

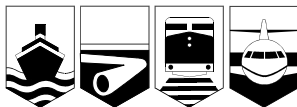
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2004

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 | ii |
| Partie 1 : Mot du président | 1 |
| Déclaration de la direction | 2 |
| Partie 2 : Contexte stratégique | 3 |
| 2.1 Mandat et mission | 3 |
| 2.2 Collaborateurs clés | 4 |
| 2.3 Risques et défis | 6 |
| 2.3.1 Transmettre l'information en temps opportun | 6 |
| 2.3.2 Maintenir une longueur d'avance indéniable en matière de connaissances et de compétences techniques dans le domaine des enquêtes | 6 |
| 2.3.3 Maintenir un effectif en santé, représentatif et motivé | 7 |
| 2.3.4 Gérer l'information avec brio | 7 |
| 2.3.5 Améliorer les communications | 7 |
| Partie 3 : Rendement de l'organisation | 9 |
| 3.1 Cadre de gestion du rendement | 9 |
| 3.1.1 Engagements dans les plans et priorités | 9 |
| 3.1.2 Méthode de mesure | 10 |
| 3.1.3 Recommandations des comités parlementaires | 11 |
| 3.2 Réalisations en matière de rendement | 11 |
| 3.2.1 Confiance du public dans la sécurité du réseau de transport .. | 14 |
| 3.2.2 Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité ... | 15 |
| 3.2.3 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public | 21 |
| 3.2.4 Sécurité accrue grâce à la réduction des risques | 24 |
| 3.2.5 Rendement organisationnel efficace | 25 |
| 3.2.5.1 Mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne .. | 27 |
| 3.2.5.2 Modernisation de la gestion des ressources humaines .. | 29 |
| 3.3 Répondre aux pressions sur les ressources | 29 |
| 3.3.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST | 31 |
| 3.3.2 Renouveler la gestion de l'information | 34 |
| 3.3.3 Remplacer les immobilisations | 35 |
| 3.4 Résultats financiers | 35 |
| Partie 4 : Renseignements supplémentaires | 43 |
| Annexes | 44 |
| Annexe A : Statistiques sur la sécurité des transports | 45 |
| Annexe B : Liens internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports | 48 |
| Annexe C : États financiers vérifiés | 49 |

Liste des figures et des tableaux

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Accidents signalés au BST | 12 |
| Figure 2 : Enquêtes commencées / en cours / terminées | 16 |
| Figure 3 : Historique des dépenses du BST | 41 |
| | |
| Tableau 1 : Modèle logique | 9 |
| Tableau 2 : Sommaire des résultats du BST | 14 |
| Tableau 3 : Productivité du BST | 17 |
| Tableau 4 : Communications de sécurité du BST | 17 |
| Tableau 5 : Mesures de sécurité – partie I | 18 |
| Tableau 6 : Mesures de sécurité – partie II | 20 |
| Tableau 7 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - exercice courant | 25 |
| Tableau 8 : Engagements concernant les pressions budgétaires | 30 |
| Tableau 9 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2003-2004 | 37 |
| Tableau 10 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement | 39 |
| | |
| Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés | 36 |
| Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles | 38 |
| Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles | 40 |

Partie 1 : Mot du président

Un examen des taux d'accidents de transport au Canada au cours des dix dernières années révèle une tendance progressive à la baisse. Les enquêteurs du BST observent un intérêt grandissant pour la sécurité et des signes révélateurs d'une culture de la sécurité au sein des organismes gouvernementaux et de l'industrie. Ces signes concrets de progrès au chapitre de la sécurité dans tous les modes de transport au Canada confirment que les efforts déployés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) en vue de promouvoir la sécurité des transports combinés aux efforts de nombreuses autres personnes donnent des résultats positifs.

Le BST jouit d'une solide réputation en tant qu'organisme professionnel et compétent voué à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En décembre 2003, ses efforts ont été couronnés lorsque les membres de l'équipe qui ont enquêté sur l'accident du vol 111 de Swissair ont reçu le Prix du chef de la fonction publique pour l'Excellence en prestation de services. Le BST est également perçu comme un chef de file parmi les petits ministères et organismes fédéraux pour les efforts qu'il fait en vue du renouvellement de la gestion et pour sa contribution à la vaste modernisation de la fonction publique. C'est avec cette feuille de route marquée par l'excellence que le BST continuera d'établir et d'améliorer sa valeur pour les Canadiens.

En 2003-2004, le BST a concentré ses efforts sur l'amélioration de sa réponse aux besoins des intervenants et aux besoins de ses employés et sur l'amélioration de ses cadres de gestion. Des progrès notables ont été réalisés dans ces trois domaines, en raison, notamment, des ressources supplémentaires provisoires accordées par le Parlement. Toutefois, le travail du BST n'est pas terminé et il devra déployer des efforts soutenus au cours de l'exercice pour achever son programme d'amélioration et pour mettre en œuvre des stratégies visant à assurer la viabilité de son programme à long terme.

Pour ce qui est de l'avenir et des défis qui l'attendent, le BST s'est engagé à poursuivre ses efforts sans relâche pour que les Canadiens puissent continuer à jouir d'un réseau de transport sûr et fiable.

Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2003-2004 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 de 2003-2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait général, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice 2003-2004.

Charles H. Simpson, Président intérimaire

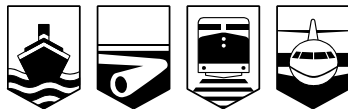
Date

Partie 2 : Contexte stratégique

2.1 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, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. 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 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.

Notre mission est de promouvoir la sécurité des transports.



Le champ de responsabilité du BST comprend tous les événements de compétence fédérale du transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le Bureau 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 Bureau 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 (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

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. En vertu de la loi, le BST a l'autorité exclusive de faire enquête sur un événement afin de tirer des conclusions et de dégager les causes et les facteurs contributifs. D'autres ministères (comme Transports Canada ou l'Office national de l'énergie) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins.

2.2 Collaborateurs clés

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada. Pour en savoir plus, consultez le site de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm et le site de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.neb.gc.ca/energy/index_f.htm. Un grand nombre de particuliers et de groupes aident le BST à remplir son mandat. Lors d'une enquête, le BST interagit directement avec :

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

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou ces groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site du BST à l'adresse www.tsb.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 dans les 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 nécessite un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes comme 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. Il doit présenter des arguments probants par différents moyens pour convaincre les intervenants de la nécessité de prendre des mesures pour remédier aux lacunes de sécurité relevées. 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 Bureau d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (p. ex., des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'information et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer la coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le Conseil national de recherches du Canada. 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. En tant que chef de file mondial dans son domaine, 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 (FDR) et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de dix 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.

2.3 Risques et défis

Le BST fait face à de nombreux risques et doit relever de nombreux défis qui peuvent avoir une incidence importante sur sa capacité à remplir son mandat. On a annoncé dernièrement de nouvelles mesures portant sur le contrôle des dépenses du gouvernement et un nouveau processus d'examen des dépenses. Les gestionnaires du BST devront faire preuve de souplesse face à ces changements, car ils devront s'adapter à des exigences en constante évolution touchant la reddition des comptes et la gestion. On s'attend à ce que les gestionnaires à tous les paliers du BST gèrent les risques en appliquant les principes de gestion établis. Les défis les plus importants sont décrits dans les paragraphes ci-après.

2.3.1 Transmettre l'information en temps opportun

Le BST compte un grand nombre d'intervenants et de clients ayant des besoins variés en matière d'information. L'analyse des besoins des intervenants réalisée en 2002-2003 a fourni des indications précieuses. Les premiers commentaires révèlent que les intervenants préfèrent que le rapport soit plus court et que le délai entre l'événement et le rapport soit moins long. Ils croient que l'information sur la sécurité pourrait leur être transmise plus rapidement et de manière plus efficace. Le défi consiste à répondre à ces besoins avec les ressources disponibles. La réalisation de la mission du BST repose sur sa capacité de fournir l'information requise par les intervenants, par l'industrie et par le public lorsqu'ils en ont besoin.

2.3.2 Maintenir une longueur d'avance indéniable en matière de connaissances et de compétences techniques dans le domaine des enquêtes

La réussite du BST et sa crédibilité en tant qu'organisme dépendent en grande partie de l'expérience, du professionnalisme et de la compétence de son personnel. Les enquêtes et les analyses de sécurité sont de plus en plus complexes et spécialisées en raison des changements technologiques rapides dans l'industrie des transports et de la mise au point de nouveaux matériaux. Pour conserver sa crédibilité au sein de l'industrie, le BST doit non seulement maintenir un ensemble d'équipements techniques et scientifiques approprié, mais aussi s'entourer d'employés possédant des compétences et des connaissances techniques à jour. Ces dernières années, le BST a concentré ses efforts sur la formation essentielle pour ses employés et ses gestionnaires pour combler les lacunes à cet égard. Son objectif est de s'assurer que tous ses employés possèdent les connaissances et les compétences nécessaires pour répondre aux exigences de leurs postes. Le BST doit toutefois constamment investir dans son personnel s'il veut demeurer à jour sur le plan technique.

2.3.3 Maintenir un effectif en santé, représentatif et motivé

Pour mener à bien son mandat, le BST doit recruter des personnes très motivées et très compétentes, voir à leur formation et à leur développement, et les garder à son service. En tant qu'organisme fédéral, le BST doit aussi chercher à créer un effectif représentatif de la diversité de la société canadienne. Le BST affiche cependant un roulement de personnel important, et on prévoit que d'autres employés partiront à la retraite ou accepteront un emploi ailleurs. La charge de travail élevée ainsi que les occasions limitées de perfectionnement professionnel et de promotion sont au nombre des raisons évoquées par les gens qui quittent le BST. Le défi consiste à rendre l'organisme mieux adapté aux besoins de carrière et aux aspirations des employés, ce qui encouragerait le personnel à rester au service du BST plus longtemps. Relever ce défi est particulièrement difficile pour un petit organisme où les possibilités d'affectation à des fins de développement sont peu nombreuses.

2.3.4 Gérer l'information avec brio

Les produits principaux du BST sont l'information et les connaissances. L'efficacité et la valeur du BST reposent sur sa capacité de recueillir des données factuelles et de les analyser, puis de communiquer de nouvelles connaissances à ceux qui en ont besoin. Il est essentiel que le BST gère l'information de façon rapide et adaptée aux besoins. Le BST continue cependant de faire face à des problèmes de stockage, d'extraction, d'analyse et de partage de l'information dont il se sert dans ses processus opérationnels. Grâce aux fonds spéciaux obtenus pour le renouvellement des systèmes de gestion de l'information, le BST devrait être en mesure d'adopter de meilleurs outils pour gérer la collecte, la création et le stockage des données. En maximisant l'utilisation des applications et des technologies existantes, le BST sera en mesure de fournir à ses enquêteurs des outils plus efficaces et mieux adaptés, et il parviendra à mettre en œuvre un processus plus efficace pour la production de ses rapports d'enquête.

2.3.5 Améliorer les communications

Les communications à tous les niveaux sont au cœur des préoccupations du BST. Des employés du BST et des intervenants ont indiqué que l'organisme devait améliorer ses communications internes et externes. Les communications internes ont pris beaucoup d'importance ces dernières années alors que le BST continue à gérer son plan de changement. D'une part, les gestionnaires doivent entretenir des communications ouvertes avec les employés et faire preuve de collaboration afin de réaliser les buts et les objectifs de l'organisme; d'autre part, les employés sont encouragés à faire des suggestions et des observations aux gestionnaires et à faire circuler l'information importante au sein de l'organisme.

Au chapitre des communications externes, beaucoup d'efforts sont déployés pour élaborer un plan de communication et des sous-plans qui permettront de fournir de façon efficace et effective des produits et des services de communication remodelés. Ces plans établiront clairement les responsabilités et les rôles relatifs à la prestation de la fonction de communication du BST. De concert avec l'initiative de sensibilisation du public, le plan de communication permettra de mettre à profit les alliances, les partenariats et les liens en vue de réaliser la mission du BST.

Partie 3 : Rendement de l'organisation

3.1 Cadre de gestion du rendement

En 2002-2003, le BST a entrepris la mise au point d'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 direction de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Enfin, le rapport sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

3.1.1 Engagements dans les plans et les priorités

Dans son rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004, le BST a défini un résultat stratégique et cinq résultats intermédiaires. 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 1 - Modèle logique

| |
|--|
| Résultat stratégique |
| Promouvoir la sécurité en faisant des analyses indépendantes, impartiales et à temps des lacunes de sécurité relevées dans le réseau de transport de compétence fédérale. |
| Résultats intermédiaires |
| <ul style="list-style-type: none">• Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport.• Mise en œuvre diligente des mesures de sécurité.• 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. |

| 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"> • Mettre en œuvre les éléments clés d'un cadre de planification et de gestion des ressources. • Redéfinir les produits et les services du BST en fonction des résultats de l'analyse des besoins des intervenants. • Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST. • Établir l'organisme comme organisation d'apprentissage. • Assurer une ambiance réceptive dans le milieu de travail au sein de l'organisme. • Mettre en œuvre les modifications nécessaires à la structure de gouvernance. • Renouveler la gestion de l'information au sein du BST. | | |
| Activités, produits et ressources | | |
| Activités | Produits | Dépenses réelles |
| Enquêtes de sécurité | <ul style="list-style-type: none"> • Recommandations de sécurité • Avis de sécurité et lettres d'information • Rapports d'enquête • Rapports statistiques | 25,6 millions de dollars et 181 ETP |
| Services intégrés | <ul style="list-style-type: none"> • Services financiers • Services des ressources humaines • Services de gestion de l'information • Services informatiques | 6,5 millions de dollars et 46 ETP |

3.1.2 Méthode de mesure

Comme on l'a vu précédemment, le BST a élaboré un tableau de bord équilibré qui sera 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. Les plans actuels prévoient la mise en œuvre intégrale de ce nouvel

outil au cours de l'exercice 2004-2005 tel que décrit dans le rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 (visitez le site www.tsb.gc.ca/fr/publications/RPP/2003/rpp2003.asp pour les détails).

Les indicateurs et la méthode de collecte des données n'ont pas encore été déterminés de façon définitive, mais certains indicateurs sont déjà utilisés. 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 renseignements ont également été puisés dans le rapport sur l'analyse des besoins des intervenants et les rapports sur l'analyse des médias sur les rapports d'enquête du BST. Des données empiriques à l'appui de l'évaluation du rendement ont été obtenues de sources diverses, comme des articles de magazines, des coupures de presse et des témoignages individuels. Toutes les sources d'information autres que le BST sont mentionnées.

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 2004. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada et son rapport est inclus dans l'annexe C. Les autres renseignements sur le rendement ne font pas l'objet d'un examen ou d'un processus de validation indépendant. Cependant, le BST travaille à la mise en place d'une fonction de vérification interne qui pourra offrir de tels services d'assurance.

3.1.3 Recommandations des comités parlementaires

Pendant la période visée, aucune recommandation s'adressant précisément au BST n'a été formulée par les comités parlementaires.

3.2 Réalisations en matière de rendement

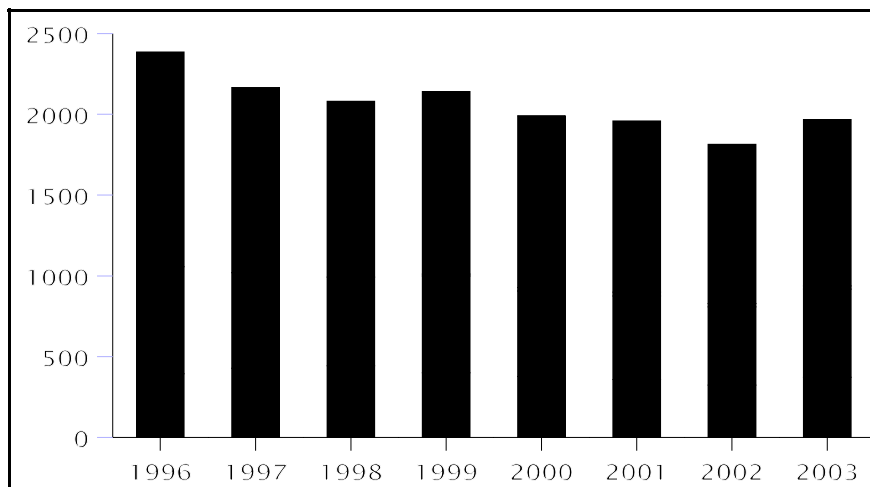
Le réseau de transport au Canada est reconnu comme étant un des plus sûrs au monde. Toutefois, on enregistre quelque 3 500 événements de transport chaque année, conformément aux exigences de déclaration fédérales. La décision du BST de mener une enquête est prise aux termes de sa *Politique de classification des événements* (visitez le site www.tsb.gc.ca/fr/common/policies/occurrences.asp pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences des décisions opérationnelles. Le principal critère qui permet au Bureau de décider s'il va enquêter consiste à se demander si l'enquête est susceptible de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les

biens ou l'environnement. En raison de ces critères, le BST ne fait pas enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même s'il s'agit d'accidents mortels.

Le BST compte quelque 141 enquêtes en cours, dont environ 11 % datent de plus de deux ans, ce qui représente une nette amélioration par rapport aux années précédentes. Pour un organisme relativement petit comme le BST, c'est un défi continu que de gérer cet arriéré et d'entreprendre de nouvelles enquêtes de façon à satisfaire aux attentes découlant du niveau élevé d'intérêt public et de demandes d'enquête.

En 2003, 1 968 accidents et 1 388 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration du BST. Le nombre d'accidents en 2003 a augmenté de 9 % par rapport aux 1 812 accidents signalés en 2002 (voir la figure 1), mais il a diminué de 2 % par rapport à la moyenne annuelle de 1 999 accidents pour la période de 1998 à 2002. En outre, 670 rapports volontaires sur des incidents ont été faits. Les pertes de vie s'élevaient à 172 en 2003, une diminution par rapport à 2002 (187) et à la moyenne de 263 pour la période de 1998 à 2002.

Figure 1 - Accidents signalés au BST
(ventilation par année civile)



Cette année, le nombre d'accidents signalés a augmenté dans tous les modes de transport, à l'exception du transport par pipeline (voir l'annexe A pour les détails). Au total, 546 accidents maritimes ont été signalés au BST en 2003, soit une augmentation de 13 % par rapport aux 485 accidents signalés en 2002 et une augmentation de 2 % par rapport à la moyenne de 537 pour la période de 1998 à 2002. Pour ce qui est du transport par pipeline, 20 accidents ont été signalés au BST, nombre correspondant au total de 2002 et à la moyenne pour la période de 1998 à 2002, et aucune blessure grave n'a été attribuée à ces accidents. Le dernier accident mortel dans l'industrie des pipelines de compétence fédérale remonte à 1988. Au total, 1 030 accidents ferroviaires ont

été signalés au BST en 2003, soit une hausse de 5 % par rapport au total de 984 de l'année précédente, mais une baisse de 3 % par rapport à la moyenne de 1 062 pour la période de 1998 à 2002. Au total, 372 accidents d'aviation ont été signalés en 2003, soit une hausse de 15 % par rapport au total de 323 de 2002. Il s'agit toutefois d'une diminution de 2 % par rapport à la moyenne de 380 pour la période de 1998 à 2002. Malgré la variation du nombre d'accidents et d'incidents signalés chaque année, la tendance au cours des dix dernières années montre une diminution progressive des taux d'accidents dans tous les modes (voir les graphiques en annexe A). Ces réductions ne peuvent pas être directement attribuées aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations au chapitre de la sécurité dans les transports découlent des efforts combinés de nombreux acteurs, notamment les constructeurs, les fabricants, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation et le BST.

Il est pratiquement impossible de mesurer avec exactitude l'impact du BST sur la sécurité des transports. Il n'existe pas deux enquêtes identiques. Certaines entraînent de nettes améliorations de la sécurité, d'autres pas. Il n'existe pas non plus de moyen fiable d'établir un lien direct entre les coûts assumés par le BST et les améliorations particulières apportées à la sécurité des transports. On peut néanmoins affirmer que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par des intervenants à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST.

Les pages qui suivent résument les résultats et les répercussions des activités du BST au cours du dernier exercice, mesurés par rapport aux indicateurs de rendement mentionnés.

Tableau 2 - Sommaire des résultats du BST

| Indicateurs de rendement | Résultats |
|--|-----------|
| Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport | ✓ |
| Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité | □ |
| Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public | ✓ |
| Sécurité accrue grâce à la réduction des risques | ✓ |
| Rendement organisationnel efficace | ✓ |
| Mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne | ★ |
| Modernisation de la gestion des ressources humaines | ✓ |
| Répondre aux pressions sur les ressources (voir le tableau 8 pour les détails) | □ |
| Légende ★ = surpasse les attentes ✓ = satisfait pleinement aux attentes □ = ne satisfait pas entièrement aux attentes | |

3.2.1 Confiance du public dans la sécurité du réseau de transport

Le Canada jouit d'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Une menace à sa sécurité pourrait compromettre la prospérité économique du pays et son aptitude en tant que nation à faire commerce efficacement, ainsi que l'aptitude des Canadiens à voyager.

Les accidents et les incidents déclarés 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 à la sécurité. Comme le démontrent les tableaux de l'annexe A, le Canada a continué en 2003 d'afficher un bon dossier en matière de sécurité. En 2003, les taux d'accidents relatifs au niveau d'activité étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Le nombre de décès est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité. En 2003, les modes aérien, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de décès par rapport à la moyenne quinquennale. Une diminution du nombre d'accidents et de décès a une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

Le BST ne peut attribuer à son seul travail la réduction des événements de transport. La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille sans cesse avec les gouvernements, l'industrie du transport et divers organismes, associations et instances internationales pour améliorer la sécurité. Il coopère en particulier avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport.

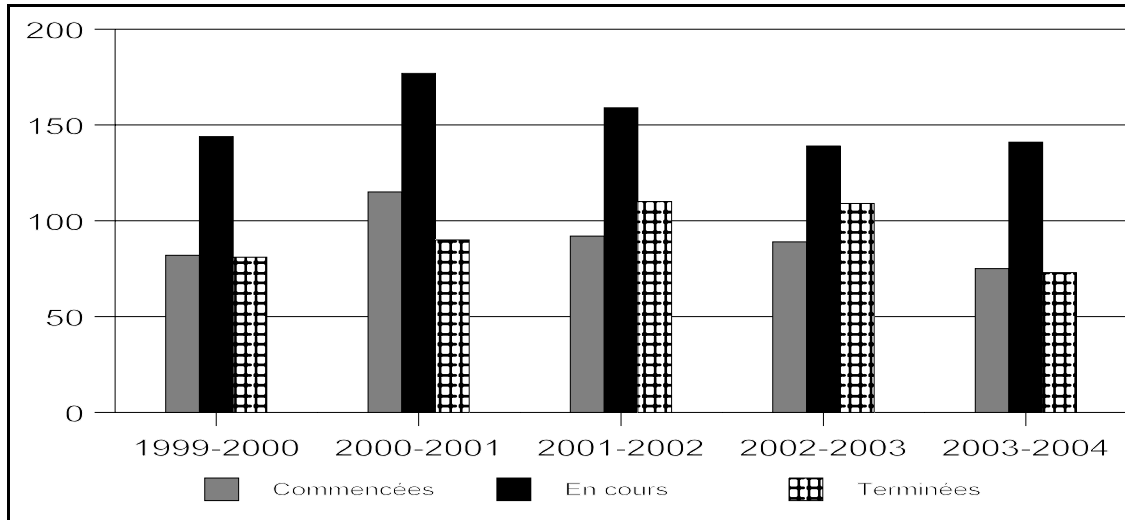
L'analyse des besoins des intervenants de l'an passé révèle que les intervenants s'attendent à ce que le BST joue un rôle plus officiel et plus actif dans la sécurité du réseau, notamment au chapitre des communications continues. En 2003-2004, le BST a lancé un programme de sensibilisation du public visant à favoriser le dialogue et à communiquer de l'information de façon plus générale à l'industrie, aux exploitants et aux organismes de réglementation. Les membres du Bureau et les cadres supérieurs du BST ont donc participé à un plus grand nombre de réunions, de présentations et de dialogues avec différents intervenants. Ce programme vise à établir des relations plus sérieuses et il amènera une meilleure compréhension de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports. Ceci mènera à une confiance accrue du public dans la sécurité du réseau de transport à mesure que les membres du public constateront la plus grande visibilité du BST et la façon dont il travaille avec ses intervenants clés.

3.2.2 Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité

Depuis sa création, le BST a toujours attaché une grande importance à la nécessité de fournir en temps opportun des renseignements essentiels à la sécurité à tous ceux qui sont bien placés pour effectuer des changements. Il n'est pas rare que le BST communique des renseignements de sécurité critiques au cours de ses enquêtes, lorsqu'il devient évident qu'il existe de l'information qui devrait être partagée avec d'autres. Le BST formule également, à l'occasion, des recommandations avant même la conclusion de l'enquête ou la publication du rapport, lorsque les renseignements disponibles le permettent. Il n'en demeure pas moins que les rapports d'enquête finals figurent parmi les produits les plus attendus du BST, surtout lorsqu'ils contiennent des recommandations de sécurité.

Encore une fois cette année, le BST a décidé d'entreprendre un moins grand nombre d'enquêtes pour concentrer ses ressources sur les enquêtes en cours et sur le programme de renouvellement. Seulement 75 nouvelles enquêtes ont été commencées en 2003-2004, comparativement à 89 l'année dernière (voir la figure 2). Cette année, le BST a terminé 73 enquêtes comparativement à 109 l'année dernière. Le nombre d'enquêtes en cours a augmenté à 141 à la fin de l'exercice par rapport à 139 en début d'exercice.

Figure 2 - Enquêtes commencées / en cours / terminées



Pour ce qui est des enquêtes terminées en 2003-2004, le délai entre l'événement et le rapport a également augmenté à 684 jours par rapport aux 580 jours de l'année précédente (voir le tableau 3). Ces résultats sont directement attribuables aux décisions de se concentrer sur les enquêtes complexes qui se poursuivent depuis plus de deux ans et sur l'affectation de ressources d'enquête à d'autres initiatives visant à améliorer le rendement à long terme. Des progrès notables ont été réalisés au chapitre de la réduction de l'arriéré des vieux dossiers, ce qui a temporairement haussé le délai moyen entre l'événement et le rapport. Des progrès ont également été réalisés sur les diverses initiatives d'amélioration. 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 jusqu'au 31 mars 2004 figurent à la rubrique 3.3.1 du présent rapport.

Tableau 3 - Productivité du BST

| | Marine | | Rail / Pipeline | | Aviation | | Total | |
|--|-----------|-----------|-----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2002-2003 | 2003-2004 | 2002-2003 | 2003-2004 | 2002-2003 | 2003-2004 | 2002-2003 | 2003-2004 |
| Enquêtes commencées | 13 | 14 | 20 | 14 | 56 | 47 | 89 | 75 |
| Enquêtes terminées | 15 | 18 | 24 | 15 | 70 | 40 | 109 | 73 |
| Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées | 703 | 953 | 757 | 894 | 494 | 485 | 580 | 684 |
| 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. | | | | | | | | |

En 2003-2004, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 63 communications de sécurité, soit 11 recommandations, 22 avis et 30 lettres d'information (voir le tableau 4 pour la ventilation par mode de transport).

Tableau 4 - Communications de sécurité du BST

| | Recommandations | Avis de sécurité | Lettres d'information |
|----------|-----------------|------------------|-----------------------|
| Marine | 7 | 6 | 11 |
| Pipeline | 0 | 0 | 0 |
| Rail | 4 | 7 | 11 |
| Aviation | 0 | 9 | 8 |
| Total | 11 | 22 | 30 |

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. Le tableau 5 présente des mesures de sécurité qui ont été prises en 2003-2004.

Tableau 5 - Mesures de sécurité - partie I

| Événements ayant fait l'objet d'une enquête | Mesures de sécurité |
|--|--|
| <p>Alors que le <i>Alex B. 1</i> draguait le pétoncle au large de Havre-Saint-Pierre (Québec), de l'eau a été découverte dans la salle des machines. Par conséquent, tous les compartiments de la cambuse jusqu'aux emménagements ont été inondés.</p> <p><i>(L'enquête a révélé que le navire avait une perforation sous la ligne de flottaison du côté bâbord à cause du blindage inadéquat de la coque alors qu'il se livrait à des activités de dragage. Les cloisons étanches ont été compromises suite à une refonte du navire, et le propriétaire ne connaissait pas les principes de base de stabilité et les règlements applicables).</i></p> | <p>Une recommandation adressée à Transports Canada exigeait que Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs et les établissements de formation mettent au point une stratégie visant l'établissement et le maintien d'une culture de sécurité dans l'industrie de la pêche. Des consultations sont en cours et des initiatives sont en voie d'élaboration pour permettre une étude plus en profondeur pour une analyse plus poussée et l'élaboration de recommandations.</p> |
| <p>Un train de voyageurs de VIA Rail circulant à 97 mi/h ne s'est pas arrêté à un signal d'arrêt absolu.</p> <p><i>(L'enquête a révélé le besoin d'une installation d'enregistrement pour confirmer l'efficacité des communications vocales de la cabine. Si les cabines des locomotives de tête avaient été équipées d'un dispositif d'enregistrement des conversations, il aurait peut-être été possible de déterminer avec plus d'exactitude l'efficacité des communications de l'équipe pendant que le train approchait du lieu de l'événement.)</i></p> | <p>Transports Canada s'est engagé à travailler avec l'industrie canadienne et des organismes gouvernementaux des États-Unis en vue de discuter des options disponibles pour l'établissement de caractéristiques pour le rendement des consignateurs d'événements, y compris les moyens d'enregistrement audio.</p> |

| Événements ayant fait l'objet d'une enquête | Mesures de sécurité |
|--|---|
| <p>Perte de contrôle du Beechcraft 99A</p> <p><i>(L'enquête a révélé que les boulons de fixation supérieurs du vérin de compensateur du stabilisateur qui fixent les pattes de fixation supérieures du vérin à la cellule avaient été mal installés. Il a été difficile de trouver le boulon mal installé au cours de la double inspection en raison de la structure de la cellule adjacente, du corps du vérin et des pattes de montage positionnées devant les boulons).</i></p> | <p>Transports Canada a fait part de ses préoccupations à la Federal Aviation Administration (FAA) concernant cet accident et un autre accident similaire. Transports Canada a informé la FAA qu'il avait publié une Alerte aux difficultés en service dans laquelle il recommandait que les exploitants et les techniciens responsables de l'entretien des aéronefs Beechcraft (Raytheon) King Air modèle A100 et Airliner modèle 99A redoublent de prudence pendant l'installation des vérins de compensateur du stabilisateur et qu'ils s'assurent qu'un deuxième examen sera bel et bien effectué.</p> |

De l'information sur la sécurité est également communiquée 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 correctrices 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 correctrices déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux. Le tableau suivant présente des mesures de sécurité qui ont été prises avant la fin de l'enquête du BST.

Tableau 6 - Mesures de sécurité - partie II

| Événements ayant fait l'objet d'une enquête | Mesures de sécurité |
|--|--|
| <p>Nauffrage du véhicule amphibie à passagers <i>Lady Duck</i>.</p> <p><i>(L'enquête a révélé que l'eau entrainait continuellement dans la coque par de nombreuses ouvertures, que les pompes ne fonctionnaient pas comme prévu, qu'aucun système de gestion de la sécurité efficace n'était en place et que le cadre de réglementation ne tenait pas compte adéquatement des risques inhérents. Un auvent a empêché l'évacuation verticale des victimes qui portaient des vêtements de flottaison individuels).</i></p> | <p>Transports Canada a exigé que les exploitants des véhicules amphibie donnent des consignes de sécurité aux passagers. Des renseignements et des conseils sur l'inspection ont été acheminés aux inspecteurs maritimes de Transports Canada. Le Cours d'inspection des petits navires à passagers a été modifié. Des annonces à la population ont été effectuées et des affiches distribuées dans les secteurs touristiques. Tous les véhicules amphibie ont été inspectés, y compris le système de pompes d'assèchement et les alarmes, et les exploitants ont été informés des mesures de précaution nécessaires. Un fabricant de bouées de sauvetage a été contacté, et ses procédures d'assurance de la qualité et d'inspection ont été examinées.</p> |
| <p>Explosion de gaz naturel à une station de compression de Gazoduc TQM Inc.</p> <p><i>(L'enquête a révélé qu'aucune norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) n'exigeait l'établissement de programmes de gestion de la qualité et d'assurance de la qualité pour toute installation de gazoduc en construction afin d'assurer le bon état global de l'installation et des activités en cours).</i></p> | <p>La norme CSA Z662 a été modifiée pour inclure les exigences ISO 9000 en matière de programmes de gestion de la qualité et d'assurance de la qualité pour les projets de construction de pipelines au Canada.</p> |

| Événements ayant fait l'objet d'une enquête | Mesures de sécurité |
|---|--|
| <p>Approche au mauvais aéroport par un Airbus A319</p> <p><i>(L'équipage d'un Airbus A319 d'Air Canada qui effectuait un vol régulier à destination de Kelowna (C.-B.) a effectué une approche à vue par inadvertance sur l'aéroport de Vernon avant de se rendre à sa destination prévue. Le système de navigation de l'avion avait été réglé pour fournir des renseignements sur le gisement et la distance de l'aéroport de Kelowna, mais l'équipage a confondu l'aéroport de Vernon avec l'aéroport de Kelowna et a amorcé une approche).</i></p> | <p>L'inspecteur principal de l'exploitation de Transports Canada pour Air Canada examinera le manuel d'utilisation de l'avion de l'exploitant dans le but d'intégrer les renseignements de sécurité contenus dans la circulaire d'information. Transports Canada compte aussi publier une Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires sur les risques associés à ce phénomène.</p> <p>Air Canada a lancé une campagne de sensibilisation au sein de la société en communiquant les détails de cet incident à ses équipages. Air Canada a également modifié son manuel d'exploitation pour améliorer les directives relatives aux approches à vue et elle élabore de nouveaux modèles de gestion des risques pour les approches à vue.</p> |

3.2.3 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public

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. Les enquêteurs du BST ont observé une plus grande sensibilisation aux questions de sécurité et des signes révélateurs d'une culture de la sécurité chez les gens qu'ils côtoient dans le cadre de leurs activités. Par exemple, le BST note que les gouvernements et les membres de l'industrie du transport collaborent à la promotion et à la mise en œuvre des solutions en prenant des mesures au chapitre de la réglementation et des programmes et en faisant de l'éducation. L'accent est mis sur l'adoption du concept d'un système de gestion de la sécurité (c.-à.-d., un cadre officiel pour intégrer la sécurité aux activités quotidiennes des entreprises). Un système de gestion de la sécurité comprend des objectifs de sécurité et de rendement, un processus d'évaluation des risques, des responsabilités et des pouvoirs clairs, des règles et des procédures, un processus de surveillance et d'évaluation. Des accidents majeurs comme l'écrasement de l'avion du vol 111 de Swissair et le naufrage du *Lady Duck* ont conscientisé le public à la sécurité dans les

« Le Canada est un des chefs de file mondiaux en matière de gestion de la sécurité ».

Droit devant - Une vision pour les transports au Canada, septembre 2003

transports. Il est difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, mais le fait que les intervenants utilisent les messages de sécurité du BST démontre l'efficacité des activités du BST visant à réaliser les objectifs qu'il s'est fixé.

Le BST saisit chaque occasion qui se présente pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser les gens aux questions de sécurité. En 2003-2004, le BST a publié 73 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il a également publié trois numéros du périodique *Réflexions* au cours de l'exercice 2003-2004. Cette publication contribue à promouvoir la sécurité des transports en se penchant sur les enseignements qui se dégagent des enquêtes sur les accidents. Elle permet également de diffuser les résultats d'enquête à un plus grand public.

« Nous avons été surpris de recevoir autant d'information si rapidement et nous sommes reconnaissants au BST de nous avoir fait parvenir une mise à jour. »
[Traduction]

Plus proches parents d'une victime de l'accident du vol 126 de Georgian Express, survenu à l'île Pelée, en janvier 2004

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 1 357 demandes de renseignements qu'il a reçues sur son site Web et à 424 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 une conférence de presse et diffusé 8 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 632 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.tsb.gc.ca) enregistre en moyenne plus de 49 000 occurrences par jour et 1 860 visites par jour, soit une augmentation de quelque 35 % 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 BST diffuse des renseignements sur la sécurité à l'échelle internationale. Un grand nombre de ses produits sont distribués au Canada, aux États-Unis, en Europe et ailleurs dans le monde. Le BST diffuse également des renseignements en provenance de pays étrangers. Cette collaboration entre le BST et des organismes étrangers permet d'améliorer l'accès public aux renseignements sur la sécurité partout au monde.

La compétence et les méthodes d'enquête du BST sont reconnues à l'échelle internationale. Le BST a notamment été invité à Singapour pour donner de la formation en méthodologie d'enquête à des spécialistes des accidents d'aviation. Le BST a également été invité à assister à des conférences nationales et internationales pour présenter sa méthodologie d'enquête sur les facteurs humains. En outre, des employés du BST donnent chaque année des cours à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie, où sont enseignées les méthodes et les dispositions législatives utilisées par les bureaux d'enquête du monde entier. En participant à de telles activités et en partageant ses méthodes, le BST communique aux entreprises des pratiques exemplaires qu'elles peuvent ensuite utiliser à l'interne, ce qui permet également à l'industrie de mieux comprendre la rigueur avec laquelle le BST conduit ses enquêtes.

Le programme de formation sur la Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité élaboré par le BST continue de susciter beaucoup d'intérêt au sein de l'industrie, notamment chez les transporteurs aériens et les compagnies ferroviaires, ainsi que chez d'autres organismes de sécurité au Canada et à l'étranger (aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni). Le BST n'offre pas en général de formation à l'extérieur; toutefois des places libres dans les séances de formation destinées aux enquêteurs du BST ont été offertes à des personnes jouant un rôle dans la sécurité des transports, que ce soit au sein d'organismes publics ou privés. Cette formation s'est avérée profitable, car elle permet aux participants de mieux comprendre les méthodes de travail du BST et de maîtriser une méthodologie et des démarches qu'ils peuvent appliquer pour réaliser leur objectif commun qui est de faire progresser la sécurité dans les transports.

Vu le nombre élevé d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche (près de 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 gouvernementaux des paliers fédéral et provincial 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 pour réduire le nombre d'accidents et de décès.

3.2.4 Sécurité accrue grâce à la réduction des risques

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 quelle méthode d'enquête il doit utiliser. 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.

Au total, 4 026 événements ont été signalés au BST au cours de l'exercice 2003-2004. Le BST a décidé de faire enquête sur 75 d'entre eux. Tous les événements déclarés ont été examinés conformément à la Politique de classification des événements du BST afin de déterminer dans quels cas une enquête permettrait de faire avancer la sécurité de façon notable. Des renseignements sur tous les événements déclarés ont été saisis dans la base de données du BST à des fins de documentation, pour analyser les tendances et valider les constatations liées aux lacunes de sécurité.

« Transports Canada a apporté d'importantes modifications à ses règlements et à son processus d'inspection et de certification des petits bâtiments à passagers depuis le naufrage du *True North II*. Le Ministère a tenu compte des préoccupations et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports et met la dernière main aux modifications réglementaires et aux initiatives connexes. »

David Collenette, ministre des Transports,
mars 2003

Une façon de mesurer la qualité des constatations et des recommandations du BST consiste à évaluer l'efficacité du BST à convaincre d'autres instances de la nécessité d'adopter des changements visant à améliorer la sécurité. C'est pourquoi le BST évalue les réponses à ses recommandations pour déterminer dans quelle mesure les lacunes de sécurité ont été ou sont en voie d'être corrigées. En toute logique, la mise en œuvre des mesures de sécurité dépend du degré d'acceptation de l'existence de la

condition dangereuse, par la personne à qui a été adressée la recommandation, et de l'importance des risques inhérents. En 2003-2004, le BST a reçu 19 réponses à ses recommandations. Le BST estime que 2 réponses étaient entièrement satisfaisantes; 8 réponses dénotaient une intention satisfaisante de

corriger la lacune mentionnée dans les recommandations, et 4 réponses dénotaient une intention en partie satisfaisante; 5 réponses ont été jugées non satisfaisantes. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans le tableau 7.

Tableau 7 - Évaluation des réponses aux recommandations du BST – exercice courant

| Réponse reçue au cours de l'exercice 2003-2004 | 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 | 2 | 0 | 2 | 1 | 5 | 10 |
| Pipeline | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Rail | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 5 |
| Aviation | 0 | 8 | 0 | 3 | 0 | 11 |
| Total | 2 | 8 | 4 | 5 | 7 | 26 |

En 2004-2005, le BST entreprendra une réévaluation détaillée des réponses à toutes les recommandations publiées depuis sa création en 1990. Cet examen fournira une vision à long terme des résultats obtenus grâce aux recommandations du BST. Les résultats de cette réévaluation figureront dans le rapport sur le rendement du BST de 2004-2005.

3.2.5 Rendement organisationnel efficace

Au cours de l'exercice 2003-2004, nous avons achevé et mis en œuvre un nouveau cadre intégré de planification et de gestion des ressources pleinement synchronisé avec le cycle de planification et de rapport à l'échelle du gouvernement. Ce nouveau cadre a permis d'identifier des priorités et des plans correspondant au plan stratégique et il a mené à l'affectation de ressources fondées sur ces plans et priorités. Cela a permis une utilisation plus stratégique et mieux ciblée des ressources dans le but d'optimiser les résultats pour les Canadiens. De plus, des liens clairs ont été établis entre les plans et les priorités de l'organisme et les engagements individuels principaux des cadres supérieurs, assurant ainsi la responsabilisation à l'égard des résultats.

Des progrès ont également été réalisés au chapitre de la mesure du rendement et du processus des rapports. Un processus plus rigoureux a été mis en œuvre pour surveiller les résultats et l'utilisation des ressources par le biais de rapports périodiques et d'examen de la haute gestion. Les travaux sur l'élaboration du tableau de bord équilibré se sont poursuivis et les liens nécessaires ont été

établis avec le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor. La mise en œuvre complète du tableau de bord équilibré à titre d'outil principal pour la mesure du rendement devrait se faire au cours de l'exercice 2004-2005.

En 2003-2004, le BST a aussi mis en œuvre pour la première fois un programme officiel de vérification interne. Un comité de vérification a été créé au sein de l'organisme. En utilisant le profil de risque de l'organisme, le comité de vérification a établi des priorités de vérification interne et a approuvé l'exécution de deux vérifications. La première vérification a débuté en mars 2004 et s'est achevée au début de 2004-2005. Ce rapport de vérification, accompagné d'un plan d'action de la gestion, sera bientôt publié sur le site Web du BST.

Le plan d'activités du BST mettait l'accent sur la formation des employés. En 2003-2004, le BST a terminé l'élaboration des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. En 2003-2004, le BST a investi quelque 1,3 million de dollars, soit 3,7 % de ses frais d'exploitation totaux dans la formation de ses employés. Un nouvel outil automatisé a été acheté et mis en œuvre pour permettre d'élaborer plus facilement des plans d'apprentissage personnalisés pour tous les employés. Au cours des prochaines années, le BST prévoit maintenir son niveau élevé d'investissement dans la formation de ses employés, mais il s'assurera que ces investissements seront mieux ciblés grâce aux nouveaux outils qui sont maintenant mis à la disposition des employés et des gestionnaires.

Le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux mené en 2002 s'est avéré le mécanisme principal officiel pour définir les questions liées au milieu de travail. Le taux de participation des employés du BST était élevé, ce qui est encourageant. Le sondage a permis de déterminer différentes questions devant être réglées. En 2002-2003, le BST a créé un comité employés-gestionnaires qui avait pour mandat d'élaborer un plan d'action devant être approuvé par la gestion et d'aider la direction à mettre en œuvre le plan approuvé. Au cours de 2003-2004, le comité s'est réuni régulièrement pour évaluer les progrès en fonction du plan d'action et il a fait rapport au Comité de la haute gestion. Dans l'ensemble, de bons progrès ont été réalisés sur la plupart des questions devant faire l'objet d'un suivi au cours de la dernière année et des travaux sont en cours sur le reste des questions. La réaction des employés et des gestionnaires à cette approche a été des plus positives. Étant donné ce succès, on a examiné et modifié le mandat du comité afin d'y ajouter un élément de collaboration aux communications internes et faire en sorte que le comité devienne permanent.

En 2003-2004, la haute gestion du BST a entamé une série de discussions pour examiner la structure de gouvernance interne. Ces discussions organisées ont mené à l'adoption d'une nouvelle structure de prise de décisions qui sera mise en œuvre en 2004-2005. La nouvelle structure concentrera les efforts des gestionnaires dans les domaines qui revêtent pour eux une grande importance et elle permettra aux gestionnaires de passer davantage de temps sur des questions stratégiques de plus grande envergure. Les processus de prise de décisions seront aussi simplifiés. Ils intégreront les éléments de contrôleur moderne et fourniront une plus grande transparence.

Dans l'ensemble, le BST a fait de grands progrès en ce qui a trait à l'amélioration de ses cadres de gestion interne et à l'optimisation de l'utilisation de ses ressources. Au cours de l'année, des représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor ont fait référence au BST comme modèle de bon rendement organisationnel devant être suivi par les autres. De plus, des cadres supérieurs du BST ont souvent été invités à partager leur expérience avec leurs collègues provenant d'autres organismes.

3.2.5.1 Mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne

L'initiative pluriannuelle de modernisation de la fonction de contrôleur vise à moderniser les activités de gestion au sein de la fonction publique. Il s'agit d'assurer une meilleure information sur le rendement, une saine gestion des risques et des systèmes de contrôle adéquats tout en renforçant les valeurs et l'éthique et en rehaussant la redevabilité du gouvernement envers le Parlement et les Canadiens.

À la fin de 2001, le BST a effectué une évaluation de ses pratiques de gestion actuelles à partir de 33 critères d'une saine gestion organisationnelle. Le rapport *Évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne*, qui a été publié en mars 2002 au terme de cette évaluation, cernait quelques domaines du cadre de gestion où d'importants changements s'imposaient pour en arriver à une fonction de contrôleur moderne. Le rapport est disponible à l'adresse www.tsb.gc.ca/fr/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp.

Conscient de l'intérêt qu'il y a à moderniser les pratiques de gestion ainsi que des risques auxquels l'organisation est exposée si de solides aptitudes de contrôle ne sont pas enchâssées dans les activités quotidiennes, le BST a fait de la modernisation de la fonction de contrôleur une priorité de la gestion et intégré des activités et des projets en ce sens dans ses plans d'activités annuels (disponibles sur le site du BST à l'adresse www.tsb.gc.ca/fr/publications/index.asp#business_plan).

Au cours de l'exercice 2002-2003, une grande partie du travail accompli au chapitre de la modernisation de la fonction de contrôleur était au stade préparatoire. Le BST a créé un cadre de planification des activités qui intègre de façon cohérente les tâches de planification et qui coïncide avec le cycle de planification du gouvernement. Ce cadre, maintenant pleinement mis en œuvre, a amélioré et facilité les décisions d'affectation des ressources pour l'exercice 2003-2004 et a permis de garantir que les ressources sont reliées aux plans et aux priorités de l'organisme.

En 2003-2004, on a mis au point deux nouveaux outils de gestion : un outil de mesure du rendement et un plan de vérification interne fondé sur les risques. Le BST a également déterminé les connaissances et aptitudes précises que doivent posséder les gestionnaires et experts fonctionnels dans le cadre d'une gestion moderne. Des profils de compétences et des normes d'apprentissage ont été élaborés. Ils serviront à évaluer les compétences actuelles de la gestion à mettre en œuvre des plans de formation pour faciliter la modernisation de la gestion et des ressources humaines. Les gestionnaires ont également commencé à suivre une formation de base grâce à une combinaison de cours officiels offerts à l'interne et à l'externe.

Puisque l'initiative de contrôleur moderne en tant que projet est terminée, le BST a assuré la durabilité de ses efforts à long terme en créant un poste permanent d'agent de planification et de rapports ministériels. Ce nouveau poste aidera la haute gestion à s'assurer que les cadres de planification et de gestion du rendement continuent d'être utilisés pour appuyer la prise de décisions. Cette personne s'assurera aussi que les cadres et les outils à l'appui sont tenus à jour et sont pertinents afin de satisfaire aux besoins de l'organisme.

Compte tenu de nos priorités concernant la modernisation de la fonction de contrôleur et des préoccupations de l'organisme, le BST a participé activement avec d'autres ministères et organismes à des projets de modernisation de la fonction de contrôleur, à la mise en commun des pratiques exemplaires et à la recherche de solutions permettant de réduire les coûts et les efforts. Par exemple, le BST a dirigé trois projets interministériels d'innovation visant le changement de culture au sein des organisations, l'intégration et la simplification des renseignements sur le rendement, et les valeurs et l'éthique dans le cadre des partenariats entre organisations. Le personnel du BST a été reconnu par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le milieu des petits organismes pour le leadership qu'il exerce à cet égard.

Le BST a aussi commencé à utiliser le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor. Le cadre a été présenté à tous les gestionnaires et à leurs adjoints administratifs comme un outil de gestion. Des travaux ont aussi été entrepris sur l'élaboration des activités du plan d'activités et des indicateurs de rendement du tableau de bord équilibré selon des éléments du cadre.

3.2.5.2 Modernisation de la gestion des ressources humaines

L'approbation par le Parlement de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aura 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, sera mise en œuvre au cours des deux prochaines années. En 2003-2004, 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. Des travaux ont été entrepris d'une manière proactive pour créer un cadre de consultation syndical-patronal et commencer la formation des gestionnaires sur la dotation fondée sur les valeurs. 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.

3.3 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 sur des ressources particulières. 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. En cherchant à obtenir l'approbation de ces fonds, le BST s'est engagé à réaliser des résultats particuliers (voir le tableau 8). Les trois prochaines rubriques fournissent un aperçu des résultats atteints jusqu'à maintenant selon chaque engagement.

Tableau 8 - Engagements concernant les pressions budgétaires

| Engagements | | Résultats atteints | |
|---|----------------------------------|--|---|
| Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST | | | |
| Ressources approuvées 2003-2004 | 1,6 million de dollars et 13 ETP | Ressources réelles utilisées 2003-2004 | 1,2 million de dollars et 6 ETP |
| Réduire le nombre d'enquêtes en cours à moins de 100 | | □ | |
| Diminuer le délai moyen entre l'événement et le rapport de 10 % (ou environ 60 jours) | | □ | |
| Réduire de façon considérable l'arriéré des rapports non publiés de classe 3 | | ✓ | |
| 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 | | ✓ | |
| Renouveler la gestion de l'information | | | |
| Ressources approuvées 2003-2004 | 0,4 million de dollars et 1 ETP | Ressources réelles utilisées 2003-2004 | 0,36 million de dollars et 2 ETP ¹ |
| Élaborer une nouvelle architecture et une suite intégrée de systèmes pour appuyer les besoins de l'entreprise | | ✓ | |
| Mettre à niveau le système de gestion des dossiers et améliorer le système de classement | | ✓ | |
| Élaborer et mettre en œuvre la formation des employés et les outils de sensibilisation | | ✓ | |
| Remplacer les immobilisations | | | |
| Ressources approuvées 2003-2004 | 0,86 million de dollars | Ressources réelles utilisées 2003-2004 | 0,81 million de dollars |
| Remplacer une liste particulière de biens | | ★ | |
| Élaborer et mettre en œuvre un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations | | □ | |
| <p>Légende</p> <p>★ = surpasse les attentes</p> <p>✓ = satisfait pleinement aux attentes</p> <p>□ = ne satisfait pas entièrement aux attentes</p> | | | |
| <p>¹ Le BST a investi un montant supplémentaire de 0,63 million de dollars de son propre budget de base dans cette initiative, soit un investissement total d'environ 1 million de dollars en 2003-2004.</p> | | | |

3.3.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST

Au cours de l'exercice 2002-2003, le BST a entrepris un processus de consultation visant à obtenir les commentaires d'une grande gamme d'intervenants du BST. Ces consultations ont procuré une vaste évaluation des besoins et des attentes des intervenants, une évaluation du succès du BST dans la réalisation de son mandat et un portrait de la façon dont il est perçu de l'extérieur. En 2003-2004, les résultats des consultations ainsi que d'autres renseignements ont été utilisés pour l'examen des processus opérationnels et des résultats de l'organisme afin de s'assurer qu'ils continuent de satisfaire aux besoins des intervenants et que des résultats optimaux peuvent être atteints avec les ressources fournies par le Parlement.

On a entrepris un projet de remodelage des produits et services afin d'aborder les questions soulevées lors de l'analyse des besoins des intervenants. Dans le cadre de ce projet, on a examiné les différents produits et services actuellement offerts par le BST et on a proposé des modifications dans le but d'augmenter l'efficacité et la ponctualité des communications relatives aux événements avec les intervenants. Par la suite, l'équipe de projet a formulé plusieurs recommandations au Comité de la haute gestion. Ces recommandations seront examinées plus à fond en 2004-2005; elles seront classées par ordre de priorité et mises en œuvre.

Un groupe de travail du BST a examiné la Politique de classification des événements pour déterminer si elle tenait bien compte des besoins des intervenants au chapitre des décisions prises sur les enquêtes. Dans l'ensemble, le groupe a conclu que la politique était efficace, car elle faisait en sorte que les enquêtes étaient effectuées sur les événements qui permettaient de promouvoir la sécurité. Les membres du Bureau ont aussi confirmé qu'ils croyaient que cette politique était appliquée de façon constante.

Un groupe de travail a été créé pour élaborer une définition d'« enquête sur une question de sécurité » et formuler une recommandation à savoir si le BST devrait mener des enquêtes sur des questions de sécurité. Une « enquête sur une question de sécurité » est généralement fondée sur des enquêtes similaires plutôt que sur un seul événement. Le groupe a recommandé que le BST effectue des enquêtes sur des questions de sécurité comme un autre moyen de cerner des lacunes de sécurité. Pour faciliter ce processus, un plan du processus et une structure de gouvernance provisoire pour la conduite de ces enquêtes ont été élaborés. Les recommandations du groupe de travail ont été approuvées par le Comité de la haute gestion et la structure de gouvernance est sur le point d'être terminée.

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 le délai moyen entre l'événement et le rapport de 10 % (ou d'environ 60 jours) d'ici la fin de l'exercice 2004-2005. Dans le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés supplémentaires sont considérés comme des remplaçants éventuels de ceux dont on prévoit le départ au cours des prochaines années. Ces ressources supplémentaires permettront en outre au personnel actuel, plus expérimenté, de contribuer à diverses initiatives à long terme qui visent 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 en début d'exercice 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 permettra à la gestion de s'assurer que les améliorations dans les processus ont les répercussions souhaitées sur les résultats. En 2004-2005, la gestion réévaluera aussi les objectifs pour déterminer les niveaux durables optimaux à maintenir à l'avenir.

Le nombre de nouvelles enquêtes commencées 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. Le nombre d'autres résultats de sécurité a diminué en 2003-2004 à la suite de la réduction du nombre de nouvelles enquêtes commencées. Il s'agit d'une répercussion naturelle puisque les résultats de sécurité découlent directement des enquêtes.

Le nombre d'enquêtes en cours à la fin de l'année et le délai entre l'événement et le rapport ont augmenté en 2003-2004 (voir la rubrique 3.2.2 pour connaître les chiffres). Ceci représente de petits progrès mesurables par rapport aux engagements particuliers du BST pour plusieurs raisons. Premièrement, le BST a fait face à un long délai pour le recrutement et la formation de nouveaux membres du personnel en raison de la nature spécialisée des postes. Les nouveaux membres du personnel n'ont pas été en poste et productifs avant la deuxième moitié de l'exercice. Deuxièmement, nous avons délibérément décidé de nous 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 11. Toutefois, ceci signifie aussi que le délai moyen entre l'événement et le rapport a temporairement augmenté. Finalement, le BST s'est très tôt concentré sur d'autres initiatives pour améliorer les processus, qui auront

principalement une incidence sur les enquêtes à venir. Dans l'ensemble, la haute gestion du BST estime que l'organisme est sur la bonne voie pour respecter ses engagements d'ici la fin de 2004-2005.

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 cours de l'exercice 2003-2004, le BST a terminé 73 nouveaux rapports d'enquête. Au cours de l'exercice, 179 rapports ont été traduits, révisés, mis en page et affichés sur le site du BST; laissant donc 86 rapports non publiés à traiter à la fin de l'exercice. Des plans sont en place pour terminer la publication de ces rapports au cours de l'exercice 2004-2005. Des travaux sont également en cours pour trouver des solutions afin de s'assurer que les prochains rapports d'enquête seront affichés sur le site 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. La gestion du BST croit que, dans le but de poursuivre les améliorations du rendement à long terme, elle doit faire des investissements en libérant le personnel et les gestionnaires chevronnés pour former le personnel et renforcer les processus de travail internes. Voici des exemples des activités d'investissement visant une amélioration soutenue du rendement éventuel :

- on a élaboré et mis en œuvre un programme 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 chevronnés ont participé au projet sur l'amélioration de la gestion de l'information (voir la rubrique 3.3.2 pour des détails).

D'importants progrès ont été réalisés à ce chapitre et davantage d'efforts seront déployés au cours de l'exercice 2004-2005.

3.3.2 Renouveler la gestion de l'information

Au cours de 2003-2004, la mise à niveau du système de gestion des dossiers, nécessaire pour remplacer la version actuelle du logiciel non supporté, a été effectuée avec succès. Cela permettra au BST de maintenir sa capacité de gérer ses dossiers physiques. De plus, une analyse de la situation a été effectuée pour déterminer les améliorations à apporter à la structure de classification des dossiers pour les dossiers liés aux fonctions des services intégrés de l'organisme. Cela fera en sorte que la mémoire du BST est gérée efficacement et que l'organisme est en mesure d'effectuer la transition vers un environnement de gestion des dossiers électroniques. Ce projet se poursuivra au cours de l'exercice 2004-2005 et la portée sera élargie pour inclure les dossiers liés aux autres fonctions.

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 seront maintenant offertes de façon continue aux nouveaux employés du BST.

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. Au cours de la dernière année, le projet AGILE, en utilisant le Modèle de référence stratégique du gouvernement du Canada, a fait progresser les objectifs susmentionnés par le biais d'un groupe de discussion à l'échelle de l'organisation. Le groupe de discussion a terminé différents modèles de gestion et a élaboré un schéma d'orientation architectural d'entreprise et un prototype d'un 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. À plus long terme, le BST exploitera ce nouvel environnement automatisé de l'entreprise pour faciliter des gains de productivité et améliorer la ponctualité des produits et des services du BST.

3.3.3 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 dix 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 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.

Le BST a élaboré un plan pluriannuel de remplacement des biens conforme aux cycles de vie normaux des biens. Toutefois, davantage d'efforts sont requis pour rationaliser les immobilisations et réduire le besoin d'investir dans les immobilisations en utilisant d'autres solutions telles que la location d'équipement, la sous-traitance de certains travaux ou le partage des installations avec d'autres organismes gouvernementaux. D'autres travaux sont aussi requis pour déterminer les ressources financières qui peuvent être réaffectées à l'interne pour permettre la mise en œuvre du plan pluriannuel de remplacement.

3.4 Résultats financiers

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 25,7 millions de dollars. Un budget supplémentaire au montant de 5,0 millions de dollars a par la suite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente et pour des rajustements face aux pressions budgétaires. Des transferts s'élevant à 2,4 millions de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des ajustements par suite de négociations collectives, la mise en œuvre de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et de la vérification interne, haussant ainsi le total des autorisations à 33,1 millions de dollars.

En 2003-2004, le BST a dépensé 32,1 millions de dollars à même ses autorisations totales de 33,1 millions de dollars. Sur le budget d'exploitation du BST, 1 million de dollars est resté inutilisé. Le montant inutilisé est principalement dû à des dépenses inférieures aux prévisions relativement aux salaires et à la formation de nouveaux employés ainsi qu'au report de certains projets à 2004-2005. Les états financiers complets vérifiés figurent à l'annexe C.

Les dépenses globales du BST représentent un coût d'environ un dollar 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.

Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST.

| Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars) | | | | | |
|---|--|-------------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|
| | | 2003-2004 | | | |
| Crédit | | Total Budget principal | Dépenses prévues | Autorisations totales | Dépenses réelles |
| | Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports | | | | |
| 15 | Dépenses de fonctionnement | 22,3 | 26,4 | 29,6 | 28,6 |
| (S) | Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés | 3,4 | 3,4 | 3,5 | 3,5 |
| | Total pour le ministère | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations (voir le tableau 9 pour plus de détails). | | | | | |

**Tableau 9 - Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2003-2004
(en millions de dollars)**

| Autorisations | Montant |
|---|----------------|
| Budget principal | 25,7 |
| Budgets supplémentaires – Report des surplus de l'année précédente | 1,0 |
| Budgets supplémentaires – Pressions budgétaires | 3,9 |
| Transferts du Conseil du Trésor – Conventions collectives | 2,1 |
| Transferts du crédit 10 du Conseil du Trésor – Modernisation de la fonction de contrôleur et vérification interne | 0,2 |
| Dépenses des recettes provenant de la disposition des biens excédentaires de l'État | 0,1 |
| Rajustements de fin d'année aux régimes d'avantages des employés | 0,1 |
| Autorisations totales | 33,1 |

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau explique d'une manière uniformisée pour l'ensemble du gouvernement l'utilisation des ressources par le BST.

| Dépenses prévues des ministères par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars) | | | | |
|---|---------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| Secteur d'activité | 2003-2004 | | | |
| | Total Budget principal | Dépenses prévues | Autorisations totales | Dépenses réelles |
| Personnel en équivalents temps plein | 235 | 249 | 249 | 227 |
| Fonctionnement | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Total des dépenses brutes | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Moins : | | | | |
| Recettes disponibles | - | - | - | - |
| Total des dépenses nettes | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Autres recettes et dépenses | | | | |
| Recettes non disponibles | - | - | - | - |
| Coût des services offerts par d'autres ministères | 3,1 | 3,0 | 3,1 | 3,1 |
| Coût net du programme | 28,8 | 32,8 | 36,2 | 35,2 |
| Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires. | | | | |

Le tableau 10 ci-après présente la ventilation du coût net du programme du BST selon les activités de fonctionnement. Tous les frais généraux ont été répartis entre les activités de fonctionnement servant à appuyer directement la prestation du programme. La plus grande partie des ressources (77,4 %) a été consacrée à

la conduite d'enquêtes (constatation des lacunes de sécurité et soutien aux enquêtes). Une part appréciable des ressources (15,4 %) a été consacrée à la communication de renseignements sur la sécurité.

Tableau 10 - Coût net du programme selon les activités de fonctionnement

| Activités de fonctionnement | Dépenses (en millions de dollars) | Pourcentage des dépenses totales |
|---|--|---|
| Constatation des manquements à la sécurité | 22,15 | 63,0 |
| Soutien des enquêtes | 5,05 | 14,4 |
| Accès public à l'information sur la sécurité | 5,40 | 15,4 |
| Satisfaction à l'égard de la qualité et de la ponctualité | 0,72 | 2,0 |
| Sensibilisation des Canadiens au rôle du BST | 0,50 | 1,4 |
| Reconnaissance internationale du BST | 0,04 | 0,1 |
| Formation | 1,31 | 3,7 |
| Total | 35,17 | 100,0 |

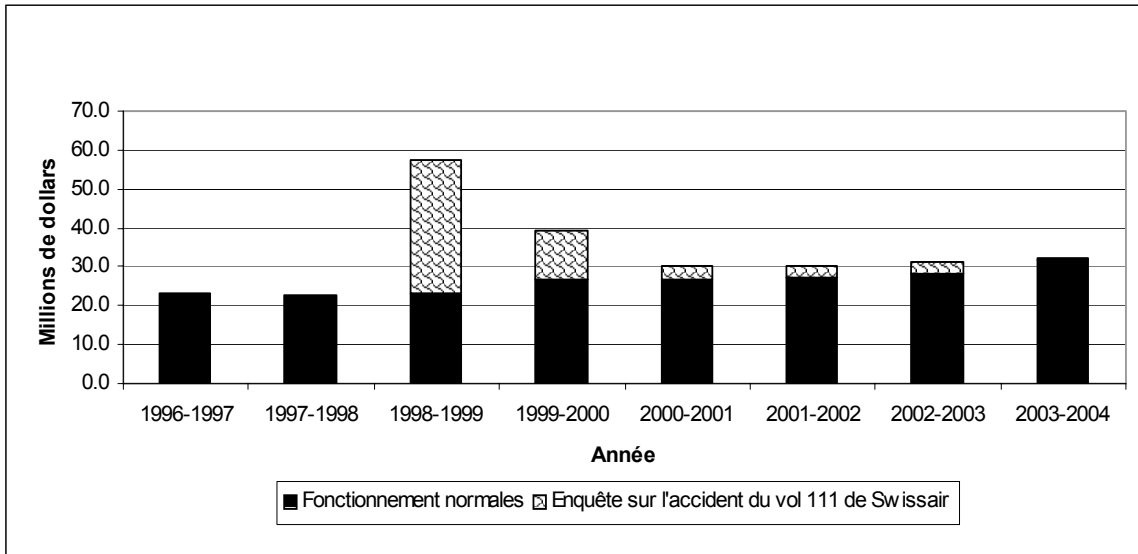
Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau résume la façon dont le BST a utilisé les ressources à sa disposition au cours des exercices antérieurs.

| Comparaison historique des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles (en millions de dollars) | | | | | | |
|--|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| | Dépenses réelles 2001-2002 | Dépenses réelles 2002-2003 | 2003-2004 | | | |
| | | | Total Budget principal | Dépenses prévues | Autorisations totales | Dépenses réelles |
| Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports | 30,1 | 31,3 | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Total | 30,1 | 31,3 | 25,7 | 29,8 | 33,1 | 32,1 |
| Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations. | | | | | | |
| Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires. | | | | | | |

À partir de 1999-2000, les dépenses du BST ont augmenté progressivement chaque année en raison d'une augmentation des salaires et des frais généraux (voir la figure 3). Pendant la période de 1998-1999 à 2003-2004, des coûts considérables ont été engagés pour l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, totalisant environ 56,7 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 et en 2003-2004, ils se sont élevés à environ 0,5 million de dollars. Les résultats financiers pour 2002-2003 et 2003-2004 comprennent aussi des dépenses liées au financement à court terme reçu pour tenir compte des pressions sur des ressources particulières. Ces dépenses se chiffrent à 0,2 et à 2,4 millions de dollars respectivement.

Figure 3 - Historique des dépenses du BST



Partie 4 : Renseignements supplémentaires

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.

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 à l'adresse 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
N° de téléphone : (819) 994-3741
N° de télécopieur : (819) 997-2239

Annexes

A – Statistiques sur la sécurité des transports

B – Liens internet d'autres organismes jouant un rôle dans le domaine de la sécurité des transports

C – États financiers vérifiés

Annexe A

Statistiques sur la sécurité des transports

Le tableau ci-dessous répartit les statistiques sur les événements de transport par mode, y compris des comparaisons avec les moyennes quinquennales. Compte tenu du niveau d'activité pour chaque mode, les taux d'accidents indiquent de nouveau une tendance à la baisse en 2003.

| Événements de transport par mode – 2003 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1998-2002) | | | | |
|--|--------|----------|------|----------|
| | Marine | Pipeline | Rail | Aviation |
| Accidents | | | | |
| 2003 | 546 | 20 | 1030 | 372 |
| 2002 | 485 | 20 | 984 | 323 |
| Moyenne quinquennale | 537 | 20 | 1062 | 380 |
| Pertes de vie | | | | |
| 2003 | 18 | 0 | 79 | 75 |
| 2002 | 28 | 0 | 96 | 63 |
| Moyenne quinquennale | 34 | 0 | 98 | 131 |
| Incidents | | | | |
| 2003 | 221 | 38 | 295 | 834 |
| 2002 | 174 | 35 | 303 | 865 |
| Moyenne quinquennale | 201 | 35 | 345 | 783 |

Le tableau ci-dessous 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.

Taux d'accidents de transport – 2003 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1998-2002)

| | Marine ¹ | Pipeline ² | Rail ³ | Aviation ⁴ |
|----------------------|---------------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|
| Accidents | | | | |
| 2003 | 2,7 | 1,5 | 11,5 | 7,8 |
| 2002 | 3 | 1,6 | 11 | 7,4 |
| Moyenne quinquennale | 3,2 | 1,7 | 11,9 | 8,3 |

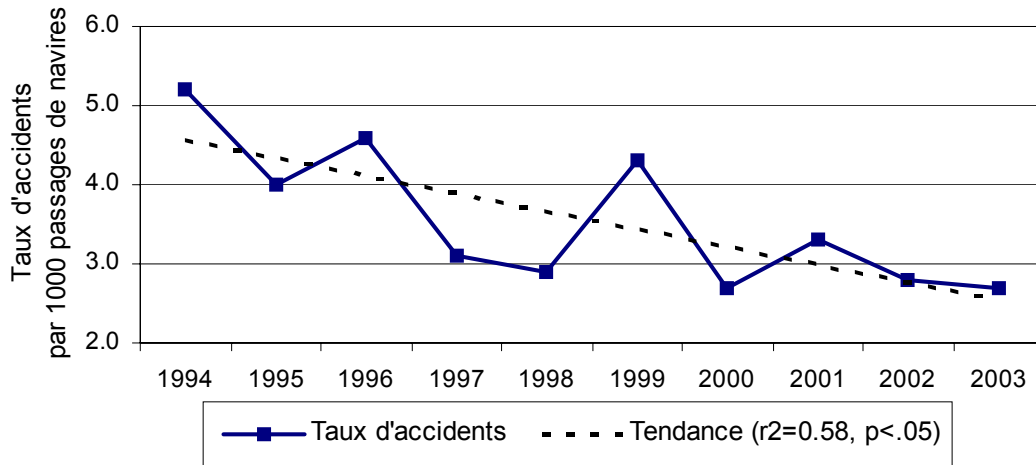
¹ Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge égale ou supérieure à 15 tonneaux (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers à passagers et des bateaux de pêche).

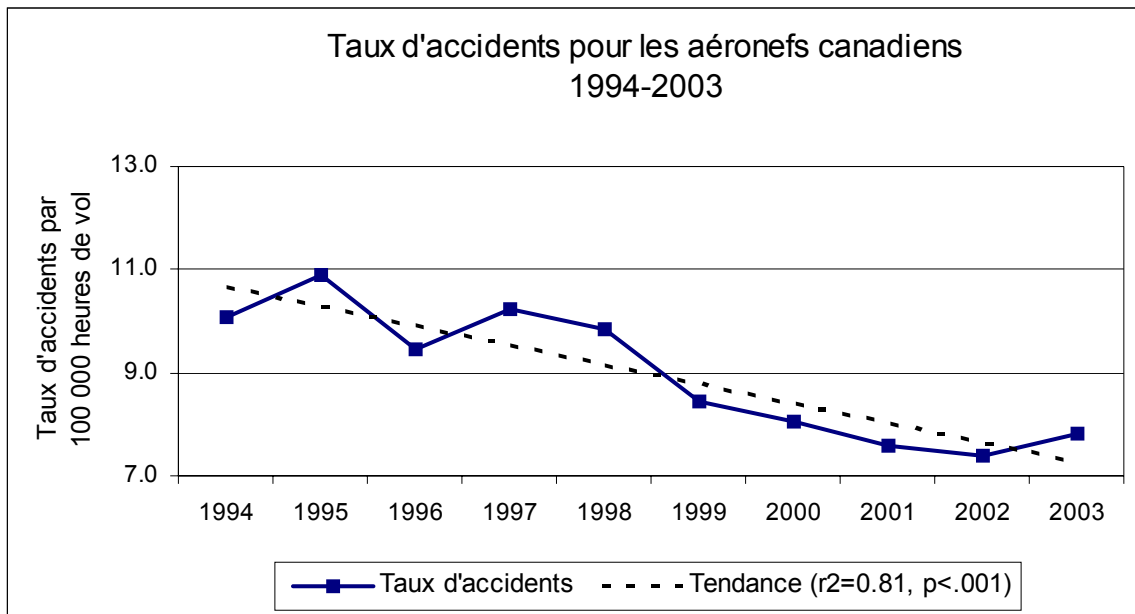
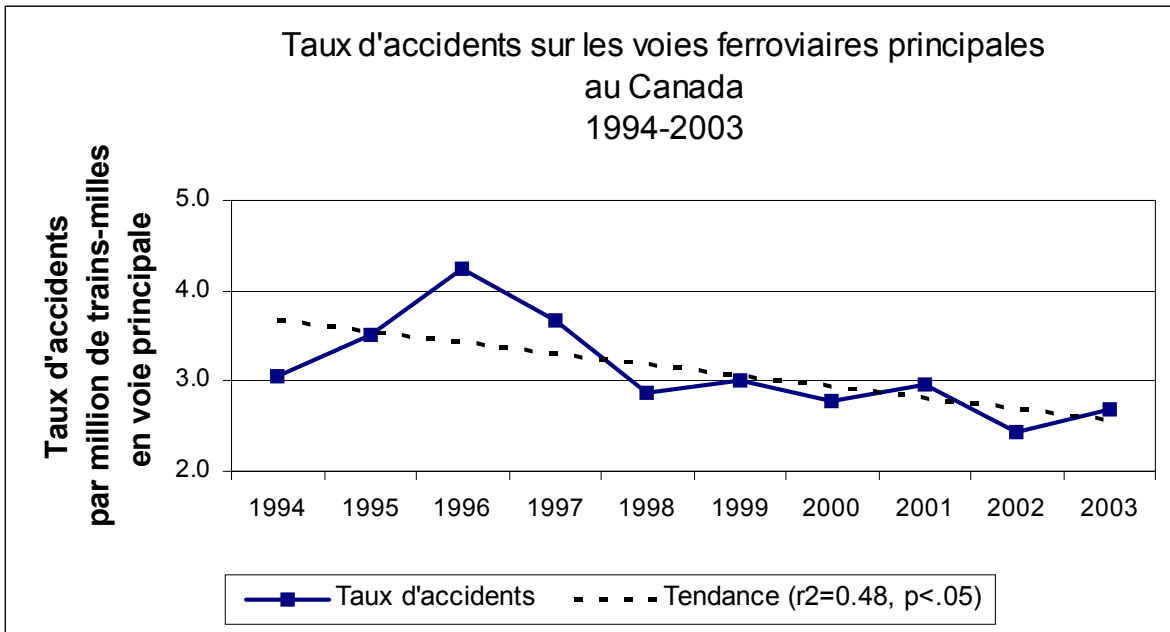
² Par exajoule

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).

Taux d'accidents pour les navires de commerce canadiens
1994-2003





De plus amples renseignements sont disponibles sur le site Web du BST (www.tsb.gc.ca/fr/stats/index.asp) ou dans le document de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada : Rapport annuel 2003*, chapitre 4 (www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm).

Annexe B

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

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité dans les 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 dans les 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 financier terminé le 31 mars 2004 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).

Nous avons préparé ces états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor fondées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada, 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 M. Simpson


Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 26 mai 2004



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 2004 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 2004 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 26 mai 2004

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)

| | 2004 | 2003 |
|---|-----------------|-----------------|
| ACTIF | | |
| Actif financier | | |
| Somme à recevoir du Trésor | 2 775 \$ | 3 152 \$ |
| Débiteurs et avances (note 4) | 96 | 765 |
| Total de l'actif financier | 2 871 | 3 917 |
| Actif non financier | | |
| Charges payées d'avance | 32 | 69 |
| Stocks non destinés à la revente | 115 | 130 |
| Immobilisations corporelles (note 5) | 4 312 | 4 122 |
| Total de l'actif non financier | 4 459 | 4 321 |
| Total de l'actif | 7 330 \$ | 8 238 \$ |
| PASSIF | | |
| Créditeurs et charges à payer | 2 786 \$ | 3 317 \$ |
| Congés et temps supplémentaire accumulés par les employés | 960 | 910 |
| Indemnités de départ | 3 402 | 3 242 |
| Total du passif | 7 148 | 7 469 |
| ACTIF NET | 182 | 769 |
| Total du passif et de l'actif net | 7 330 \$ | 8 238 \$ |

Éventualités et engagements (note 9 et note 10 respectivement)
Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Le président intérimaire

L'agent financier supérieur


Charles H. Simpson


Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 26 mai 2004

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)

| | 2004 | 2003 |
|---|-----------------|-----------------|
| Produits | | |
| Vente de biens et services | 15 \$ | 27 \$ |
| Autres produits non fiscaux | 11 | 86 |
| Total des produits | 26 | 113 |
| Charges | | |
| Salaires | 19 897 | 17 924 |
| Avantages sociaux | 4 982 | 4 489 |
| Services professionnels et spéciaux | 3 505 | 4 384 |
| Transport et communications | 2 011 | 1 892 |
| Locaux | 1 745 | 1 700 |
| Amortissement | 1 104 | 1 050 |
| Services publics, fournitures et approvisionnements | 622 | 654 |
| Achat de services de réparation et d'entretien | 600 | 541 |
| Information | 304 | 1 481 |
| Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles | 197 | 43 |
| Locations | 75 | 112 |
| Construction et/ou acquisition de machines et de | 70 | 184 |
| Autres charges | 18 | 30 |
| Total des charges | 35 130 | 34 484 |
| Résultats nets d'exploitation | (35 104) | (34 371) |
| Autres produits (note 6) | 196 | 326 |
| Autres charges (note 6) | 196 | 326 |
| Résultats nets | (35 104) | (34 371) |
| Actif net, début d'exercice | 769 | 505 |
| Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c) | 31 789 | 31 211 |
| Variation - Somme à recevoir du Trésor | (377) | 416 |
| Services reçus gratuitement (note 8) | 3 105 | 3 008 |
| Actif net, fin d'exercice | 182 \$ | 769 \$ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des 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)

| | 2004 | 2003 |
|--|------------------|------------------|
| Activités d'exploitation | | |
| Résultats nets | 35 104 \$ | 34 371 \$ |
| Éléments sans effet sur l'encaisse inclus dans les résultats nets | | |
| Services reçus gratuitement (note 8) | 3 105 | 3 008 |
| Amortissement des immobilisations corporelles | 1 104 | 1 050 |
| Indemnités de départ | 160 | 143 |
| Perte sur aliénation d'immobilisations corporelles | 197 | 41 |
| Produits en provenance d'autres ministères | - | 38 |
| | 4 566 | 4 280 |
| Variations provenant de l'état de la situation financière | | |
| Variation du passif | (-481) | 671 |
| Variation des liquidités, des débiteurs et avances, frais et charges payées d'avance et des stocks non destinés à la revente | 807 | (656) |
| | 326 | 15 |
| Liquidités utilisées dans les activités d'exploitation | 30 212 | 30 076 |
| Activités d'investissement | | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | 1 577 | 1 135 |
| Liquidités utilisées dans les activités d'investissement | 1 577 | 1 135 |
| Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c) | 31 789 \$ | 31 211 \$ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des 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 2004

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 des employés sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor du Canada fondées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(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 postes 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) 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. Le Trésor est 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 d'encaisse que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

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

(d) Indemnités de départ des employés - 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 des employés 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 des autres ministères - 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. Des provisions sont établies pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.

(i) Stocks non destinés à la revente - ces éléments comprennent des pièces de rechange et des fournitures détenues 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 selon leur 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 | 3 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 produits 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 des employés, les cotisations aux régimes de retraite 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) | 2004 | 2003 |
|---|------------------|------------------|
| Crédits parlementaires votés | | |
| Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 15 | 22 304 \$ | 21 510 \$ |
| Budget supplémentaire - Crédit 15a | - | 3 995 |
| Budget supplémentaire - Crédit 15b | 4 889 | 1 353 |
| Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10 | 163 | 406 |
| Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15 | 2 139 | 1 415 |
| Cotisations aux régimes d'avantages sociaux | 3 511 | 3 098 |
| Total des crédits parlementaires votés | 33 006 | 31 777 |
| Moins: autorisations non utilisées | 1,045 | 562 |
| Total des crédits votés utilisés | 31 961 | 31 215 |
| Autorisations législatives | | |
| Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État | 96 | 39 |
| Dépense des produits perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP | - | 22 |
| Total des autorisations législatives utilisées | 96 | 61 |
| Total des autorisations utilisées | 32 057 \$ | 31 276 \$ |

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

| (en milliers de dollars) | 2004 | 2003 |
|---|------------------|------------------|
| Résultats nets | 35 104 \$ | 34 371 \$ |
| Rajustements pour les postes sans incidence sur les crédits | | |
| Moins | | |
| Services reçus gratuitement | 3 105 | 3 008 |
| Amortissement | 1 104 | 1 050 |
| Indemnités de départ | 160 | 143 |
| Perte sur l'aliénation d' immobilisations corporelles | 197 | 43 |
| Congés payés | 50 | 96 |
| Stocks utilisés | 43 | 81 |
| Charges payées d'avance | 37 | - |
| Services juridiques de Justice Canada | 14 | - |
| Dépense des frais recouvrés | - | 22 |
| | 4 710 | 4 443 |
| Plus | | |
| Gain sur l'aliénation d'immobilisations corporelles | - | 2 |
| Ajustement CAFE | - | 9 |
| Produits non fiscaux | 49 | 85 |
| Remboursements des charges d'exercices antérieurs | 9 | 7 |
| | 58 | 103 |
| Rajustements pour les postes ayant une incidence sur les crédits | | |
| Plus | | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | 1 577 | 1 121 |
| Charges payées d'avance | - | 43 |
| Acquisition de stocks | 28 | 45 |
| Améliorations locatives | - | 14 |
| | 1 605 | 1 223 |
| Moins | | |
| Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État | 96 | 39 |
| | 96 | 39 |
| Total des crédits votés utilisés | 31 961 \$ | 31 215 \$ |

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

| (en milliers de dollars) | 2004 | 2003 |
|---|------------------|------------------|
| Liquidités nettes fournies par le gouvernement | 31 789 \$ | 31 211 \$ |
| Produits | 26 | 113 |
| Variation nette du fonds de roulement hors caisse imputée au crédit | 146 | (109) |
| Total des crédits votés utilisés | 31 961 \$ | 31 215 \$ |

4. Débiteurs et avances

| (en milliers de dollars) | 2004 | 2003 |
|--------------------------|--------------|---------------|
| TPS remboursable | 76 \$ | 554 \$ |
| Autres ministères | 12 | 165 |
| Avances aux employés | 8 | 8 |
| Entités externes | - | 38 |
| Total | 96 \$ | 765 \$ |

La variation dans le solde de TPS remboursable est dû à un écart temporaire.

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

| Catégorie d'immobilisations | Coût historique 31 mars 2003 | Ajouts | Aliénations | Amortissement cumulé 31 mars 2004 | Valeur comptable nette 31 mars 2004 | Valeur comptable nette 31 mars 2003 |
|-----------------------------|------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Immeubles | 2715 \$ | - \$ | - \$ | 1 820 \$ | 895 \$ | 1007 \$ |
| Ameublement | 1 069 | 84 | 102 | 666 | 385 | 363 |
| Matériel de bureau | 405 | 6 | 75 | 278 | 58 | 87 |
| Matériel de laboratoire | 3701 | 658 | 1 940 | 1 670 | 749 | 415 |
| Matériel informatique | 5108 | 579 | 1 853 | 2 520 | 1 314 | 1320 |
| Logiciels | 372 | 89 | - | 219 | 242 | 286 |
| Véhicules automobiles | 873 | 125 | 160 | 285 | 553 | 547 |
| Autres véhicules | 113 | 36 | - | 47 | 102 | 72 |
| Améliorations locatives | 34 | - | - | 20 | 14 | 26 |
| Total | 14390 \$ | 1 577 \$ | 4 130 \$ | 7 525 \$ | 4 312 \$ | 4122 \$ |

6. Autres produits et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les produits sont constitués des contributions 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. Charges liées à l'enquête sur l'écrasement du vol 111 de Swissair

Le 2 septembre 1998, le vol 111 de Swissair s'est abîmé dans l'océan Atlantique à environ 5 milles marins de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Selon la législation canadienne et les conventions internationales, le BCEATST a la responsabilité de faire une enquête approfondie sur cet accident. L'enquête est maintenant complétée à un coût total de 58 millions de dollars. Les charges de l'exercice reliées à cette enquête s'élèvent à 516 000 dollars et sont incluses dans l'état des résultats. Il n'y a aucun coût significatif prévu dans le futur.

8. Opérations entre entités 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 sont offerts gratuitement tel qu'indiqué à la note 2 (g).

| Services reçus gratuitement (en milliers de dollars) | | | |
|---|---|-----------------|-----------------|
| Ministère | Type de services | 2004 | 2003 |
| Travaux publics et Services gouvernementaux Canada | Locaux, modifications de locaux et autres services | 1 745 \$ | 1 700 \$ |
| Conseil du Trésor du Canada | Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé | 1 295 | 1 221 |
| Bureau de la vérificatrice générale du Canada | Vérification externe | 49 | 60 |
| Développement des ressources humaines Canada | Administration de l'indemnisation pour accidents au travail | 16 | 27 |
| Total | | 3 105 \$ | 3 008 \$ |

9. Eventualités

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 2004, 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 exercice, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ces types d'engagement s'appliquent uniquement au prochain exercice. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être effectuée sont comme suit:

| (en milliers de dollars) | Engagements | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|
| | 2005 | Total |
| Achat de biens et services | 2 623 \$ | 2 623 \$ |

11. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de l'exercice 2003 qui se trouvent dans la note 3 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.