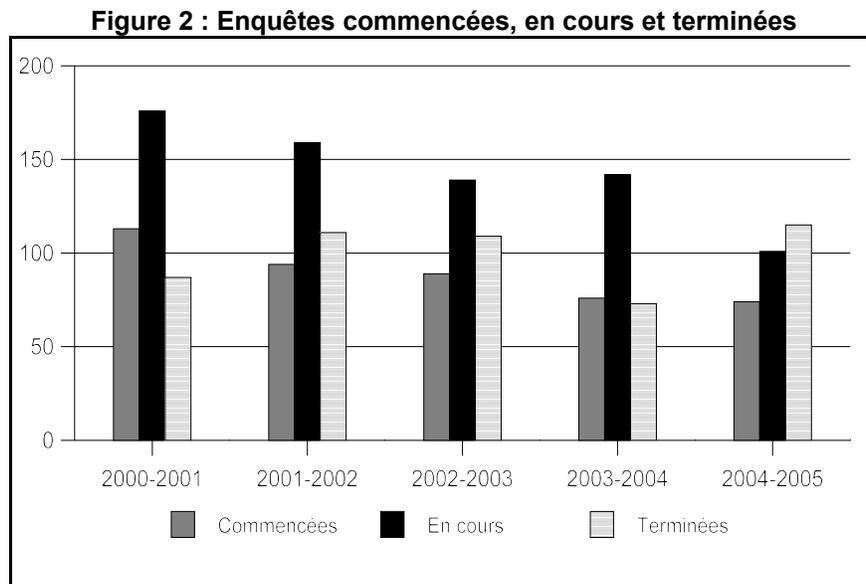
Malgré la variation du nombre d'accidents et d'incidents signalés chaque année, la tendance au cours des 10 dernières années montre une diminution progressive des taux d'accidents dans tous les modes (voir les graphiques pour chaque mode aux sections 2.5 à 2.8). Ces réductions ne peuvent pas être directement attribuées aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations au chapitre de la sécurité des transports découlent des efforts combinés de nombreux intervenants, notamment les fabricants, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation et le BST.

De plus amples renseignements sont disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca/fr/stats/index.asp) ou dans le chapitre 4 du document de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada : Rapport annuel 2004* (www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm).

2.3 Enquêtes et mesures de sécurité

Tous les événements signalés ont été évalués selon la Politique de classification des événements du Bureau dans le but de déterminer ceux qui présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. L'information sur tous les événements signalés a été saisie dans la base de données du BST pour y être archivée, mais aussi pour l'analyse des tendances et la validation des lacunes de sécurité. Le Bureau a entrepris des enquêtes approfondies sur 74 des quelque 4 000 événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2004-2005. Pendant cet exercice, 115 enquêtes ont été terminées, comparativement à 73

pendant l'exercice précédent². Le nombre d'enquêtes en cours a diminué de 142 au début de l'exercice à 99 à la fin. La durée moyenne d'une enquête a diminué à 619 jours en 2004-2005 au lieu de 684 jours dans l'exercice précédent (voir le tableau 6 pour les détails).



Des progrès notables ont été réalisés au chapitre de la réduction de l'arriéré des vieux dossiers d'enquête. Des 99 enquêtes en cours à la fin de l'année, seulement 6 remontaient à plus de deux ans, une amélioration sensible sur les années antérieures. Ces résultats sont directement attribuables à l'affectation de ressources d'enquête supplémentaires afin que nous puissions concentrer nos efforts sur des enquêtes complexes qui se poursuivent depuis plus de deux ans et sur un certain nombre d'autres initiatives visant à améliorer le rendement à long terme. Ces efforts devraient se traduire par des gains de productivité mesurables au cours des prochaines années. De plus amples renseignements sur les résultats des améliorations qu'on a obtenus au 31 mars 2005 figurent à la section 2.9.1 du présent rapport.

2. On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final sur cette enquête est publié.

Tableau 6 : Productivité du BST										
	Marine		Rail		Pipeline		Aviation		Total	
	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	14	16	14	14	0	0	47	44	75	74
Enquêtes terminées	18	21	15	25	0	2	40	67	73	115
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	953	881	894	618	0	1 081	485	524	684	619

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête et une mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

En 2004-2005, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 59 communications de sécurité, soit 11 recommandations, 24 avis de sécurité et 24 lettres d'information (voir le tableau 7 pour la ventilation par mode de transport).

Tableau 7 : Communications de sécurité par le BST			
	Recommandations	Avis de sécurité	Lettres d'information
Marine	4	9	8
Pipeline	0	0	0
Rail	3	6	10
Aviation	4	9	6
Total	11	24	24

Nota : Six préoccupations liées à la sécurité maritime ont été identifiées en 2004-2005.
Cinq préoccupations liées à la sécurité des pipelines ont été identifiées en 2004-2005.
Quatre préoccupations liées à la sécurité ferroviaire ont été identifiées en 2004-2005.
Cinq préoccupations liées à la sécurité aérienne ont été identifiées en 2004-2005.

Ces communications ont donné lieu à des mesures concrètes de la part d'autres organismes, et ces mesures ont directement amélioré la sécurité ou réduit les risques. Par exemple, Transports Canada a ciblé les inspections de sécurité, a émis des bulletins d'alerte pour aviser l'industrie de préoccupations précises et a apporté des changements aux règlements et aux procédures de sécurité. L'industrie a également pris de nombreuses mesures de sécurité; elle a notamment apporté des changements aux méthodes et aux procédures d'exploitation, fait des modifications préventives aux équipements, procédé au remplacement de pièces et modifié des programmes de formation. Les sections 2.5 à 2.8 présentent des exemples spécifiques à chaque mode de mesures de sécurité qui ont été prises en 2004-2005.

De l'information sur la sécurité est également communiquée officieusement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement du champ de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation comme Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui est avisé de recommandations du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur les réponses canadiennes.

En 2004-2005, le BST a reçu 18 réponses à ses recommandations. Le Bureau estime que 3 réponses étaient entièrement satisfaisantes; 7 réponses dénotaient une intention satisfaisante de corriger la lacune mentionnée dans les recommandations et 4 réponses dénotaient une intention en partie satisfaisante; 4 réponses ont été jugées non satisfaisantes. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans le tableau 8.

Le Bureau a récemment approuvé l'affichage sur le site Web du BST de son évaluation initiale des réponses à toutes les nouvelles recommandations en matière de sécurité. Cette initiative sera mise en œuvre au cours de l'exercice financier 2005-2006 et donnera au public une indication des mesures de sécurité prises en réponse aux recommandations du BST.

Tableau 8 : Évaluation des réponses aux recommandations par le Bureau						
Réponse reçue au cours de l'exercice 2004-2005	Attention entièrement satisfaisante accordée à la lacune	Intention satisfaisante de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante accordée à la lacune	Attention non satisfaisante accordée à la lacune	À évaluer	Total
Marine	0	4	3	4	0	11
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	2	2	1	0	0	5
Aviation	1	1	0	0	2	4
Total	3	7	4	4	2	20

En 2004-2005, le BST a entrepris une réévaluation exhaustive des réponses à toutes les recommandations émises depuis sa création en 1990. Toutes les recommandations en matière de sécurité ont été examinées. Un certain nombre ont été classées par le Bureau comme inactives et n'exigent donc plus aucun suivi, soit parce que la lacune de sécurité a été corrigée, soit parce que le risque résiduel est relativement faible. Le personnel du BST a terminé la réévaluation détaillée de toutes les recommandations actives et en a présenté les résultats au Bureau pour plus ample réflexion. Le Bureau a également approuvé le rétablissement d'un processus annuel de réévaluation afin de faire en sorte que toutes les recommandations encore actives feront l'objet à l'avenir d'un suivi structuré. Ce processus procurera une vue à plus long terme des résultats obtenus à partir des recommandations de sécurité du BST.

2.4 Relations, coopération et transfert de connaissances

Le BST continue de sensibiliser les intervenants du secteur des transports aux questions de sécurité et s'efforce de renforcer chez eux la culture de la sécurité. Le BST saisit chaque occasion qui se présente pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser les gens aux questions de sécurité. En 2004-2005, le BST a publié 115 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il a également publié deux numéros du périodique *Réflexions* au cours de l'exercice 2004-2005. Cette publication contribue à promouvoir la sécurité des transports en se penchant sur les enseignements qui se dégagent des enquêtes sur les accidents et incidents. Elle permet également de diffuser les résultats d'enquête à un plus grand public.

Le BST a adopté une démarche proactive en matière de diffusion de l'information. Au cours des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, notamment en dévoilant rapidement les problèmes de sécurité cernés lors d'une enquête. Le BST s'efforce de fournir de l'information à jour au public et aux médias. Au cours de l'exercice, il a répondu à 1 289 demandes de renseignements qu'il a reçues sur son site Web et à 528 appels de médias, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a tenu six conférences de presse et diffusé 38 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 602 demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données sur les événements.

Le BST utilise également son site Web pour sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité et pour diffuser de l'information sur la sécurité. Le site Web du BST (www.bst.gc.ca) a enregistré en moyenne plus de 51 000 occurrences par jour et 2 300 visites par jour, soit une augmentation de 24 % dans le nombre de visites comparativement à l'an dernier. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. L'achalandage accru peut être attribué à la facilité d'accès du site ainsi qu'à la multitude de renseignements qu'on y trouve. Le site s'est avéré un moyen économique et rapide de diffuser de l'information.

Le personnel de la bibliothèque a participé à la création de la Passerelle de recherches sur les transports au Canada, une collection de ressources Web traitant de la recherche sur les transports au Canada. La passerelle est le fruit d'une collaboration entre les bibliothèques de l'Office des transports du Canada, de Transports Canada, du Centre de développement des transports, de l'Association des transports du Canada et du BST.

Le personnel du secteur maritime a continué de participer aux travaux de divers comités et sous-comités de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment les groupes de travail et de correspondance sur l'élément humain et l'analyse des accidents. Le BST a aidé à déterminer et à valider les enjeux liés à la sécurité maritime pour des comités de l'OMI, et à élaborer puis à modifier le Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer. Le BST est membre fondateur du Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes et a présenté cette année des exposés à son assemblée en Afrique du Sud. Le personnel du secteur maritime a de nouveau été invité à présenter un cours sur les enquêtes sur les accidents maritimes parrainé par l'OMI et offert à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie. Une chronique mensuelle sur les enquêtes maritimes notables menées au Canada est rédigée pour la réputée publication britannique *Marine Engineers Review*. La Division de l'informatique a hébergé un site Web du Forum international des

enquêteurs sur les accidents maritimes, où ont été publiés les résultats d'une enquête sur la mise en œuvre du Code de l'OMI pour les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer.

Vu le nombre élevé d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche signalés au BST (environ la moitié des accidents aux navires signalés mettent en cause des bateaux de pêche), le BST participe également à une initiative visant à promouvoir une culture de la sécurité au sein du milieu maritime de la côte Ouest, surtout parmi les exploitants de petits navires et de bateaux de pêche. Un Groupe d'action maritime inter-organismes composé d'organismes des gouvernements fédéral et provinciaux et de l'industrie collabore en vue de conscientiser les gens à la sécurité, d'offrir de la formation en sécurité et de favoriser l'adoption de pratiques sûres. L'objectif consiste à modifier les comportements au sein du milieu maritime pour réduire le nombre d'accidents maritimes et le nombre de morts par suite de ces accidents. Au cours de l'exercice 2004-2005, une douzaine d'exposés ont été faits à la collectivité locale de pêcheurs et divers documents de promotion de la sécurité y ont été distribués. On a aussi fait des efforts particuliers pour traduire en vietnamien, publier et distribuer des cartes d'information sur la sécurité afin de pouvoir communiquer plus efficacement, dans sa langue maternelle, avec un large segment de la collectivité maritime régionale.

Le personnel du secteur de l'aviation a terminé son intervention à l'appui du Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves (le bureau portugais d'enquête sur les accidents) en vue de la publication de son rapport final sur l'accident d'Air Transat dans les Açores en 2001. Le personnel du secteur de l'aviation a également assisté à la conférence de 2004 de l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne et présenté un document de travail intitulé *Investigate, Communicate, Educate – Are we doing things right?* Le BST a participé comme membre de la délégation canadienne à la 35^e assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il a conseillé le directeur général du Swedish Board of Accident Investigation (le bureau suédois d'enquête sur les accidents) sur les principes fondamentaux de la législation nationale visant les instances d'enquête sur les accidents. Le BST a renseigné une délégation de l'Administration de l'aviation civile de la République du Congo sur la démarche canadienne en matière d'enquêtes de sécurité sur les accidents. Il a participé au symposium international sur la sécurité de la Fondation pour la sécurité aérienne et à des réunions avec le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile de la France au sujet des enquêtes internationales et des démarches interorganismes. Le BST a participé à la 21^e réunion du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents de la Conférence européenne de l'aviation civile. Des enquêteurs de la Direction des enquêtes (Air) ont continué de représenter le BST à titre de représentants officiels dans le cadre de nombreuses enquêtes à l'étranger sur des accidents mettant en cause des produits fabriqués, conçus ou certifiés au Canada ou ayant exposé des passagers canadiens à des risques.

Des employés du Laboratoire technique du BST ont participé aux travaux du groupe de travail sur les enregistrements utilisés dans le cadre d'enquêtes sur les accidents qui s'est réuni à Washington en juin 2004, à la conférence des utilisateurs du Système d'écoute et d'analyse des enregistreurs de données de vol à Ottawa en juin 2004 et au groupe de travail sur les paramètres des enregistreurs de données de vol. Un membre du personnel du BST a été désigné comme représentant canadien au groupe d'experts de l'OACI sur les enregistreurs de vol. Le personnel du Laboratoire technique du BST a examiné des instruments d'aéronefs dans le cadre d'enquêtes menées par le Zimbabwe et le Japon. Des employés ont aussi assisté au démontage d'un moteur chez Pratt & Whitney en tant que représentants autorisés de l'Italie et aidé le National Transportation Safety Board des États-Unis à réaliser des analyses de défaillances.

Le personnel du secteur ferroviaire a présenté à la conférence internationale sur la sécurité ferroviaire, à Perth, en Australie, un exposé sur l'incidence des facteurs organisationnels et culturels sur la sécurité. Des employés ont aussi assisté à la conférence internationale sur les pipelines à Calgary. Tant à Perth qu'à Calgary, les participants provenaient d'un grand nombre de pays. Des réunions officielles ont eu lieu à Ottawa avec l'organisme sud-africain de réglementation ferroviaire ainsi qu'avec la nouvelle British Rail Accident Investigation Branch du ministère des Transports, l'organisme de réglementation britannique, et le Health and Safety Executive. Ces discussions ont eu une grande portée, visant les philosophies et les méthodes associées à la réglementation et aux enquêtes ainsi que les méthodes opérationnelles des enquêtes. Enfin, le BST a créé pour la Conférence internationale sur la sécurité ferroviaire un lien avec un nouveau domaine Internet. Les documents présentés à la conférence au fil des ans seront ainsi accessibles à un public élargi.

Le personnel du secteur des pipelines a eu des discussions officielles et officieuses avec des organismes de réglementation, des organisations sectorielles et des bureaux d'enquête lors d'une conférence internationale réunissant des participants d'Amérique du Sud, d'Asie et d'Amérique du Nord. Le gestionnaire du secteur des pipelines a correspondu avec son homologue du Brésil, le renseignant sur le régime canadien de réglementation et d'enquête.

Le personnel de la Division de la performance humaine a participé à des groupes de travail examinant les facteurs humains lors de réunions internationales sur les transports, y compris des réunions de l'OMI à Londres et des réunions de l'OACI à Montréal. Il a aussi assisté à un symposium sur la gestion des menaces et des erreurs à Seattle et à la conférence de l'Associated Professional Sleep Societies à Philadelphie. Le personnel de la Division de la performance humaine a par ailleurs offert un cours sur les facteurs humains dans les enquêtes à l'intention de participants externes, y compris des organismes provinciaux et fédéraux d'enquête et de réglementation (le ministère de la Défense nationale, l'Office national de l'énergie, Transports Canada – Sécurité ferroviaire et le Workers'

Compensation Board de la Colombie-Britannique), des organisations de l'industrie (l'Association canadienne des pilotes de ligne, le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Chemin de fer QNS&L) et le milieu universitaire (l'Université de la Colombie-Britannique).

Le personnel de la Division de la macro-analyse a participé aux travaux du Groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité de l'OACI. La Division a également fourni des rapports statistiques à des organismes internationaux et à des groupes de l'industrie.

Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, des signes tangibles pointent vers un certain degré d'efficacité des activités du BST visant à réaliser les objectifs qu'il s'est fixés. Par exemple, la demande pour des renseignements du BST sur la sécurité continue d'augmenter d'année en année. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

2.5 Secteur maritime

2.5.1 Statistiques annuelles

En 2004, 491 accidents maritimes ont été signalés au BST, ce qui représente une diminution de 10 % par rapport à 2003 (547) et de 8 % par rapport à la moyenne annuelle de 1999 à 2003 (536). Le nombre de morts s'est élevé à 28 en 2004, en hausse par rapport au nombre de 2003 (17), et autant que la moyenne entre 1999 et 2003.

Les accidents aux navires, qui représentaient 90 % des accidents maritimes en 2004, ont atteint cette année leur plus bas niveau en 29 ans, soit 441 contre 481 en 2003 et la moyenne quinquennale de 475. La moitié des navires en cause dans des accidents aux navires étaient des bateaux de pêche. Le nombre d'accidents à des personnes à bord des navires, qui comprend les personnes qui font des chutes, sont électrocutées ou subissent des blessures nécessitant leur hospitalisation, a été de 50 en 2004, soit 24 % de moins que les 66 de 2003 et 18 % de moins que la moyenne quinquennale de 61.

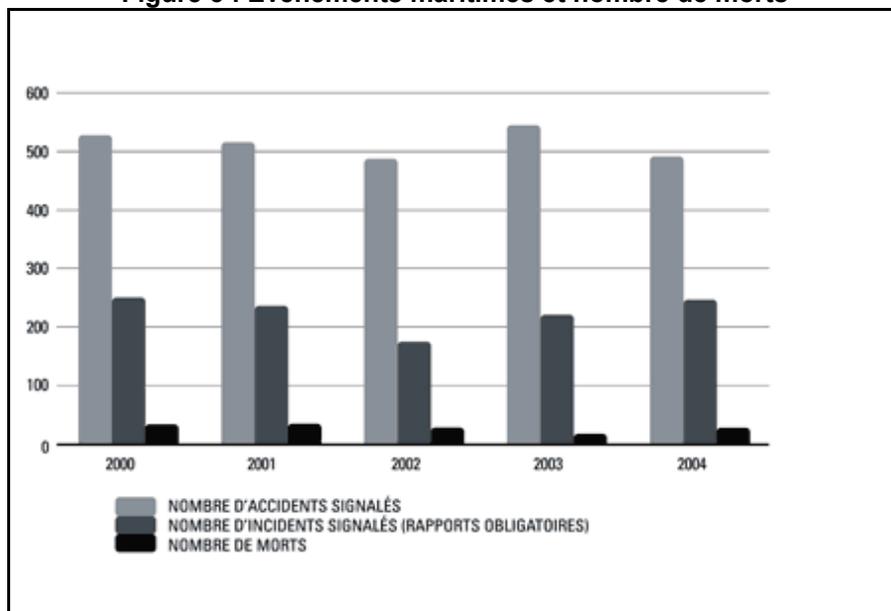
L'activité des navires de commerce canadiens autres que les bateaux de pêche a augmenté de 8 % par rapport à la moyenne de 1999 à 2003. Le taux d'accidents a baissé de 3 %, passant de 3,1 à 3,0 accidents par tranche de 1 000 mouvements. Bien que l'activité des navires de commerce étrangers autres que les bateaux de pêche soit demeurée relativement la même si on la compare à la moyenne enregistrée entre 1999 et 2003, le nombre d'accidents a diminué, ce qui a entraîné une réduction de 26 % du taux d'accidents (de 1,9 à 1,4 accident par tranche de 1 000 mouvements).

En 2004, les accidents aux navires ont fait 22 morts, en hausse par rapport aux 9 de 2003 et aux 15 de la moyenne quinquennale. Les accidents à bord des navires ont fait 6 morts, soit moins que les 8 de 2003 et les 13 de la moyenne quinquennale.

Il y a eu 21 navires perdus en 2004, soit moins que les 38 de 2003 et les 41 de la moyenne quinquennale.

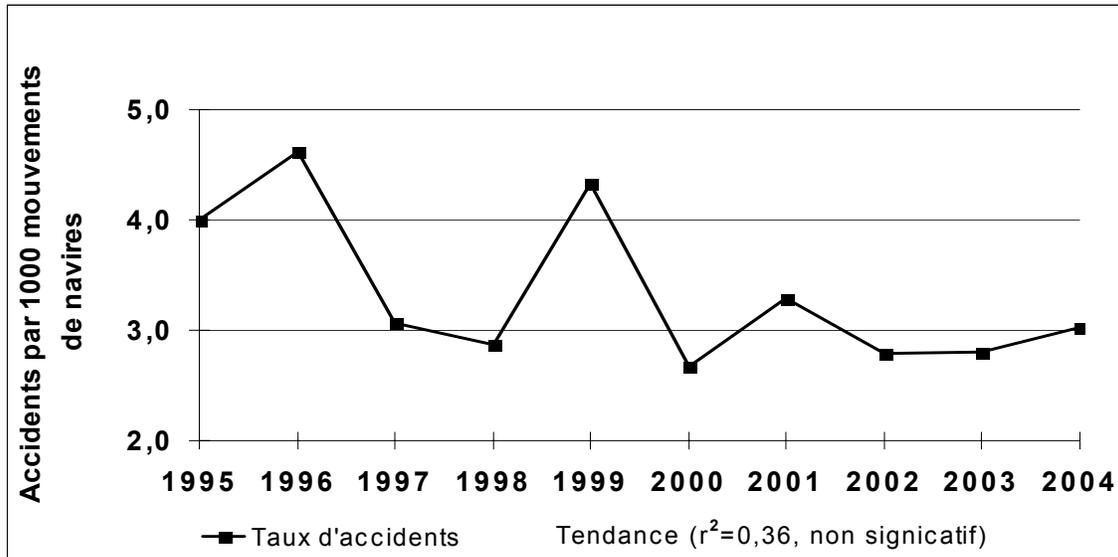
En 2004, 246 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration. C'est là une augmentation de 10 % par rapport au total de 223 en 2003, et de 16 % par rapport à la moyenne quinquennale de 212. L'augmentation est principalement attribuable aux pannes mécaniques et aux situations très rapprochées.

Figure 3 : Événements maritimes et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité maritime au Canada est le taux d'accidents pour les navires battant pavillon canadien. Bien que ce taux soit passé de 2,8 accidents par tranche de 1 000 mouvements en 2003 à 3,0 en 2004, il a diminué au cours des 10 dernières années. Cette tendance à la baisse n'est cependant pas significative d'un point de vue statistique.

Figure 4 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien



2.5.2 Enquêtes

En 2004-2005, 16 nouvelles enquêtes sur des événements maritimes ont été entreprises et 21 enquêtes ont été terminées, ce qui représente une augmentation à la fois dans le nombre d'enquêtes entreprises et le nombre d'enquêtes terminées au cours des deux dernières années. L'augmentation est attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à liquider l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a baissé à 881 jours, comparativement à 953 l'exercice d'avant, mais demeure sensiblement plus élevée qu'au cours des exercices précédents. Cette situation s'explique par les efforts concertés pour clore les dossiers plus vieux. Il faut donc s'attendre à une nouvelle réduction de la durée moyenne des enquêtes au cours des prochaines années, lorsque l'arriéré de dossiers aura été liquidé. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes maritimes entreprises et de tous les rapports maritimes publiés en 2004-2005.

Tableau 9 : Productivité du secteur maritime					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	23	16	13	14	16
Enquêtes terminées	31	18	15	18	21
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	639	817	703	953	881
Recommandations	9	5	5	7	4
Avis de sécurité	6	12	7	6	9
Lettres d'information	12	11	14	11	8
Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.					

Une des enquêtes terminées au cours du présent exercice, celle sur le naufrage du véhicule amphibie *Lady Duck*, a nécessité un niveau d'investissement et d'effort bien plus élevé qu'à l'habitude. Le *Lady Duck* a pris l'eau sur la rivière des Outaouais alors qu'il faisait une visite touristique sur terre et sur l'eau. Le véhicule a coulé rapidement par l'avant par huit mètres d'eau. Quatre des 12 personnes à bord, coincées à l'intérieur du véhicule, se sont noyées. L'enquête a permis de constater qu'entre autres, l'étanchéité de la coque était compromise en raison de l'infiltration continue au roulement du palier d'arbre de transmission, aux endroits où il y avait des fractures dans la tôle de bordé près des passages de roue avant et arrière ainsi qu'à l'endroit où le système de direction des roues pénétrait la coque. À la suite de cette enquête (détails à la section 2.5.4.1), le BST a fait quatre recommandations de sécurité.

2.5.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 10 indique le coût net des enquêtes maritimes pour les Canadiens. Malgré une légère hausse des coûts nets sur ceux de l'exercice précédent, le coût net moyen par enquête terminée a diminué. Le nombre d'enquêtes entreprises et le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur ont tous les deux augmenté légèrement par rapport à 2003-2004.

Tableau 10 : Ressources dans le secteur maritime				
	2003-2004		2004-2005	
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$
Coûts réels – Direction des enquêtes (Marine)	26	2 878	27	2 975
Coûts des services internes professionnels et de communications	16	2 060	19	2 090
Coûts des services intégrés	10	1 324	14	1 315
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		770		803
Services reçus gratuitement		681		748
Coûts nets des enquêtes dans le secteur maritime	52	7713	60	7931
Indicateurs	2003-2004		2004-2005	
Nombre d'enquêteurs dans le secteur maritime	22		23	
Coût net moyen par enquête terminée	428,500 \$		377,661 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,64		0,70	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,82		0,91	

2.5.4 Mesures de sécurité prises

Quatre nouvelles recommandations en matière de sécurité maritime ont été émises en 2004-2005. Jusqu'à maintenant, trois de ces recommandations ont donné lieu à des mesures de sécurité, tandis que la quatrième a reçu une réponse non satisfaisante. Le BST a également terminé une évaluation des réponses aux recommandations maritimes émises en 2003-2004. Les résultats de ces évaluations sont donnés à l'annexe A.

2.5.4.1 Recommandations émises en 2004-2005 dans le secteur maritime

Naufrage (avec pertes de vie) du véhicule à passagers <i>Lady Duck</i> dans la rivière des Outaouais (Québec) le 23 juin 2002			Rapport M02C0030
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M04-01 Le ministère des Transports prend des mesures pour assurer que les entreprises exploitant des petits navires à passagers aient un système de gestion de la sécurité.	Transports Canada souscrit à l'intention de la recommandation. Le Ministère examine la possibilité de prévoir des systèmes de gestion de la sécurité pour les exploitants de navires canadiens et appuie l'adoption volontaire de tels systèmes par les exploitants canadiens.	Intention satisfaisante	L'examen devrait être achevé d'ici le milieu de 2005. Si les résultats indiquent que les systèmes de gestion de la sécurité sont justifiés et possibles pour tous les secteurs de l'industrie maritime canadienne, Transports Canada, après consultation avec l'industrie, déterminera la meilleure approche à adopter pour appliquer de façon efficace de telles exigences réglementaires.
M04-02 Le ministère des Transports accélère l'élaboration d'un cadre réglementaire qui soit facilement compris et applicable à tous les petits navires à passagers et à leurs activités.	Transports Canada souscrit à l'intention de la recommandation. La nouvelle <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et les règlements y afférents doivent entrer en vigueur à la fin de 2006. Diverses mesures ont été prises par le Ministère pour faciliter la compréhension des exigences visant la sécurité des petits navires à passagers et leur mise en application par les propriétaires et les exploitants; cependant, le Bureau les avait déjà prises en considération lorsqu'il avait formulé sa recommandation.	Réponse non satisfaisante	Rien n'indique que l'élaboration d'un cadre de réglementation facile à comprendre et à appliquer à tous les petits navires à passagers et à leurs activités ne verra le jour avant 2006.
M04-03 Le ministère des Transports prend des mesures pour assurer que les petits navires à passagers comportent une réserve de flottabilité suffisante ou d'autres éléments de conception qui permettent l'évacuation en toute sécurité, rapide et facile des passagers et des membres d'équipage en cas d'urgence.	Transports Canada souscrit à l'intention de cette recommandation. Le Ministère a commandé une étude sur la conception, la construction et l'exploitation des véhicules amphibie exploités au Canada. Le Ministère continuera de faire connaître et d'appliquer les exigences existantes qui visent à permettre aux passagers et membres d'équipage de réagir rapidement et efficacement aux urgences.	Intention satisfaisante	Le projet de rapport daté de février 2005 sur l'étude réalisée présente 13 méthodes recommandées pour améliorer la sécurité des véhicules amphibie. Transports Canada examine le rapport et demandera aux exploitants de véhicules amphibie d'en prendre connaissance pour pouvoir discuter des besoins éventuels et s'assurer qu'ils seront pris en compte.

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M04-04 Le Secrétariat national Recherche et sauvetage, en collaboration avec les autorités et organisations locales, favorise la mise en place d'un système pour assurer l'écoute des appels de détresse et la coordination efficace des interventions de recherche et sauvetage en cas de situations d'urgence touchant des navires sur la rivière des Outaouais entre Ottawa et Carillon.	Le Secrétariat national Recherche et sauvetage (SNRS) accepte cette recommandation et y souscrit. Le SNRS continuera de rencontrer les autorités compétentes pour la mettre en œuvre.	Réponse en partie satisfaisante	Le SNRS a créé un groupe de travail, et des rencontres visant à examiner le processus de surveillance des appels de détresse se sont tenues avec d'autres autorités. Toutefois, on ne s'est pas encore penché sur la question de la coordination des interventions de recherche.

2.5.4.2 Autres mesures de sécurité maritime

Le Canada a présenté un document sur la prévention des ruptures fragiles sur les navires, intitulé *Measures to Prevent Brittle Fracture in Ships*, à la 48^e session du sous-comité de l'Organisation maritime internationale sur la conception et l'équipement des navires. Ce document souligne les risques auxquels sont exposés les navires construits avec de l'acier de ténacité inconnue et qui naviguent dans des eaux froides comme celles de l'Atlantique Nord; il demande d'envisager l'élaboration d'une norme « fondée sur les objectifs » pour garantir l'utilisation d'acier de ténacité connue dans la construction du bordé de muraille des navires en acier. La ténacité de l'acier serait adéquate, dans toutes les circonstances prévisibles, pour qu'une tolérance raisonnable aux avaries puisse être prévue de façon fiable.

L'Office des normes générales du Canada étudie une modification de sa norme actuelle relative aux combinaisons flottantes en cas de naufrage pour faire en sorte que l'on souligne au point de vente le fait que la capacité de la combinaison d'assurer la survie dépend de son étanchéité et de son ajustement adéquat pour éviter toute pénétration d'eau.

Transports Canada a indiqué son intention de modifier le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* pour prescrire que les radeaux de sauvetage de tous les navires à passagers doivent pouvoir se dégager librement si le navire coule.

Transports Canada et la Voie maritime du Saint-Laurent entendent créer un groupe de travail commun qui se penchera sur les préoccupations liées à divers incidents de chalands et de remorqueurs.

Transports Canada a effectué des inspections visuelles des appareils à gouverner de deux hydroptères à passagers et s'est engagé à faire des inspections plus détaillées durant l'intersaison.

Transports Canada examinera avec le propriétaire d'un navire à passagers la disposition des espaces de rangement des gilets de sauvetage pour adultes et pour enfants en vue de faciliter la distribution des gilets.

Le propriétaire d'un petit traversier-roulier étudie des moyens d'amarrer plus solidement le traversier au quai lors de l'embarquement et du débarquement des véhicules. Même si le règlement n'exige pas une formation en contrôle de foules, le propriétaire a pris des dispositions préliminaires auprès d'un établissement maritime au sujet d'une telle formation pour le personnel de bord.

Transports Canada entend exiger que les personnes à qui sont confiées des responsabilités en matière de sécurité des passagers à bord des navires à passagers et des rouliers à passagers (de plus de 500 tonnes effectuant des voyages au-delà des eaux abritées) réussissent un cours de formation en gestion de la sécurité des passagers à bord d'un navire.

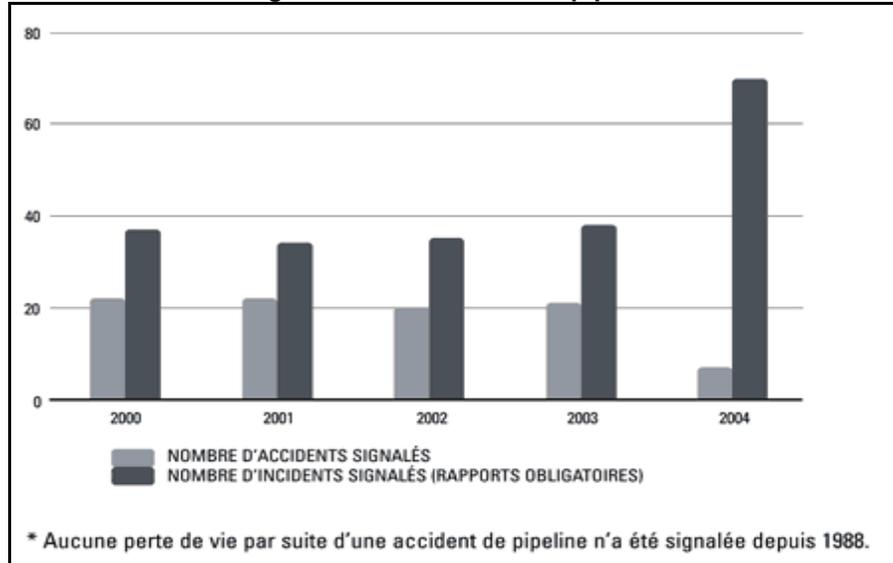
2.6 Secteur de pipeline

2.6.1 Statistiques annuelles

En 2004, 7 accidents de pipeline ont été signalés au BST, ce qui représente une baisse par rapport à 2003 et à la moyenne annuelle de 1999 à 2003 (21). Tous les accidents de 2004 sont survenus à des installations comme des stations de pompage, des stations de compression ou des usines de traitement du gaz. On estime que les activités liées aux pipelines ont augmenté de 4 % par rapport à l'année dernière. Le dernier accident mortel de pipeline sous compétence fédérale s'est produit en 1988. Le dernier accident entraînant des blessures graves est survenu en 2000.

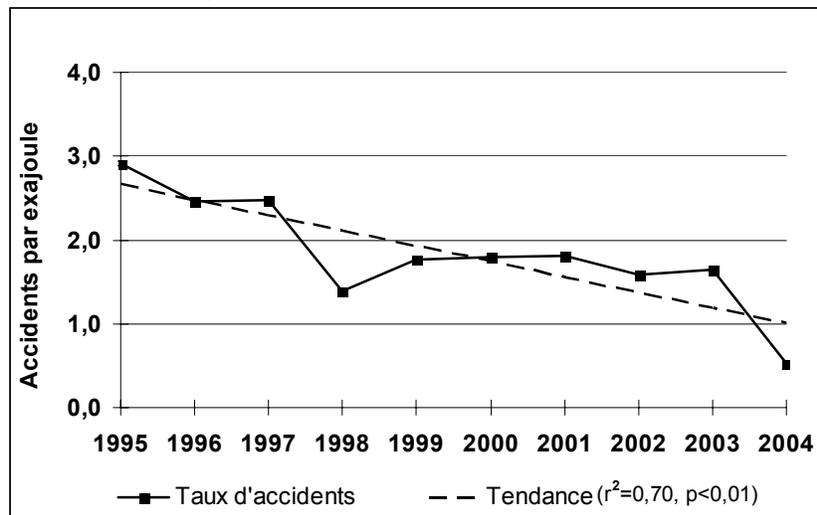
En 2004, 70 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration, soit davantage que les 38 de 2003 et que la moyenne quinquennale de 37. Parmi ces incidents, 81 % étaient attribuables à des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

Figure 5 : Événements de pipeline



Un indicateur de la sécurité du transport par pipeline est le taux d'accidents de pipeline. Ce taux a diminué à 0,5 accident par exajoule en 2004 contre 1,64 en 2003 et en moyenne 1,72 entre 1999 et 2003. La ligne de tendance indique également une nette orientation vers la baisse.

Figure 6 : Taux d'accidents de pipeline



2.6.2 Enquêtes

En 2004-2005, aucune enquête n'a été entreprise sur des accidents de pipeline et deux enquêtes ont été terminées. Ces enquêtes ont permis d'identifier de multiples préoccupations liées à la sécurité. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 1 081 jours, comparativement à 410 en 2002-2003. Cette situation est imputable à la complexité des enquêtes terminées et au fait que l'un des deux postes d'enquêteur sur les accidents de pipeline était vacant toute l'année. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de tous les rapports de pipeline publiés en 2004-2005.

Tableau 11 : Productivité dans le secteur de pipeline					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	3	1	2	0	0
Enquêtes terminées	0	3	2	0	2
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	0	531	410	0	1 081
Recommandations	0	0	0	0	0
Avis de sécurité	0	2	0	0	0
Lettres d'information	1	0	1	0	0

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

2.6.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 12 indique le coût net pour les Canadiens des enquêtes sur les accidents de pipeline. Le coût net par enquête terminée s'établit à 264 000 \$. Aucune donnée comparative sur les coûts n'est disponible puisqu'aucune enquête n'a été terminée dans l'exercice 2003-2004.

Tableau 12 : Ressources dans le secteur de pipeline				
	2003-2004		2004-2005	
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$
Coûts réels – Division des enquêtes (Pipeline)	2	229	1	198
Coûts des services internes professionnels et de communications	2	164	1	139
Coûts des services intégrés	1	105	1	88
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		61		53
Services reçus gratuitement		54		50
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de pipeline	5	613	3	528
Indicateurs	2003-2004		2004-2005	
Nombre d'enquêteurs dans le secteur de pipeline	2		1	
Coût net moyen par enquête terminée	0 \$		264 000 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,00		2,00	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,00		2,00	

2.6.4 Mesures de sécurité prises

Aucune recommandation sur la sécurité des pipelines n'a été formulée au cours de l'exercice 2004-2005. Par contre, on a émis en 2004-2005 cinq préoccupations liées à la sécurité.

L'industrie continue de prendre des mesures de sécurité qui s'inspirent des renseignements du BST sur la sécurité. Par exemple, le BST a poursuivi son enquête sur une explosion survenue à la station de compression d'East Hereford du réseau de canalisations de Gazoduc TQM Inc. L'enquête a révélé que les normes canadiennes actuelles en matière d'étanchéité des câbles ne répondaient pas aux problèmes de sécurité posés par l'étanchéification des extrémités des câbles contre une accumulation continue de la pression. Cette constatation a mené à la création d'un groupe de travail chargé de modifier le *Code canadien de l'électricité* afin de résoudre les questions de sécurité associées à l'étanchéification des extrémités des câbles contre une accumulation continue de la pression.

2.7 Secteur ferroviaire

2.7.1 Statistiques annuelles

En 2004, 1 129 accidents ferroviaires ont été signalés au BST, soit 9 % de plus que les 1 032 de l'année précédente et 7 % de plus que la moyenne annuelle de 1 054 entre 1999 et 2003. L'activité ferroviaire est demeurée relativement constante au cours des six dernières années, ressortant en moyenne à 89,7 millions de trains-milles annuellement. Le taux d'accidents a augmenté à 12,5 accidents par million de trains-milles en 2004 contre 11,5 en 2003 et en moyenne 11,8 par année entre 1999 et 2003. Les accidents ferroviaires ont fait 100 morts en 2004 par rapport à 79 en 2003 et en moyenne 94 par année entre 1999 et 2003. L'augmentation est principalement attribuable aux accidents survenus à des intrus, qui ont fait 67 morts en 2004 contre 45 en 2003 et en moyenne 53 par année depuis cinq ans.

Il y a eu une augmentation importante des accidents dans deux domaines. D'abord, les accidents survenus à des intrus ont augmenté de 52 % par rapport à 2003, c'est-à-dire de 65 à 99, et de 27 % par rapport à la moyenne quinquennale de 78. Deuxièmement, les déraillements hors d'une voie principale ont augmenté de 14 % par rapport à 2003, c'est-à-dire de 389 à 444, et de 16 % par rapport à la moyenne quinquennale de 382.

Cinq collisions en voie principale sont survenues en 2004 comparativement à six en 2003 et en moyenne huit par année depuis cinq ans. En 2004, il y a eu 152 déraillements en voie principale, soit un nombre comparable aux 149 de 2003 mais 21 % plus élevé que la moyenne quinquennale de 126. Il y a eu 114 collisions hors d'une voie principale en 2004, en hausse par rapport aux 104 de 2003 et à la moyenne quinquennale de 103.

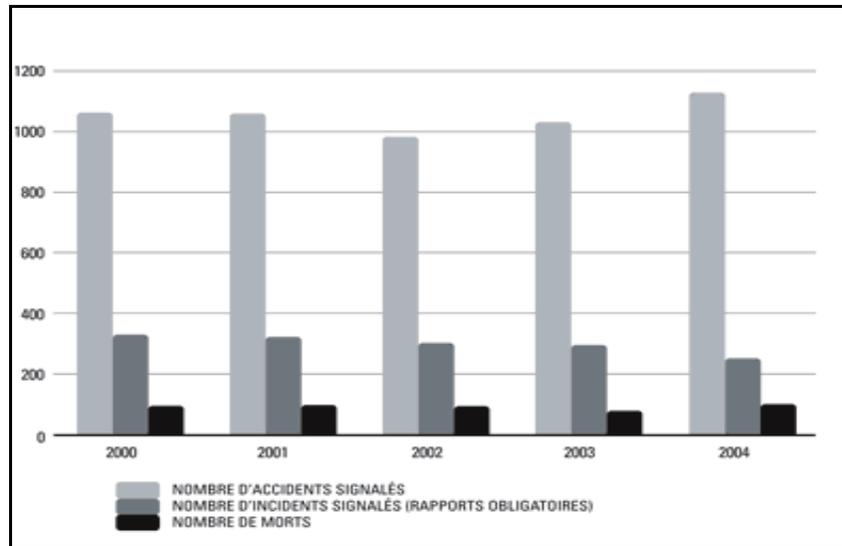
En 2004, le nombre d'accidents aux passages à niveau était de 237, ce qui représente une baisse par rapport aux 250 de 2003 et aux 267 de la moyenne quinquennale. Vingt-cinq personnes ont perdu la vie par suite d'un accident à un passage à niveau, par rapport à 28 en 2003 et en moyenne 37 par année depuis cinq ans.

En 2004, 210 accidents ont touché des wagons transportant ou ayant récemment transporté une marchandise dangereuse, 7 % de moins qu'en 2003 et que la moyenne quinquennale (225). Cinq de ces accidents ont entraîné un déversement.

En 2004, le nombre d'incidents ferroviaires signalés au BST en vertu des exigences de déclaration a baissé à son niveau le plus bas en 22 ans, soit 252, contre 295 en 2003 et 317 en moyenne depuis cinq ans. Les fuites de marchandises dangereuses non liées à des accidents ferroviaires comptent

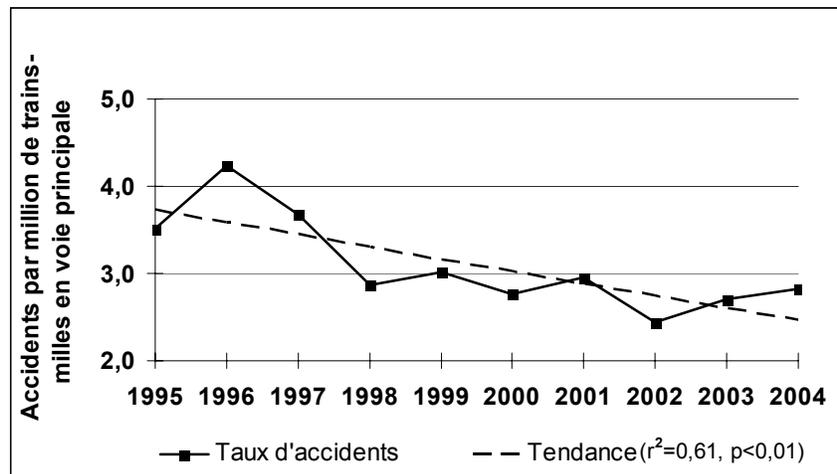
chaque année pour la plus grande partie du nombre total d'incidents. En 2004, on a enregistré 132 fuites, en baisse par rapport aux 151 de 2003 et à la moyenne quinquennale de 173.

Figure 7 : Événements ferroviaires et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité ferroviaire au Canada est le taux d'accidents en voie principale. Bien que ce taux ait augmenté légèrement, de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale en 2003 à 2,8 en 2004, il a baissé de façon notable au cours des 10 dernières années. La ligne de tendance indique aussi une nette orientation vers la baisse.

Figure 8 : Taux d'accidents en voie principale



2.7.2 Enquêtes

Quatorze nouvelles enquêtes sur des événements ferroviaires ont été entreprises en 2004-2005 et 25 enquêtes ont été terminées, une augmentation sensible du nombre d'enquêtes terminées par rapport à l'exercice précédent. Cette augmentation est directement attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à éliminer l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a diminué à 618 jours, comparativement à 894 l'exercice précédent, ce qui représente également une réduction importante par rapport aux quatre dernières années, réduction due aux efforts concertés pour clore les très vieux dossiers. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes ferroviaires entreprises et de tous les rapports ferroviaires publiés en 2004-2005.

Tableau 13 : Productivité dans le secteur ferroviaire					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	20	12	18	14	14
Enquêtes terminées	10	16	22	15	25
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	843	708	755	894	618
Recommandations	8	4	5	4	3
Avis de sécurité	4	7	6	7	6
Lettres d'information	2	8	9	11	10

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

2.7.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 14 indique le coût net des enquêtes ferroviaires pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, le coût moyen par enquête terminée a diminué considérablement, en raison surtout d'une production plus élevée qui a pu être réalisée avec une augmentation négligeable des ressources. Par rapport à 2003-2004, le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur est demeuré relativement stable, tandis que le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a beaucoup progressé.

Tableau 14 : Ressources dans le secteur ferroviaire				
	2003-2004		2004-2005	
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$
Coûts réels – Direction des enquêtes (Rail)	21	2,402	22	2,595
Coûts des services internes professionnels et de communications	16	1,719	16	1,823
Coûts des services intégrés	10	1,105	11	1,147
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		643		701
Services reçus gratuitement		568		652
Coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire	47	6,437	49	6,918
Indicateurs	2003-2004		2004-2005	
Nombre d'enquêteurs dans le secteur ferroviaire	18		19	
Coût net moyen par enquête terminée	429 133 \$		276 720 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,78		0,74	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,83		1,32	

2.7.4 Mesures de sécurité prises

En 2004-2005, le BST a émis trois recommandations en matière de sécurité ferroviaire; dans les trois cas, les intervenants (détails à la section 2.7.4.1) ont déjà exprimé une intention satisfaisante ou répondu de façon pleinement satisfaisante.

Le BST a également terminé une évaluation des réponses aux recommandations ferroviaires émises en 2003-2004. Les résultats de ces évaluations sont donnés à l'annexe A.

2.7.4.1 Recommandations émises en 2004-2005 dans le secteur ferroviaire

Accident à un passage à niveau survenu à un train du Canadien National dans la subdivision Napadogan (Nouveau-Brunswick) le 6 octobre 2001			Rapport R01M0061
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R04-01 Transports Canada encourage les compagnies de chemin de fer à mettre en œuvre des technologies ou des méthodes de contrôle des trains pour assurer que les forces générées lors d'un freinage d'urgence permettent l'exploitation du train en toute sécurité.	Transports Canada a accepté la recommandation du Bureau. Le Ministère a encouragé les compagnies de chemin de fer à mettre en œuvre des technologies de pointe qui améliorent la sécurité de l'exploitation des trains.	Réponse pleinement satisfaisante	L'industrie ferroviaire dote ses parcs de locomotives et ses dispositifs de queue de train de la nouvelle technologie.
Accident à un passage à niveau et déraillement d'un train du Canadien National dans la subdivision Rivers à Firdale (Manitoba) le 2 mai 2002			Rapport R02W0063
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R04-02 Le ministère des Transports, en collaboration avec les provinces et l'industrie du camionnage, révisé et mette à jour, le cas échéant, le matériel d'enseignement et de formation destiné aux conducteurs relativement aux risques associés au franchissement d'un passage à niveau public sans dispositifs de signalisation automatiques par un véhicule lourd.	Transports Canada est d'accord avec le Bureau et a soulevé le besoin de revoir ce matériel auprès du Comité permanent des administrateurs de conducteurs et véhicules du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les provinces n'ont pas encore réagi.	Intention satisfaisante	Transports Canada, de concert avec l'Association des chemins de fer du Canada, a réalisé et distribué aux conducteurs de camions, d'autobus et de véhicules d'urgence des documents sur la sécurité aux passages à niveau, dont des vidéos, des guides pour instructeurs et des jeux questionnaires sur la sécurité.
R04-03 Le ministère des Transports, en collaboration avec d'autres organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, mette en œuvre des critères de formation uniformes qui pourront garantir que les premiers intervenants d'urgence continuent d'avoir les compétences nécessaires pour intervenir en cas d'accidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.	Transports Canada partage les préoccupations du BST relativement à la sécurité des intervenants d'urgence. Le Ministère a envoyé une lettre avec exemplaire du rapport du BST à des représentants provinciaux et territoriaux, demandant qu'ils l'étudient et le prennent en considération.	Réponse pleinement satisfaisante	Transports Canada a réalisé des progrès sur cette question, de concert avec les agents de changement compétents. Le Ministère a déjà commencé à recevoir des commentaires positifs sur cette lettre.

2.7.4.2 Autres mesures de sécurité dans le secteur ferroviaire

À la suite du déraillement d'un train de voyageurs en raison d'un rail rompu, le BST a émis un avis de sécurité ferroviaire (02/04) à l'intention de l'organisme de réglementation et de l'industrie. L'avis soulève une préoccupation liée à l'utilisation de vieux rails en acier fondu sur sole sur les voies principales empruntées par des trains de voyageurs et des trains transportant des marchandises dangereuses. Les rails en acier fondu sur sole sont réputés susceptibles aux défauts transversaux en raison d'impuretés contenues dans l'acier. La Goderich-Exeter Railway Company a informé Transports Canada qu'elle avait éliminé tous les rails en acier fondu sur sole des portions en rails éclissés de la subdivision Guelph.

Le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) a modifié ses Instructions générales d'exploitation en vue de conscientiser davantage les mécaniciens à la situation des détecteurs de boîtes chaudes (DBC). Le point 21.2 de l'article 5 exige que le mécanicien règle le dispositif de mesure de distance de la locomotive dès que le train arrive à hauteur du DBC et que les membres des équipes confirment verbalement les uns aux autres toute indication reçue des DBC.

Le CFCP et le Canadien National (CN) ont posé un système de détecteurs acoustiques en voie dans la subdivision Yale du CN (zone de circulation à sens unique). Ce système, seul en son genre au Canada, fait l'objet d'essais visant à déterminer si la technologie peut déceler les roulements défectueux avant qu'ils ne se rompent ou ne surchauffent.

Le CFCP a amélioré son système informatique pour qu'il fournisse un décompte exact des essieux des voitures Meyler utilisées dans son service express.

Le CFCP a adopté un processus de surveillance des tendances de la température des roulements, sur sa route du charbon en Colombie-Britannique. En branchant les DBC à un système central, le CFCP procède à une analyse des tendances lui permettant de repérer à un stade précoce les wagons qui ont des roulements suspects. Le CFCP étudie la possibilité d'appliquer ce processus de surveillance des tendances à d'autres endroits.

Par suite d'un possible manquement pour ce qui est de parer à des défauts mal jaugés de géométrie de la voie ou de les rectifier, Transports Canada a émis un avis en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le CN a répondu que des mesures avaient été prises pour parer aux défauts qui avaient été mal jaugés ou pour les rectifier et qu'il avait pris les mesures supplémentaires suivantes :

- Tous les paramètres de contrôle des défauts du véhicule de contrôle ont été vérifiés pour assurer le respect des normes prescrites par le *Règlement sur la sécurité de la voie*.
- Une opération quotidienne a été mise au point et appliquée, exigeant que les conducteurs des véhicules de contrôle examinent et valident les paramètres de contrôle des défauts et de catégorie de la voie avant d'effectuer un contrôle.
- Depuis le déraillement, deux parcours supplémentaires du véhicule de contrôle ont été prévus pour la subdivision Bala. Tous les défauts décelés durant ces contrôles ont fait l'objet des mesures voulues pour y parer et les rectifier.
- Deux inspections supplémentaires ont été prévues dans la subdivision Bala, utilisant des véhicules de contrôle de la géométrie de la voie sous contrat dotés de moyens de mesurer l'écartement des voies.

Un déraillement est survenu (rapport R03Q0022 du BST) lorsque la caisse de wagon sur la plate-forme E du wagon porte-conteneurs CN 677048 chargé s'est effondrée sur la voie principale en raison d'une fatigue à un endroit soumis à de fortes charges, où il manquait une soudure sans que cela ait été décelé lors des opérations d'inspection et de réparation. Le BST a envoyé à Transports Canada l'avis de sécurité ferroviaire 03/03, *Inspection of CN 677 series Doublestack Intermodal Rail Cars* (inspection des wagons intermodaux à deux niveaux de la série CN 677). Le CN a donné des instructions pour que tous ses inspecteurs sur le terrain procèdent à une inspection visuelle de tous les wagons de la série CN 677.

À la suite du déraillement d'un train de marchandises roulant à 26 mi/h dans une zone limitée à 10 mi/h (rapport R03D0042 du BST), le Chemin de fer Saint-Laurent et Atlantique a réduit la vitesse de ses trains à 10 mi/h dans les zones urbaines. La fréquence des inspections régulières par les voitures de détection des défauts internes des rails et de la géométrie de la voie a été augmentée, à deux fois par année. Transports Canada a effectué une vérification des méthodes et une évaluation de l'état de la voie dans la subdivision Sherbrooke. Le Ministère a aussi vérifié au moyen d'un radar la vitesse des trains dans les zones où une limitation était applicable.

À la suite de l'événement visé par le rapport R03T0080 du BST, le CFCP a modifié le logiciel sur tous les appareils de détection en voie de sorte qu'immédiatement après avoir repéré un problème, ils émettent un signal d'alarme suivi d'une annonce radio précisant la nature du défaut (par exemple, pièce traînante, boîte chaude ou roue chaude). Le CFCP a révisé ses Instructions générales d'exploitation en ce qui concerne les inspections des trains et les DBC.

Le CFCP a parachevé un programme de remplacement des traverses dans la subdivision Belleville.

2.8 Secteur de l'aviation

2.8.1 Statistiques annuelles

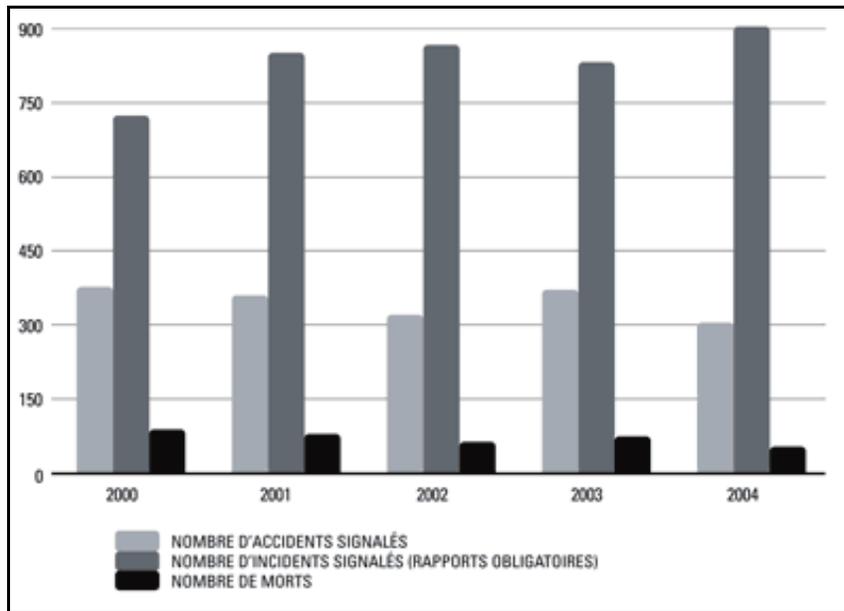
En 2004, on a signalé 252 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, autres que des avions ultra-légers, soit une baisse de 15 % par rapport à 2003 (295) et une baisse de 17 % par rapport à la moyenne des années 1999 à 2003 (305). Le nombre d'heures de vol en 2004 est estimé à 3 809 000 heures, ce qui donne un taux d'accidents de 6,6 accidents par 100 000 heures, une baisse par rapport au taux de 2003 (7,8) et au taux des cinq dernières années (7,9). On a enregistré 24 accidents mortels à des aéronefs immatriculés au Canada, autres que des avions ultra-légers; ces accidents ont fait 37 morts, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (33 accidents mortels et 60 morts). Plus de la moitié des accidents mortels sont survenus à des aéronefs privés, et 4 des 9 autres accidents mortels sont survenus à des hélicoptères.

Le nombre d'accidents d'avions ultra-légers a baissé à 36 en 2004 contre 46 en 2003. Le nombre d'accidents mortels a diminué légèrement en 2004 (6) par rapport à 2003 (7).

Le nombre d'aéronefs immatriculés à l'étranger en cause dans des accidents au Canada a baissé de 30 en 2003 à 20 en 2004. Le nombre d'accidents mortels a également diminué dans cette catégorie : 3 accidents ont fait 10 morts en 2004, contre 6 accidents qui avaient fait 8 morts en 2003.

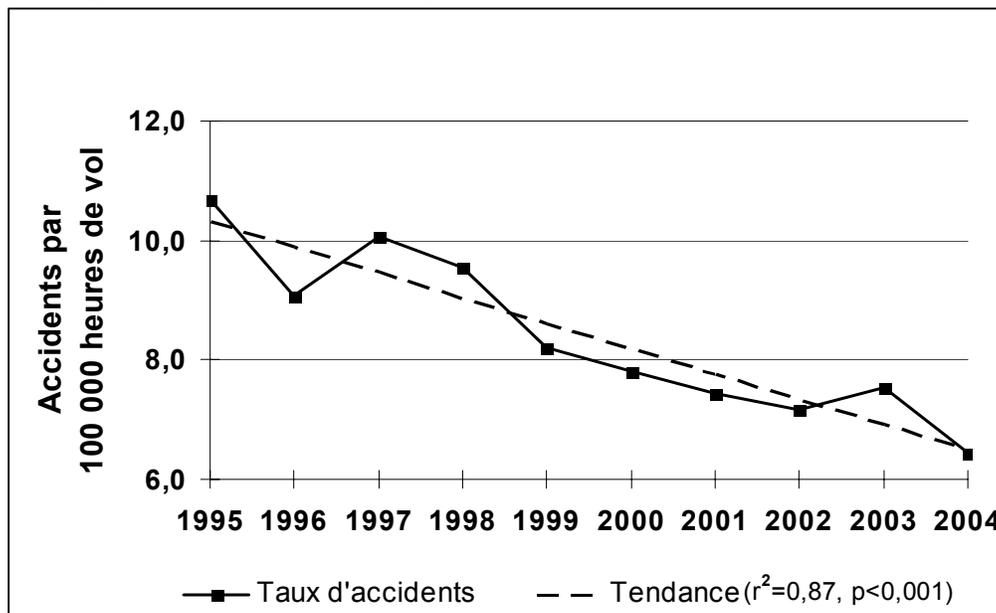
En 2004, un total de 907 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements. C'est là 9 % de plus que les 834 de 2003 et 14 % de plus que la moyenne annuelle de 795 entre 1999 et 2003.

Figure 9 : Événements aéronautiques et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité aéronautique au Canada est le taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada. Ce taux a diminué de 7,5 accidents par 100 000 heures en 2003 à 6,5 en 2004. Il a enregistré une diminution similaire par rapport à la moyenne quinquennale. La ligne de tendance générale indique également une nette orientation vers la baisse au cours des 10 dernières années.

Figure 10 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada



2.8.2 Enquêtes

Un total de 44 nouvelles enquêtes sur des accidents aéronautiques ont été entreprises en 2004-2005 et 67 enquêtes ont été terminées. Ces chiffres représentent une augmentation sensible du nombre d'enquêtes terminées par rapport à l'exercice précédent, et le plus faible nombre de nouvelles enquêtes entreprises jamais enregistré. L'augmentation du nombre d'enquêtes terminées est directement attribuable à l'affectation de ressources supplémentaires pour aider à éliminer l'arriéré de travail en cours. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 524 jours, comparativement à 485 l'exercice précédent, ce qui est dû aux efforts concertés pour clore les dossiers plus anciens. On trouve sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) une liste complète de toutes les enquêtes sur les événements aéronautiques entreprises et de tous les rapports publiés en 2004-2005.

Tableau 15 : Productivité dans le secteur de l'aviation					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005
Enquêtes entreprises	69	65	56	47	44
Enquêtes terminées	49	74	70	40	67
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	522	505	494	485	524
Recommandations	12	7	17	0	4
Avis de sécurité	11	14	13	9	9
Lettres d'information	9	8	6	8	6

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

Au cours de l'exercice, le BST a entrepris une enquête majeure sur l'écrasement d'un Boeing 747-244BC de MK Airlines au cours de son décollage de la piste 24 à Halifax (Nouvelle-Écosse). Cette enquête a mobilisé des ressources considérables et le BST a sollicité des fonds supplémentaires du Parlement par l'entremise du budget supplémentaire des dépenses. Jusqu'à maintenant, plus de 700 000 \$ ont été dépensés pour cette enquête. La phase initiale de l'enquête a soulevé des préoccupations sur l'exactitude de l'information publiée concernant la pente des pistes. L'information relative à l'aérodrome de Halifax a été examinée dans le cadre de l'enquête. Les données sur la pente de la piste 24, publiées dans les publications canadiennes d'information aéronautique, sont erronées. À la suite de l'avis de sécurité A040059 du BST, Transports Canada a émis un Avis de proposition de modification au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne dans le but de renforcer et d'harmoniser le processus de vérification des données des aérodromes.

2.8.3 Lien aux ressources utilisées

Le tableau 16 indique le coût net des enquêtes sur les événements aéronautiques pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, le coût moyen par enquête terminée a diminué considérablement, grâce surtout à une production plus élevée réalisée avec à peu près le même niveau de ressources. En outre, par rapport à 2003-2004, le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur a diminué légèrement, alors qu'on enregistrait une forte progression du nombre d'enquêtes terminées par enquêteur.

Tableau 16 : Ressources dans le secteur de l'aviation				
	2003-2004		2004-2005	
	ETP	en milliers de \$	ETP	en milliers de \$
Coûts réels – Direction des enquêtes (Aviation)	57	7,612	59	7,567
Coûts des services internes professionnels et de communications	45	5,448	42	5,316
Coûts des services intégrés	27	3,501	30	3,345
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		2,037		2,043
Services reçus gratuitement		1,801		1,902
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de l'aviation	129	20,399	131	20,173
Indicateurs	2003-2004		2004-2005	
Nombre d'enquêteurs dans le secteur de l'aviation	53		54	
Coût net moyen par enquête terminée	509 975 \$		301 090 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,89		0,81	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,75		1,24	

2.8.4 Mesures de sécurité prises

En 2004-2005, le BST a émis quatre nouvelles recommandations en matière de sécurité aérienne. Jusqu'à maintenant, deux de ces recommandations ont donné lieu à des mesures de sécurité et, pour les deux autres, des réponses sont attendues.

2.8.4.1 Recommandations émises en 2004-2005 dans le secteur de l'aviation

Collision avec le relief d'un avion exploité par Georgian Express à l'île Pelée (Ontario) le 17 janvier 2004		Dossier A04H0001	
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
<p>A04-01 Le ministère des Transports exige que les poids passagers réels soient utilisés pour les aéronefs d'une capacité de neuf passagers ou moins exploités dans le cadre d'un service aérien commercial ou d'un service de taxi aérien.</p>	<p>La réponse de Transports Canada indique que la réglementation actuelle précise clairement que les exploitants aériens doivent s'assurer que leurs aéronefs restent dans les limites de masse et centrage, et que les normes offrent des options qui peuvent être utilisées mais qui ne permettent pas de déroger à l'exigence réglementaire de demeurer dans les limites de masse de l'aéronef. Transport Canada poursuit son examen des normes en vue d'améliorer les indications fournies. Une des options à l'étude consisterait à utiliser les poids réels pour toutes les opérations effectuées menées en vertu de la sous-partie 3 (Exploitation d'un taxi aérien) de la partie VII (Services aériens commerciaux) du <i>Règlement de l'aviation canadien</i>. Une fois l'examen terminé, y compris l'évaluation des risques, un avis de proposition de modification sera élaboré en cas de besoin et soumis au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne pour consultation.</p>	<p>Intention satisfaisante</p>	<p>Aucune</p>
<p>A04-02 Le ministère des Transports réévalue les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les ajuste pour tous les aéronefs en fonction des réalités actuelles.</p>	<p>Transports Canada a réévalué les poids standard pour les passagers et les bagages à main, et les a rajustés pour tous les aéronefs en fonction des réalités actuelles.</p> <p>La Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires 0235 et une lettre de politique ont été publiées en octobre 2004. Les poids publiés par la <i>Publication d'information aéronautique</i> (A.I.P. Canada) ont été modifiés le 20 janvier 2005. Les exploitants dont le programme de masse et centrage approuvé est fondé sur les poids de l'A.I.P. Canada devront modifier leur programme en conséquence.</p>	<p>Réponse pleinement satisfaisante</p>	<p>La Circulaire d'information de l'aviation commerciale et d'affaires 0235 et une lettre de politique ont été émis en octobre. Les poids publiés dans l'A.I.P. Canada ont été modifiés le 20 janvier 2005.</p>

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
A04-03 La Direction Générale de l'Aviation Civile et la Federal Aviation Administration publient des consignes de navigabilité pour exiger l'exécution de tous les bulletins de service portant sur les moteurs CFM56-5 ayant pour objet l'incorporation de mises à jour logicielles conçues pour assurer que, en cas de panne de l'alternateur à aimants permanents (PMA), le module de commande électronique (ECU) passera à l'alimentation électrique de l'avion.	La Federal Aviation Administration (FAA) a accusé réception de la recommandation dans une lettre reçue le 2 mars 2005 qui indique que la recommandation a été acheminée au bureau approprié pour circulation aux personnes concernées. La lettre de la FAA indique également que le BST sera informé de la résolution de la recommandation. La Direction Générale de l'Aviation Civile n'a pas encore répondu à la recommandation.	En suspens	
A04-04 Le ministère des Transports assure le maintien de la navigabilité aérienne des aéronefs immatriculés au Canada équipés de moteurs CFM56-5 en élaborant une stratégie de sécurité appropriée pour garantir que, en cas de panne de l'alternateur à aimants permanents (PMA), le module de commande électronique (ECU) passera à l'alimentation électrique de l'avion.	Dans sa lettre, Transports Canada indique que des échanges avec les membres du milieu de l'aviation canadien lui permettent de confirmer que tous les aéronefs immatriculés au Canada visés par le bulletin de service 73-0126 de CFM International verront le logiciel de leur ECU remplacé par la version mise à niveau C.3.J d'ici le mois de mars 2005. Par conséquent, Transports Canada ne prévoit pas prendre d'autres mesures dans ce dossier.	En suspens	

2.8.4.2 Autres mesures de sécurité dans le secteur de l'aviation

L'administration de l'aéroport de Calgary a réagi à la lettre d'information sur la sécurité A040061-1 en demandant que NAV CANADA produise un Avis aux aviateurs précisant de nouvelles distances utilisables pour l'atterrissage et l'attente à l'écart. Le *Supplément de vol du Canada* et le *Canada Air Pilot* seront modifiés à cet égard lors du prochain cycle de modification.

Transports Canada a publié dans le numéro 1/2005 de *Sécurité aérienne – Nouvelles* un article expliquant les détails d'un événement qui leur a été signalé au sujet des manettes des gaz des appareils Beech 90.

Transports Canada a publié dans *Sécurité aérienne – Mainteneur* un article au sujet de la fréquence de lubrification prévue, après avoir été informé par le BST d'un événement survenu à un appareil Beech 1900D.

Transports Canada a pris des mesures pour informer le titulaire du certificat de type du Piper PA-18-150 que certaines données de masse et centrage à la disposition des propriétaires et des exploitants de Piper PA-18 au Canada pouvaient être erronées.

Transports Canada a émis un Avis de proposition de modification au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne en vue de renforcer et d'harmoniser le processus de vérification des données des aérodromes. Il l'a fait à la lumière de l'avis de sécurité A040059 émis par le BST au sujet de l'information mise au jour durant l'enquête sur l'accident du MK 747 survenu à Halifax.

Air Canada a initié une campagne de sensibilisation interne sur le guidage en approche à vue et publié une description de l'enquête du BST au sujet d'une approche qui a été exécutée au mauvais aéroport. Le manuel d'exploitation a été modifié pour améliorer l'information sur le guidage en approche à vue.

Le Service de l'air de la Gendarmerie royale du Canada a pris des mesures pour que tous les pilotes dont le contrôle de compétence n'était pas à jour se soumettent à un tel contrôle. Le manuel d'exploitation a été modifié pour que tous les pilotes d'hélicoptère du service subissent un contrôle de compétence tous les deux ans et une vérification en route les années où ils ne subissent pas de contrôle de compétence.

La Direction de la médecine aéronautique civile de Transports Canada a lancé de concert avec le BST un projet en vue de réexaminer les accidents survenus depuis 10 ans où il y avait une incapacité d'origine cardiaque avérée ou soupçonnée. À la suite de cet examen, il est possible que des tests plus fréquents ou plus poussés soient proposés.

La société Robinson Helicopter a émis un bulletin de service actualisé (SB-78A) contenant des renseignements sur un récent accident et sur le risque de basculement excessif du rotor principal, en cas de défaillance des ferrures du rotor. Le bulletin demande que les propriétaires, exploitants et centres de service vérifient la conformité au bulletin SB-78A et, en cas de non-conformité, qu'ils appliquent les instructions données dans le bulletin. La Federal Aviation Administration des États-Unis prévoit publier une consigne de navigabilité d'avis de projet de réglementation qui exigerait la pose des ferrures de basculement plus robustes fournis par le constructeur.

NAV CANADA a augmenté la capacité du personnel de la tour de contrôle de Calgary et du centre d'information de vol d'Edmonton de consulter les dossiers informatiques afin d'obtenir des renseignements plus précis sur les arrivées et départs des aéronefs, avec l'option de lancer des recherches en fonction de l'immatriculation ou d'une plage de temps donnée. En outre, les gestionnaires d'équipes et le spécialiste de la circulation aérienne du centre de contrôle régional d'Edmonton ont maintenant accès aux mêmes dossiers informatiques pour y effectuer des recherches. Un système similaire est au stade de test beta dans deux centres, en vue d'un déploiement à l'échelle nationale.

Par suite d'une perte d'espace, NAV CANADA a ajouté un contrôleur à l'équipe de jour, pour éviter la situation où un contrôleur doit se charger de plus d'un tableau de données de vol. Le centre de contrôle régional de Toronto et l'Air Route Traffic Control Center de Cleveland ont eu des discussions qui ont abouti à l'ajout aux effectifs d'un contrôleur des données à temps plein le jour et d'un contrôleur des données à temps plein le soir dans les deux centres, pour transmettre manuellement les données des transferts radar.

À partir de 2004, par suite d'un événement survenu lors d'un largage d'eau, Air Spray Ltd. a mis davantage l'accent, dans son cours annuel de formation des pilotes, sur les facteurs humains et les manœuvres d'urgence en régions montagneuses. Une attention particulière a été accordée à l'aspect trompeur du relief montagneux selon l'angle du soleil. Ses programmes de formation continuent d'insister sur les illusions et les dangers associés au vol en montagne.

À la suite d'une situation de bas niveau de carburant lors d'un vol au-dessus de l'océan Pacifique, Kelowna Flightcraft Air Charter Ltd. a acheté auprès de Garmin des cartes de données de l'Amérique du Nord à jour pour tous les appareils GPS Apollo 820 installés à bord de ses appareils Convair 580.

À la suite d'une collision avec le relief, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service AL-2003-07 datée du 17 juillet 2003 pour indiquer que les procédures d'installation du vérin du stabilisateur figurant dans le manuel de maintenance du King Air étaient en cours de réévaluation.

Par suite d'un incendie en vol ayant exigé un atterrissage de précaution, Boeing a lancé un programme pour redessiner les borniers de pare-brise afin d'éliminer les vis de fixation des bornes d'alimentation. Tous les pare-brise de Boeing 747, 757, 767 et 777 livrés par la suite, sur avion à l'état neuf ou comme pièce de rechange, seront équipés de ces nouveaux borniers. L'objectif est d'éliminer tout risque d'arc électrique dans les bornes d'alimentation de pare-brise.

2.9 Répondre aux pressions sur les ressources

En 2002-2003, le BST a reçu une approbation pour un financement à court terme afin de répondre aux pressions particulières sur les ressources. Ce financement avait pour objet d'aider à réduire l'arriéré des enquêtes en cours, de renouveler la gestion de l'information et de remplacer les immobilisations en détérioration. Ces fonds ont été fournis sur une période d'environ 27 mois, à partir de la fin de 2002-2003 et se terminant le 31 mars 2005. En cherchant à obtenir l'approbation de ces fonds, le BST s'est engagé à réaliser des résultats particuliers (voir le tableau 17). Les prochaines pages de cette section fournissent un aperçu des résultats atteints selon chaque engagement et servent à fermer la boucle d'imputabilité envers le Parlement pour le financement supplémentaire qui a été fourni.

Tableau 17 : Engagements concernant les pressions budgétaires			
Engagements		Résultats atteints	
Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST			
Autorisations totales	3,4 millions de dollars et 26 ETP	Dépenses réelles	2,5 millions de dollars et 17 ETP
Réduire le nombre d'enquêtes en cours à moins de 100		pleinement satisfaisant	
Diminuer la durée moyenne entre l'événement et le rapport de 10 % (ou environ 60 jours)		ne satisfait pas entièrement aux attentes	
Réduire de façon considérable l'arriéré des rapports non publiés de classe 3		pleinement satisfaisant	
Libérer le personnel chevronné pour qu'il travaille sur des initiatives afin d'améliorer le rendement futur et d'assurer un équilibre entre les activités et les ressources disponibles		pleinement satisfaisant	
Renouveler la gestion de l'information			
Autorisations totales	1,1 million de dollars et 2 ETP	Dépenses réelles	1,4 million de dollars et 6 ETP ¹
Élaborer et mettre en œuvre la formation des employés et les outils de sensibilisation relativement à la gestion de l'information		pleinement satisfaisant	
Mettre à niveau le système de gestion des dossiers et améliorer le système de classement		ne satisfait pas entièrement aux attentes	
Élaborer une nouvelle architecture et une suite intégrée de systèmes pour appuyer les besoins de l'entreprise		ne satisfait pas entièrement aux attentes	
Remplacer les immobilisations			
Autorisations totales	1,0 million de dollars	Dépenses réelles	1,0 million de dollars
Remplacer une liste particulière de biens et mettre en œuvre un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations		surpassé	
¹ Le BST a investi un montant supplémentaire de 0,3 million de dollars de son propre budget de base afin d'augmenter les autorisations reçues pour cette initiative.			

2.9.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST

Le BST a obtenu l'approbation de ressources supplémentaires à court terme afin de réduire l'arriéré d'enquêtes en cours à moins de 100, et de diminuer la durée moyenne entre l'événement et le rapport de 10 % (ou d'environ 60 jours) par la fin de l'exercice 2004-2005. Dans le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés supplémentaires ont été considérés comme des remplaçants éventuels de ceux dont on prévoyait le départ au cours des prochaines années. Ces ressources supplémentaires ont aussi permis au personnel plus expérimenté de contribuer à diverses initiatives à long terme qui visaient à améliorer le rendement futur, y compris des initiatives de formation, d'assurance de la qualité et de mise au point d'outils et de méthodes modernes pour aider les enquêteurs. Les ressources supplémentaires ont été affectées aux gestionnaires appropriés et un comité directeur au niveau de la gestion a été créé pour fournir une gouvernance pour cette activité. Des mécanismes ont été mis en place pour assurer le suivi des nouvelles enquêtes et mesurer les résultats des améliorations dans les processus. Cela a permis à la gestion de s'assurer que les améliorations dans les processus avaient les répercussions souhaitées sur les résultats.

Le nombre d'enquêtes en cours est passé de 158 en janvier 2003 à 99 en mars 2005, grâce à des améliorations dans les processus opérationnels et à la formation des enquêteurs ainsi qu'aux décisions judicieuses prises par les gestionnaires sur l'ouverture de nouvelles enquêtes. Le nombre de nouvelles enquêtes entreprises en 2003-2004 a diminué comme le prévoyait le rapport sur les plans et les priorités. Un équilibre a aussi été assuré entre le nombre de nouvelles enquêtes commencées et le nombre d'enquêtes terminées pendant l'année. Des efforts sont maintenant déployés dans la planification opérationnelle pour maintenir ce niveau d'activités équilibré.

La durée moyenne pour mener une enquête à terme est actuellement de 619 jours, niveau comparable à ce qu'il était en janvier 2003. Le BST n'a pas encore réussi à réduire de 10 % la durée moyenne des enquêtes, comme il s'y était engagé. Cette situation est imputable principalement à la décision délibérée de se concentrer sur les enquêtes qui datent de plus de deux ans. Des progrès considérables ont été réalisés à cet égard et l'arriéré des vieux dossiers a été réduit de 16 à 6. Toutefois, cette même réussite a fait en sorte que la durée moyenne entre l'événement et le rapport augmente temporairement. Grâce à la réduction importante de l'arriéré des vieux dossiers, la durée moyenne des enquêtes en cours devrait baisser sensiblement au cours des années à venir.

Au cours des dernières années, le BST a restreint la distribution de ses rapports d'enquête à un petit groupe ciblé d'intervenants directement touchés par les conclusions de l'enquête. La plupart des rapports n'étaient donc pas publiés pour le grand public, limitant ainsi grandement la communication des messages de sécurité. Au début de l'exercice 2003-2004, le BST avait un arriéré de

192 rapports non publiés pour la période de 2000 à 2003. Au mois d'avril 2005, le nombre de rapports non publiés a été réduit à 40, dont 3 seulement remontaient à plus d'un an. Il s'agit là d'un accomplissement très important pour le BST, surtout si l'on tient compte de l'achèvement de 115 nouveaux rapports d'enquête en 2004-2005. Un total de 340 rapports ont été traduits, révisés, mis en page et affichés sur le site Web du BST au cours deux dernières années. Des plans sont maintenant en place afin de s'assurer que les prochains rapports d'enquête seront affichés sur le site Web du BST peu de temps après avoir été terminés.

Tout en réglant la question de l'arriéré de la charge de travail, le BST a aussi affecté des ressources d'enquête et de gestion pour jeter les bases des améliorations du rendement à long terme. Voici des exemples des activités d'investissement visant une amélioration soutenue du rendement éventuel :

- On a élaboré et mis en œuvre des programmes de formation dans trois domaines : rédaction des rapports d'enquête, réponse aux observations faites par les personnes désignées et communications de sécurité.
- Les directions des enquêtes ferroviaires et maritimes ont donné des ateliers aux enquêteurs en vue d'améliorer les méthodes de travail.
- Les directions des enquêtes maritimes et aéronautiques ont donné des ateliers aux gestionnaires en vue de renforcer les processus de gestion des enquêtes.
- Des enquêteurs et des gestionnaires chevronnés ont participé au projet sur l'amélioration de la gestion de l'information (voir la section 2.9.2 pour des détails).

2.9.2 Renouveler la gestion de l'information

Le BST a effectué plusieurs activités d'amélioration de la gestion de l'information afin d'entreprendre un changement culturel et une sensibilisation au fait qu'une bonne gestion de l'information est logique du point de vue des affaires. En plus d'élaborer une nouvelle politique et des lignes directrices, le BST a élaboré et donné des séances de formation sur la gestion de l'information d'une demi-journée à tout son personnel. Ces séances avaient pour objet de sensibiliser davantage le personnel aux exigences à l'échelle du gouvernement et aux pratiques propres au BST associées à la gestion des dossiers et aux exigences relatives à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels. Des séances similaires sont maintenant offertes de façon continue aux nouveaux employés du BST.

À la fois pour les activités d'enquête et les activités des services intégrés, on a élaboré de nouveaux plans de fichiers généraux basés sur les fonctions. Ces plans, qui seront mis en œuvre au cours du prochain exercice, permettront de

gérer efficacement la mémoire de l'organisation et de bien positionner cette dernière pour la transition à un environnement de gestion électronique des dossiers.

Le projet pluriannuel AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes) vise à moderniser et à améliorer les produits, les services et les outils de productivité de gestion de l'information mis à la disposition des membres du personnel et des gestionnaires du BST. En 2003-2004, on a élaboré, en se basant sur le Modèle de référence stratégique du gouvernement du Canada, différents modèles de gestion, un schéma d'orientation architectural d'entreprise et un prototype d'environnement de gestion des enquêtes axé sur l'équipe. D'autres réalisations englobent l'élaboration d'une stratégie de gestion des risques, une analyse avantages-coûts, une étude sur le rendement du capital investi, un plan de projet détaillé et la création d'un arrêté de projet détaillé.

En 2004-2005, on a conçu et élaboré trois modules clés pour le nouveau système : le module d'archivage et d'exploration des documents d'enquête, le module sur place d'analyse de la sécurité et le module sur place de gestion de la charge de travail. On a également commencé l'élaboration du module sur place de production des rapports. Bien que des progrès satisfaisants aient été réalisés au cours des deux derniers exercices, le travail a accusé certains retards et n'a pas avancé aussi rapidement qu'on le prévoyait au début. Les retards étaient principalement dus à des conflits avec d'autres priorités d'exploitation et à la complexité des tâches à exécuter. Les plans de travail ont par conséquent été révisés et rajustés en fonction d'un calendrier plus réaliste.

Il reste beaucoup à faire avant que l'on puisse considérer comme réalisé avec succès le projet AGILE. Cependant, le travail a progressé au point où un certain nombre de modules en sont maintenant à la phase d'essai pilote et qu'on prévoit leur mise en œuvre avant la fin de l'exercice 2005-2006. L'équipe de gestion du BST est donc très confiante que le projet réussira à produire les avantages escomptés.

2.9.3 Remplacer les immobilisations

Le BST a fait face à une détérioration importante de ses immobilisations puisque les investissements dans ce domaine ont été considérablement réduits au cours des 10 dernières années pour faire face aux restrictions budgétaires et autres pressions sur les ressources. Une liste de biens particuliers nécessitant un remplacement urgent a été dressée et présentée au Secrétariat du Conseil du Trésor. Du financement a été approuvé pour remplacer ces biens. Tous les biens cernés ont été remplacés, y compris un microscope électronique à balayage évalué à un-demi million de dollars environ. Ces remplacements ont été effectués à un coût total inférieur à ce qui avait été prévu. Les fonds restants ont donc été utilisés pour remplacer d'autres biens qui devaient aussi être remplacés

prochainement. Depuis 2003-2004, le BST a élaboré des plans annuels de remplacement des immobilisations et met actuellement la dernière main à l'implantation d'un processus pluriannuel de remplacement des immobilisations.

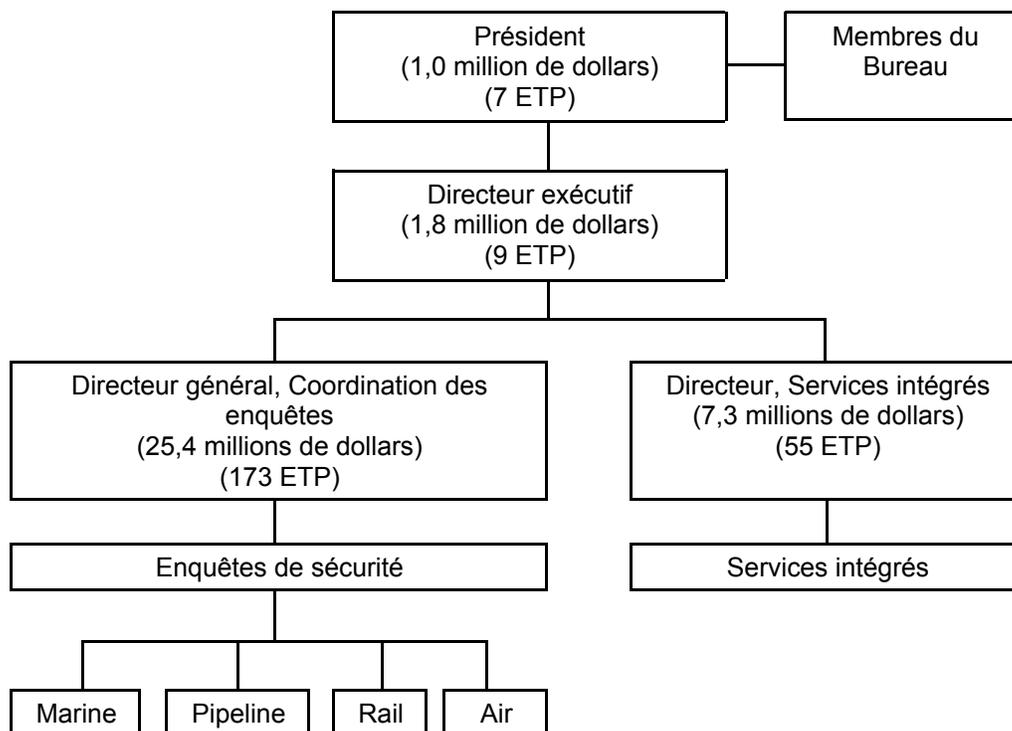
Partie 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Structure organisationnelle

En 2004-2005, le BST a élaboré sa nouvelle architecture des activités de programme et reçu l'aval du Conseil du Trésor à cet égard. Cette architecture identifie deux activités de programme : enquêtes de sécurité et services intégrés. Par la suite, le BST a procédé à une réorganisation interne de manière à harmoniser sa structure organisationnelle avec l'architecture des activités de programme. La nouvelle structure prévoit une responsabilité et une imputabilité claires pour chaque activité de programme et chaque secteur de service clé au sein du programme des enquêtes de sécurité. Parallèlement à cette réorganisation, le BST a aussi mis en place une nouvelle structure de gouvernance qui vient renforcer le processus décisionnel, permet de déléguer des responsabilités et pouvoirs et fait en sorte que l'apport des cadres intermédiaires soit traduit dans des processus d'établissement des priorités clés.

Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise de la présidente du Conseil privé de la Reine. Le président, secondé par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable et imputable pour toutes les activités associées à l'activité de programme des enquêtes de sécurité. Le directeur des Services intégrés est responsable et imputable pour l'activité de programme des services intégrés à l'appui des opérations ministérielles.

Figure 11 : Structure d'imputabilité des activités de programme



Le président et le directeur exécutif contribuent à la promotion de la sécurité des transports en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants. La Division des communications, se rapportant au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans toutes les étapes de la planification, du développement, de la mise en œuvre et de la gestion des programmes.

Les membres du Bureau contribuent à la promotion de la sécurité des transports par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations en matière de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des intervenants.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à la promotion de la sécurité des transports par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances, et sur le maintien des communications

avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Direction des services intégrés contribue à la promotion de la sécurité des transports en fournissant une planification ministérielle saine et des services de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

3.2 Résultats financiers

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 30,1 millions de dollars. Des budgets supplémentaires au montant de 1,9 million de dollars ont par la suite été approuvés pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente et pour deux projets spécifiques. Des transferts s'élevant à 0,5 million de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des rajustements par suite de négociations collectives, haussant ainsi le total des autorisations à 32,5 millions de dollars. Le Conseil du Trésor a rajusté à la baisse les autorisations du BST pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés de façon qu'elles correspondent davantage aux coûts prévus. Des revenus disponibles ont procuré une augmentation additionnelle de 0,2 million de dollars, portant ainsi le total des autorisations à 32,2 millions de dollars. En 2004-2005, le BST a dépensé presque toutes ses autorisations; seulement 12 000 \$ de son budget d'exploitation n'ont pas été utilisés. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe C.

Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

(en milliers de dollars)		2004-2005			
Poste	Libellé du poste	Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
20	Dépenses de fonctionnement	26 017	26 339	28 425	28 413
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	4 038	4 038	3 600	3 600
(S)	Revenus disponibles			186	186
	Total pour le ministère	30 055	30 377	32 211	32 199
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations.					

Tableau financier 2 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2004-2005

Ce tableau donne une ventilation détaillée des modifications aux autorisations totales pendant l'année.

Autorisations	Montant (en milliers de dollars)
Budget principal	30 055
Budget supplémentaire A - Report des surplus de l'année précédente	1 115
Budget supplémentaire B - Enquête MK Airlines - Gestion de l'information gouvernementale	642 140
Transferts du Conseil du Trésor - Crédit 15 – Conventions collectives - Crédit 5 – Conventions collectives	381 130

Autorisations	Montant (en milliers de dollars)
Revenus disponibles	
- Recettes provenant de la disposition des biens excédentaires de l'État	34
- Revenus en vertu de l'article 29.1 de la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	152
Rajustements de fin d'année aux régimes d'avantages sociaux des employés	-438
Autorisations totales	32 211

Tableau financier 3 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles

Ce tableau compare les données du Budget principal des dépenses, des dépenses prévues, du total des autorisations et des dépenses réelles du plus récent exercice terminé, de même que les dépenses réelles du BST pour les deux exercices précédents.

(en milliers de dollars)	2002-2003 Dépenses réelles	2003-2004 Dépenses réelles	2004-2005			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	24 648	25 284	23 523	23 845	25 569	25 562
Services intégrés	6 628	6 773	6 532	6 532	6 642	6 637
Total	31 276	32 057	30 055	30 377	32 211	32 199
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 008	3 105	3 347	3 347	3 351	3 351
Coût net pour le ministère	34 284	35 162	33 402	33 724	35 562	35 550
Équivalents temps plein	214	227	250	250	250	244

Le total des autorisations et les dépenses réelles pour 2004-2005 sont plus élevés que les dépenses prévues à cause du coût supplémentaire des nouvelles conventions collectives signées au cours de l'exercice, du report des fonds inutilisés l'exercice précédent, de la réception d'un financement spécial pour l'enquête sur l'accident de MK Airlines et du projet spécial sur la gestion de l'information gouvernementale.

Au cours des 10 dernières années, les dépenses du BST ont augmenté progressivement chaque année principalement en raison d'une augmentation des salaires et de l'exécution de projets spéciaux pour lesquels des fonds à court terme ont été reçus (voir la figure 12). Pendant la période de 1998-1999 à 2002-2003, des coûts considérables ont été engagés pour l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, totalisant environ 57 millions de dollars. En 1998-1999 et 1999-2000, les coûts liés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair se sont élevés à 34,0 millions de dollars et à 13,4 millions de dollars, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts liés à l'enquête sur cet accident se sont élevés à environ 3,3 millions de dollars par année. Les résultats financiers pour la période de 2002-2003 à 2004-2005 comprennent aussi des dépenses liées au financement à court terme reçu du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur les ressources. Ces dépenses se chiffrent à 0,2 million de dollars, 2,4 millions de dollars, et 2,1 millions de dollars respectivement. Les dépenses totales prévues pour 2005-2006 et les exercices à venir sont estimées à quelque 28 millions de dollars, une réduction nette d'environ 2 millions de dollars dans le budget annuel.

Figure 12 : Historique des dépenses du BST

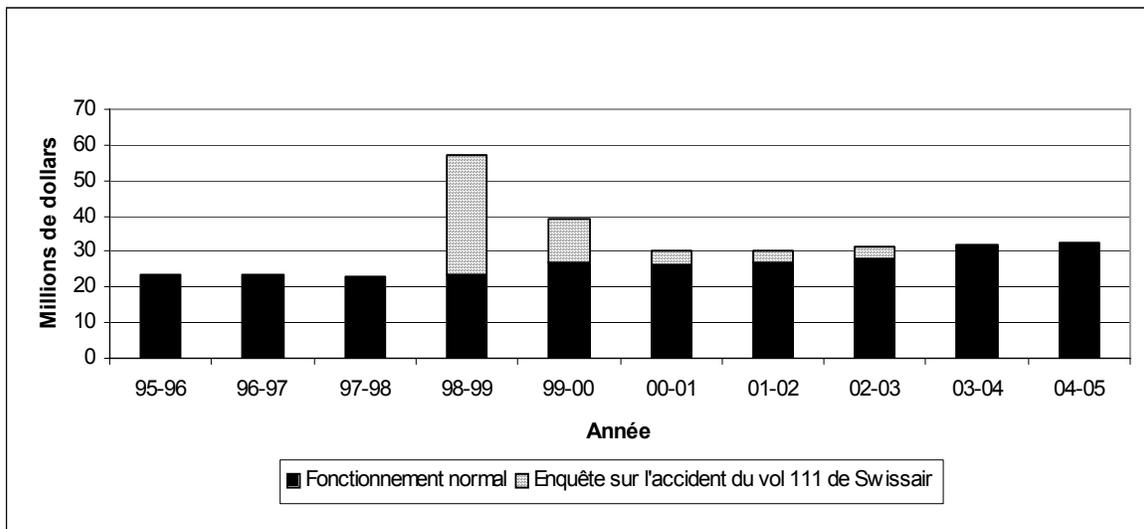


Tableau financier 4 : Coût net pour le ministère

Ce tableau démontre le coût net du BST. Il indique tout d'abord les dépenses réelles et additionne les services reçus à titre gracieux afin d'arriver au coût net du ministère pour les Canadiens.

(en milliers de dollars)	2004-2005
Dépenses réelles	32 199
<i>Plus : Services reçus à titre gracieux</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 800
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor	1 502
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement des compétences Canada	18
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général	31
	<hr/>
	3 351
Coût net pour le ministère en 2004-2005	35 550

Bien que le coût net pour le ministère ait quelque peu augmenté par rapport aux récents exercices, les dépenses totales du BST représentent un coût approximatif de 1,10 \$ par citoyen canadien. Cette somme modeste permet de maintenir la capacité du Canada de faire enquête sur d'importantes lacunes de sécurité dans quatre modes du réseau de transport national.

3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations

Au cours de la période de déclaration, aucun comité parlementaire n'a formulé de recommandations destinées expressément au BST. La vérificatrice générale a procédé à une vérification des états financiers du BST et émis une opinion sans réserve. Une copie du Rapport de la vérificatrice générale est jointe à l'annexe C. Aucune autre vérification ou évaluation externe du BST n'a eu lieu en 2004-2005.

En 2004-2005, le BST a mené deux vérifications internes. La première, terminée en avril 2004, se concentrait sur les communications internes au sein du BST. La seconde, terminée en mars 2005, portait sur les pratiques du BST en matière de passation des marchés et d'approvisionnement. Les deux rapports de vérification et les réponses pertinentes de la gestion sont affichés sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/common/disclosure/audit/2004_2005/index.asp.

3.4 Modernisation des ressources humaines

En 2003-2004, le BST a terminé l'élaboration des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. Il a acheté et mis en œuvre un nouvel outil automatisé pour pouvoir élaborer plus facilement des plans d'apprentissage personnalisés pour tous les employés. Jusqu'à maintenant, ces nouveaux outils n'ont pas encore été pleinement utilisés, gestionnaires et employés continuant de recourir aux moyens classiques pour la planification et la gestion des activités d'apprentissage et de perfectionnement. Il faudra des efforts renouvelés pour mettre en œuvre les changements qui s'imposent. En 2004-2005, le BST a investi quelque 1,1 million de dollars, soit 3,8 % de ses frais d'exploitation totaux, dans la formation de ses employés. Au cours des prochaines années, le BST prévoit maintenir son niveau élevé d'investissement dans la formation de ses employés, mais il veillera à ce que ces investissements soient mieux ciblés grâce aux nouveaux outils qui sont maintenant mis à la disposition des employés et des gestionnaires.

L'approbation par le Parlement de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* a une incidence sur toutes les institutions fédérales, y compris le BST. Cette nouvelle loi, qui vise la modernisation de la gestion des ressources humaines dans la fonction publique, est mise en œuvre sur une période de deux ans. Le BST a examiné les répercussions possibles de cette loi et il s'est assuré que des ressources étaient mises de côté dans ses budgets de 2004-2005 et de 2005-2006 pour faciliter la mise en œuvre des changements requis.

En 2004-2005, un cadre de consultation syndical-patronal a été développé et mis en œuvre. Le BST a revu et mis à jour quatre politiques ministérielles en matière de relations du travail pour tenir compte des exigences de la nouvelle loi. Un nouveau système informel de gestion des conflits a également été mis en place. On a commencé à travailler à l'élaboration d'un cadre de dotation en personnel qui permettrait de conférer des pouvoirs de délégation aux gestionnaires dans toute l'organisation, ainsi qu'à la formation des gestionnaires sur la dotation en personnel basée sur les valeurs. Le BST a également entrepris l'élaboration d'un système révisé de gestion et d'évaluation du rendement. Des représentants du BST ont aussi participé à des groupes de travail interministériels dirigés par l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada afin d'élaborer des politiques, des lignes directrices et des outils pour les ministères et les organismes.

Dans l'ensemble, de bons progrès ont été réalisés dans la modernisation de la gestion des ressources humaines. Toutes les exigences de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* ont été respectées à l'intérieur des délais de mise en œuvre prévus par l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada. Gestionnaires et employés disposent maintenant de nouveaux outils et de politiques modernes. Cependant, il faudra

faire beaucoup d'efforts pour terminer le travail et mettre en œuvre les changements voulus pour moderniser pleinement la gestion des ressources humaines au sein du BST.

3.5 Autres renseignements et contacts

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre modes de transport; ces rapports sont également disponibles sur le site. Le BST publie un rapport annuel au Parlement et un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions* qui sont disponibles sur demande en format imprimé et sur le site Web du BST.

Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport sur le rendement des années précédentes ainsi que beaucoup de renseignements complémentaires sont disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca).

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst.gc.ca
Téléphone : (819) 994-3741
Télécopieur : (819) 997-2239

Annexes

A – Évaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004

B – Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

C – États financiers vérifiés

Annexe A

Évaluation des réponses aux recommandations émises en 2003-2004

Recommandations dans le secteur maritime

Incendie à bord du vraquier <i>Windoc</i> au pont 11 à Allanburg (Ontario) le 11 août 2001		Rapport M01C0054	
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M02-04 Le ministère des Transports s'assure que la planification générale est appropriée pour assurer une intervention efficace en cas d'urgence liée à un navire sur la Voie maritime.	Le Bureau attend des renseignements complémentaires de Transports Canada en ce qui concerne la réponse.	En suspens	Prochain exercice
Défaillance de la structure du vraquier <i>Algowood</i> au quai de Bruce Mines dans la baie Georgienne (Ontario) le 1 ^{er} juin 2000		Rapport M00C0026	
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M03-01 Le ministère des Transports exige que les capitaines de vrachiers canadiens d'une longueur égale ou supérieure à 150 m aient un accès continu, que ce soit à bord du navire ou dans les bureaux de la compagnie situés à terre, à un dispositif de contrôle des contraintes exercées sur la coque, pour éviter que les limites maximales relatives aux contraintes auxquelles est soumise la poutre-coque soient dépassées.	Transports Canada a entrepris la rédaction du règlement sur les cargaisons qui visera les exigences opérationnelles, y compris le chargement et la répartition des cargaisons et du ballast pour les vrachiers exploités au Canada et à l'étranger. Le Ministère a l'intention d'adopter des dispositions exigeant qu'avant le chargement du vraquier, le capitaine doive disposer de toute l'information voulue sur la stabilité du navire et sur la répartition de la cargaison dans des conditions de chargement normales.	Intention satisfaisante	Transports Canada a indiqué que des consultations supplémentaires doivent être entreprises auprès de l'industrie. Bien que le projet de règlement sur les cargaisons n'exige pas expressément que les capitaines aient un accès continu à un système de surveillance, le Ministère prévoit que les exigences proposées en ce qui concerne la surveillance plus rigoureuse des opérations de chargement entraîneront la nécessité d'ajouter des instruments de chargement.

Voie d'eau importante à bord du dragueur à pétoncles *Alex B.1* au large de Havre-Saint-Pierre (Québec) le 29 septembre 2001

Rapport M01L0112

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M03-02 Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs et les établissements de formation, mette au point une stratégie nationale visant l'établissement, le maintien et la promotion d'une culture de la sécurité dans l'industrie de la pêche.	Transports Canada a indiqué avoir consulté le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne (GCC), le Conseil canadien des pêcheurs professionnels et des établissements de formation à l'égard de l'information ou des programmes visant une culture de la sécurité. Un bilan de diverses initiatives en cours par d'autres parties face à la sécurité a été fourni.	Réponse en partie satisfaisante	Les résultats d'une étude du Conseil canadien des pêcheurs professionnels contenant un profil des accidents en mer et des stratégies visant à les prévenir sont attendus avant la fin mai 2005. Pêches et Océans Canada envisage de lier la délivrance de permis à l'inspection des navires.

Échouement et perte totale du vraquier *Alcor* au cap Tourmente (Québec) le 9 novembre 1999

Rapport M99L0126

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M03-03 Le ministère des Transports, le ministère des Pêches et des Océans et les administrations de pilotage du Canada, après consultation des compagnies maritimes, élaborent et mettent en application des plans d'intervention permettant de contrer efficacement les risques découlant des situations d'urgence reliées à la navigation, et que des exercices de rodage soient organisés.	Transports Canada souscrit à la recommandation. Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la GCC ont indiqué que des mesures sont en cours dans la région des Laurentides pour trouver des améliorations aux moyens d'alerter les divers intervenants, et que des exercices ont été proposés en vue de mettre à l'essai la coordination et la gestion des interventions face aux incidents liés à la navigation. L'Administration de pilotage des Laurentides, qui sera invitée par Transports Canada, Pêches et Océans Canada et la GCC à participer, a indiqué son intention de le faire.	Réponse en partie satisfaisante	Les « leçons apprises » grâce aux mesures entreprises par Pêches et Océans Canada et la région des Laurentides de la GCC seront mises en commun avec les autres régions pour qu'elles puissent en profiter en cas de situation analogue.

Heurt violent contre le pont routier de la rivière Pitt (Colombie-Britannique) au remorqueur *Miller Richmond* et aux chalands *Miller 201* et *Miller 206* le 18 décembre 2000

Rapport M00W0303

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M03-04 L'Administration portuaire du fleuve Fraser et le ministère des Transports de la province, en collaboration avec les pontiers et les exploitants des navires, examinent leurs politiques, pratiques et procédures actuelles et prennent des mesures pour faire en sorte que la sécurité des navires, des ponts et des automobilistes qui passent sur les ponts ne soit pas compromise.	Un comité mixte sera créé pour examiner et modifier au besoin les politiques, pratiques et procédures concernant le pont, le trafic maritime et l'exploitation du pont, et veiller à leur application.	Intention satisfaisante	Un sous-comité du groupe de travail sur les ponts de l'Administration portuaire du fleuve Fraser a été créé pour examiner les manœuvres des navires aux abords des ponts. L'Administration portuaire présentera aussi au sous-comité un projet de procédures relatives aux ponts.

Chavirement (avec pertes de vie) du petit bateau de pêche *Cap Rouge II* au large

Rapport M02W0147

de l'embouchure du fleuve Fraser (Colombie-Britannique) le 13 août 2002

Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
<p>M03-05 Le ministère des Transports exige que tous les nouveaux petits bateaux de pêche pontés inspectés présentent, aux fins d'approbation, des données sur la stabilité.</p>	<p>Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.</p>	<p>Réponse insatisfaisante</p>	<p>La recommandation visait à ce que des mesures provisoires soient prises pour parer aux risques en attendant l'adoption de nouvelles dispositions réglementaires pour les petits bateaux de pêche. Rien n'indique que les mesures décrites dans la recommandation seront mises en œuvre avant l'adoption de nouvelles dispositions réglementaires.</p>
<p>M03-06 Le ministère des Transports exige que tous les petits bateaux de pêche inspectés, pour lesquels il n'y a pas actuellement de données approuvées sur la stabilité, soient soumis à un essai de période de roulis et une vérification du franc-bord correspondant au plus tard lors de leur prochaine inspection quadriennale régulière.</p>	<p>Transports Canada a indiqué qu'il envisage de porter une attention particulière, en matière d'évaluation de la stabilité, aux bateaux de pêche qui sont considérés comme présentant un risque à cet égard. Les éventuelles nouvelles exigences faisant suite aux préoccupations envers la stabilité des bateaux de pêche doivent être soumises au processus régulier d'élaboration de règlements et devraient être intégrées à la nouvelle version du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, dont l'entrée en vigueur est prévue à la fin de 2006.</p>	<p>Réponse insatisfaisante</p>	<p>La recommandation visait à ce que des mesures provisoires soient prises pour parer aux risques en attendant l'adoption de nouvelles dispositions réglementaires pour les petits bateaux de pêche. Rien n'indique que les mesures décrites dans la recommandation seront mises en œuvre avant l'adoption de nouvelles dispositions réglementaires.</p>
<p>M03-07 Le ministère des Transports, en collaboration avec le milieu de la pêche, entreprenne de réduire les pratiques imprudentes, par l'entremise d'un code de pratiques exemplaires, à l'intention des petits bateaux de pêche, qui traitera notamment du chargement et de la stabilité, et que l'adoption d'un tel code soit appuyée par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation.</p>	<p>Transports Canada a décrit un certain nombre d'initiatives qu'il a prises pour améliorer la sécurité du milieu de la pêche. Le Ministère a indiqué qu'il est en discussion avec le ministère des Pêches et des Océans et avec des intervenants au sujet de moyens plus efficaces d'assurer les communications entre le gouvernement et les pêcheurs.</p>	<p>Réponse insatisfaisante</p>	<p>Rien n'indique qu'une initiative sera lancée pour élaborer un code de pratiques exemplaires à l'intention des petits bateaux de pêche.</p>

Recommandations dans le secteur ferroviaire

Effondrement d'un pont en bois au passage d'un train du Canadien National dans la subdivision Fraser à McBride (Colombie-Britannique) le 14 mai 2003			Rapport R03V0083
Recommandation	Réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R03-04 Le Canadien National vérifie la condition de ses ponts de bois et garantit leur sécurité au moyen de programmes efficaces d'inspection et d'entretien.	Le Canadien National (CN) n'a pas entièrement accepté la recommandation du Bureau.	Réponse en partie satisfaisante	Le CN a vérifié l'état de ses ponts en bois et prépare un système informatisé de contrôle de l'inspection et de l'entretien des ponts.
R03-05 Transports Canada incorpore à ses vérifications de la conformité une comparaison des pratiques et procédures de travail des chemins de fer avec les dossiers d'inspection et d'entretien des chemins de fer.	Transports Canada a accepté la recommandation et indiqué que l'élaboration du programme de vérification de la gestion de la sécurité fait l'objet de travaux intensifs.	Intention satisfaisante	Transports Canada travaille à l'élaboration d'une méthode de vérification afin d'évaluer l'efficacité du système de gestion de la sécurité du CN visant l'inspection et l'entretien des ponts.

Annexe B

Liens Internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les liens Internet des principaux organismes sont les suivants :

Transports Canada www.tc.gc.ca

Office national de l'énergie www.one.gc.ca

Garde côtière canadienne www.ccg-gcc.gc.ca

Office des transports du Canada www.cta-otc.gc.ca

Gendarmerie royale du Canada www.rcmp-grc.gc.ca

Ressources humaines et Développement des
compétences Canada www.hrsdc-rhdcc.gc.ca

Défense nationale www.mdn.ca

D'autres renseignements sur la sécurité des transports dans d'autres pays sont disponibles sur les sites suivants :

États-Unis

National Transportation Safety Board www.nts.gov

Federal Aviation Administration www.faa.gov

Australie

Australian Transport Safety Bureau www.atsb.gov.au

France

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile www.bea-fr.org

Royaume-Uni

Air Accidents Investigation Branch www.aaib.dft.gov.uk

Marine Accidents Investigation Branch www.maib.dft.gov.uk

International

Organisation de l'aviation civile internationale www.icao.int

Organisation maritime internationale www.imo.org

International Transportation Safety Association www.itsasafety.org

Annexe C

États financiers vérifiés

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2005 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).

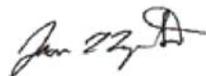
La direction a préparé les états financiers conformément aux normes comptables établies par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, en se fondant sur les meilleures estimations de la direction et en faisant preuve de jugement éclairé, le cas échéant. Les présents états financiers devraient être consultés en se référant aux principales conventions comptables décrites dans les notes.

La direction a établi et tient à jour des livres, des registres, des mécanismes de contrôle interne et des pratiques de gestion pour donner une assurance raisonnable que les éléments d'actif du Bureau sont protégés et contrôlés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficiente aux fins de la réalisation des objectifs de l'organisme et que les opérations sont exécutées conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux autres politiques gouvernementales et exigences législatives pertinentes.

Les opérations et les états financiers du BCEATST ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant nommé pour le Bureau.

Le président intérimaire,

L'agent financier supérieur,



Charles H. Simpson

Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 1^{er} juin 2005



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au président du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports au 31 mars 2005 et les états des résultats et de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 1er juin 2005

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État de la situation financière
 au 31 mars
 (en milliers de dollars)

	2005	2004
ACTIF		
Actif financier		
Somme à recevoir du Trésor	2 374 \$	2 775 \$
Débiteurs et avances (note 4)	637	96
Total de l'actif financier	3 011	2 871
Actif non financier		
Charges payées d'avance	39	32
Stocks non destinés à la revente	118	115
Immobilisations corporelles (note 5)	4 683	4 312
Total de l'actif non financier	4 840	4 459
Total de l'actif	7 851 \$	7 330 \$
PASSIF		
Créditeurs et charges à payer	2 819 \$	2 786 \$
Congés et temps supplémentaire accumulés par les employés	981	960
Indemnités de départ	3 766	3 402
Total du passif	7 566	7 148
ACTIF NET	285	182
Total du passif et de l'actif net	7 851 \$	7 330 \$

Passifs éventuels et engagements (notes 9 et 10 respectivement)

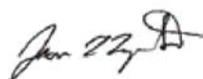
Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Le président intérimaire,



Charles H. Simpson

L'agent financier supérieur,



Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
 le 1^{er} juin 2005

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des résultats et de l'actif net
pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2005	2004
Revenus		
Vente de biens et services	156 \$	15 \$
Autres revenus non fiscaux	8	11
Total des revenus	164	26
Charges		
Salaires	20 349	19 897
Avantages sociaux	5 437	4 982
Services professionnels et spéciaux	3 028	3 505
Transport et communications	2 181	2 011
Locaux	1 800	1 745
Amortissement	1 118	1 104
Services publics, fournitures et approvisionnements	590	622
Achat de services de réparation et d'entretien	565	600
Information	222	304
Locations	135	75
Construction et/ou acquisition de machines et de matériel	109	70
Autres charges	9	18
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	3	197
Total des charges	35 546	35 130
Résultats d'exploitation nets	(35 382)	(35 104)
Autres revenus (note 6)	225	196
Autres charges (note 6)	225	196
Résultats nets	(35 382)	(35 104)
Actif net, début d'exercice	182	769
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)	32 535	31 789
Variation - Somme à recevoir du Trésor	(401)	(377)
Services reçus gratuitement (note 8)	3 351	3 105
Actif net, fin d'exercice	285 \$	182 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2005	2004
Activités d'exploitation		
Résultats nets	35 382 \$	35 104 \$
Éléments sans effet sur les liquidités inclus dans les résultats nets		
Services reçus gratuitement (note 8)	3 351	3 105
Amortissement des immobilisations corporelles	1 118	1 104
Indemnités de départ	364	160
Perte sur aliénation d'immobilisations corporelles	3	197
	4 836	4 566
Variations provenant de l'état de la situation financière		
Variation du passif	53	(481)
Variation des liquidités, débiteurs et avances, charges payées d'avance et stocks non destinés à la revente	(544)	807
	(491)	326
Liquidités affectées aux activités d'exploitation	31 037	30 212
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 498	1 577
Liquidités affectées aux activités d'investissement	1 498	1 577
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)	32 535 \$	31 789 \$

Les notes complémentaires font partie intégrante des présents états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
Notes complémentaires aux états financiers
pour l'exercice terminé le 31 mars 2005

1. Autorisations et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est mieux connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges d'exploitation du Bureau sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables établies par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

(a) Crédits parlementaires - le BCEATST est surtout financé par des crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au BCEATST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus du Canada, étant fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Ainsi, les éléments consignés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux pourvus par les crédits parlementaires. La note 3a) afférente aux états financiers présente de l'information au sujet de la provenance et de l'utilisation des crédits. La note 3b) établit un rapprochement général entre les deux types de rapports financiers. La note 3c) présente le rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement.

(b) Somme à recevoir du Trésor - En tant qu'établissement public, le BCEATST exerce ses activités à même les fonds du Trésor administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds sont déposées dans le Trésor et tous les débours faits par le BCEATST proviennent du Trésor. La somme à recevoir du Trésor représente le montant de liquidités que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

(c) Revenus - ceux-ci sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(d) Indemnités de départ - sont calculées en utilisant des renseignements dérivés des résultats des calculs actuariels pour les indemnités de départ des employés à l'échelle du gouvernement. Les indemnités de départ lors de la cessation d'emploi représentent des obligations du BCEATST qui sont normalement financées dans les exercices futurs lorsque les paiements sont effectués.

(e) Congés annuels et heures supplémentaires - sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel l'employé les acquiert.

(f) Cotisations aux régimes de retraite - sont constatées dans l'exercice où ces cotisations sont versées. Les cotisations sont calculées en se fondant sur une moyenne gouvernementale rajustée annuellement. Les excédents ou les déficits actuariels ne sont pas inscrits dans les livres du BCEATST mais sont constatés dans les états financiers consolidés du gouvernement du Canada.

(g) Services reçus gratuitement - sont consignés comme des charges d'exploitation. La note 8 présente une estimation des principaux types de services fournis gratuitement au BCEATST.

(h) Débiteurs - les comptes débiteurs sont consignés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.

(i) Stocks non destinés à la revente - ces éléments sont détenus aux fins de la prestation future des programmes et ne sont pas destinés à la revente. Les stocks sont évalués au prix coûtant. Lorsqu'ils n'ont plus de potentiel d'utilisation, ils sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette.

(j) Immobilisations corporelles - tous les éléments d'actif ainsi que les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisés au coût d'achat. Les immobilisations corporelles sont amorties selon une méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	moindre de la durée de vie utile ou de la durée du bail

(k) Opérations en devises - les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'opération. L'actif et le passif monétaire en devises sont convertis selon les taux en vigueur à la fin de l'exercice.

(l) Incertitude relative à la mesure - la préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif, du passif, des revenus et des charges consignés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considérait que les estimations et les hypothèses étaient raisonnables. La durée de vie utile des immobilisations corporelles, les indemnités de départ et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations.

3. Crédits parlementaires

a) Rapprochement entre les crédits parlementaires votés et les autorisations utilisées

(en milliers de dollars)	2005	2004
Crédits parlementaires votés		
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 20	26 017 \$	- \$
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 15	-	22 304
Budget supplémentaire - Crédit 20a	1 115	-
Budget supplémentaire - Crédit 20b	782	-
Budget supplémentaire - Crédit 15b	-	4 889
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	381	2 139
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10	-	163
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 5	130	-
Total des crédits parlementaires votés	28 425	29 495
Moins : crédits non utilisés	12	1 045
Total des crédits votés utilisés	28 413	28 450
Autorisation législative : Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3 600	3 511
Total des crédits utilisés	32 013	31 961
Autres autorisations législatives :		
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	34	96
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	152	-
Total des autorisations législatives utilisées	186	96
Total des autorisations utilisées	32 199 \$	32 057 \$

b) Rapprochement entre les résultats nets et l'utilisation des crédits

(en milliers de dollars)	2005	2004
Résultats d'exploitation nets	35 382 \$	35 104 \$
Rajustements pour les éléments sans incidence sur les crédits		
Moins		
Services reçus gratuitement	3 351	3 105
Amortissement	1 118	1 104
Indemnités de départ	364	160
Charges payées d'avance	30	37
Stocks utilisés	26	43
Congés payés	22	50
Services juridiques de Justice Canada	19	14
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	3	197
	4 933	4 710
Plus		
Ajustement CAFE	19	-
Revenus non fiscaux	8	49
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	5	9
	32	58
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur les crédits		
Plus		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 498	1 577
Charges payées d'avance	39	-
Acquisition de stocks	29	28
	1 566	1 605
Moins		
Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	34	96
	34	96
Total des crédits utilisés	32 013 \$	31 961 \$

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

(en milliers de dollars)	2005	2004
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	32 535 \$	31 789 \$
Revenus	164	26
Variation nette du fonds de roulement hors trésorerie imputée au crédit	(686)	146
Total des crédits utilisés	32 013 \$	31 961 \$

4. Débiteurs et avances

(en milliers de dollars)	2005	2004
Autres ministères	445 \$	12 \$
Entités externes	152	-
TPS remboursable	32	76
Avances aux employés	8	8
Total	637 \$	96 \$

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût historique 31 mars 2004	Ajouts	Aliénations	Amortissement cumulé 31 mars 2005	Valeur comptable nette 31 mars 2005	Valeur comptable nette 31 mars 2004
Immeubles	2 715 \$	76 \$	- \$	1 932 \$	859 \$	895 \$
Ameublement	1 051	28	-	729	350	385
Matériel de bureau	336	5	36	265	40	58
Matériel de laboratoire	2 419	63	142	1 635	705	749
Matériel informatique	3 834	388	971	2 111	1 140	1 314
Logiciels (achetés)	462	71	-	371	162	242
Logiciels (en développement)	-	867	-	-	867	-
Véhicules automobiles	837	-	-	372	465	553
Autres véhicules	149	-	32	26	91	102
Améliorations locatives	34	-	-	30	4	14
Total	11 837 \$	1 498 \$	1 181 \$	7 471 \$	4 683 \$	4 312 \$

6. Autres revenus et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les revenus sont constitués des apports au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers.

7. Opérations entre apparentées

Le BCEATST est une propriété commune du gouvernement du Canada, comme tous les ministères, établissements publics et sociétés d'État.

Le BCEATST effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales usuelles s'appliquant à tous les particuliers et à toutes les entreprises, sauf que certains services, tel qu'indiqué à la note 2 (g), sont offerts gratuitement. Ces services sont décrits à la note 8.

8. Services reçus gratuitement

Au cours de l'exercice, le BCEATST a reçu des services gratuitement d'autres ministères et organismes gouvernementaux d'une valeur de 3 351 000 \$ (3 105 000 \$ en 2004). Ceux-ci sont présentés aux états financiers à leur coût estimatif comme suit :

Services reçus gratuitement (en milliers de dollars)			
Ministère	Type de services	2005	2004
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	Locaux, modifications de locaux et autres services	1 800 \$	1 745 \$
Conseil du Trésor du Canada	Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé	1 502	1 295
Bureau du vérificateur général du Canada	Vérification externe	31	49
Ressources humaines et Développement des compétences Canada	Administration des indemnités pour accidents au travail	18	16
Total		3 351 \$	3 105 \$

9. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BCEATST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers du Bureau.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2005, il y a diverses poursuites civiles intentées contre le BCEATST. Aucun passif n'a été enregistré aux états financiers puisque la direction du BCEATST considère improbable que les poursuites ne lui soient défavorables.

10. Engagements

Les activités du BCEATST donnent lieu à certains marchés et obligations importants en vertu desquels le BCEATST s'engage à effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ce genre d'engagements s'appliquent uniquement aux deux prochains exercices. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être faite sont :

(en milliers de dollars)	Engagements		
	2006	2007	Total
Achat de biens et services	756 \$	107 \$	863 \$