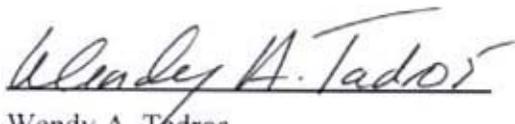


Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2007



Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada



Rona Ambrose
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Message de la présidente.....	1
Section 1 : Survol.....	3
1.1 Déclaration de la direction	3
1.2 Raison d’être	4
1.3 Cadre de fonctionnement	4
1.4 Risques et défis	6
1.5 Ressources.....	8
1.6 Lien avec les résultats du gouvernement du Canada	8
1.7 Sommaire du rendement ministériel	9
Section 2 : Analyse de l’activité de programme.....	13
2.1 Cadre de gestion du rendement.....	13
2.2 Engagements dans les plans et priorités.....	13
2.3 Mesure du rendement.....	14
2.4 Rapport sur les événements de transport	16
2.5 Enquêtes et mesures de sécurité.....	19
2.6 Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports.....	23
2.7 Secteur maritime	25
2.7.1 Statistiques annuelles	25
2.7.2 Enquêtes.....	27
2.7.3 Liens aux ressources utilisées	28
2.7.4 Mesures de sécurité prises	29
2.8 Secteur des pipelines.....	30
2.8.1 Statistiques annuelles	30
2.8.2 Enquêtes.....	31
2.8.3 Liens aux ressources utilisées	32
2.8.4 Mesures de sécurité prises	32
2.9 Secteur ferroviaire.....	33
2.9.1 Statistiques annuelles	33
2.9.2 Enquêtes.....	35
2.9.3 Liens aux ressources utilisées	35
2.9.4 Mesures de sécurité prises	36
2.10 Secteur aérien.....	39
2.10.1 Statistiques annuelles	39
2.10.2 Enquêtes.....	41
2.10.3 Liens aux ressources utilisées	42
2.10.4 Mesures de sécurité prises	42

Section 3 : Renseignements supplémentaires	51
3.1 Structure organisationnelle	51
3.2 Renseignements financiers.....	52
3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations.....	57
3.4 Autres renseignements et contacts.....	58
Annexes	59
Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur	60
Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006	64
Annexe C – Définitions	76
Annexe D – Liens à d’autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports	77
Annexe E – États financiers.....	78

Liste des figures et des tableaux

Figures

Figure 1 – Événements signalés au BST.....	17
Figure 2 – Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des secteurs de transport aérien, ferroviaire et maritime	19
Figure 2 – Enquêtes entreprises, en cours et terminées	20
Figure 4 – Événements maritimes et nombre de morts.....	26
Figure 5 – Taux d’accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien.....	27
Figure 6 – Événements de pipeline.....	30
Figure 7 – Taux d’accidents de pipeline	31
Figure 8 – Événements ferroviaires et nombre de morts	34
Figure 9 – Taux d’accidents en voie principale	34
Figure 10 – Événements aéronautiques et nombre de morts	40
Figure 11 – Taux d’accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada.....	41
Figure 12 – Structure d’imputabilité des activités de programme.....	51

Tableaux

Tableau 1 – Taux d’accidents de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005)	17
Tableau 2 – Événements de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005).....	18
Tableau 3 – Productivité du BST par secteur	21
Tableau 4 – Communications de sécurité par le BST.....	21
Tableau 5 – Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations	23
Tableau 6 – Nombre de demandes de renseignements reçues par le BST.....	25
Tableau 7 – Productivité dans le secteur maritime	27
Tableau 8 – Ressources dans le secteur maritime.....	28
Tableau 9 – Productivité dans le secteur des pipelines.....	31
Tableau 10 – Ressources dans le secteur des pipelines	32
Tableau 11 – Productivité dans le secteur ferroviaire.....	35
Tableau 12 – Ressources dans le secteur ferroviaire	36
Tableau 13 – Productivité dans le secteur aérien.....	41
Tableau 14 – Ressources dans le secteur aérien	42

Tableaux financiers

Tableau financier 1 – Postes votés et législatifs	53
Tableau financier 2 – Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles	55
Tableau financier 3 – Services reçus à titre gracieux	56
Tableau financier 4 – Frais d’utilisation	56

Message de la présidente

Je suis fière d'entreprendre le rôle de présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, une organisation reconnue mondialement pour sa compétence professionnelle et ses importantes contributions à la sécurité des transports.

À une époque où les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à un réseau de transport sûr, le BST travaille activement à promouvoir une culture axée sur la sécurité en menant des enquêtes indépendantes sur les accidents, en constatant les lacunes de sécurité et en faisant des recommandations qui, d'après nous, amélioreront la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Avec chaque enquête, le BST établit sa crédibilité auprès de l'industrie et des organismes de réglementation, et il continue de sensibiliser le public au rôle que nous jouons dans le domaine des transports et à la nécessité de mener des enquêtes indépendantes sur les accidents. Au cours de la dernière année, nous avons réussi à constater un large éventail de lacunes de sécurité et à véhiculer d'importants messages de sécurité aux organismes de réglementation ainsi qu'à l'industrie des transports.

Nous reconnaissons que nous devons non seulement faire preuve de compétence technique pour être efficaces, mais que notre travail doit aussi être pertinent aux yeux des Canadiens et des Canadiennes. Cette année, le BST a dû relever le défi de terminer un nombre grandissant d'enquêtes très complexes tout en réduisant de façon significative le nombre d'enquêtes en cours. Nous reconnaissons l'importance de réduire le temps moyen d'une enquête tout en maintenant, dans notre travail, le haut niveau de qualité auquel la population canadienne s'attend. Notre objectif est de nous appuyer sur nos points forts tout en nous concentrant sur les secteurs qui doivent être améliorés. Il s'agit d'une question d'équilibre entre les enquêtes entreprises et les ressources disponibles.

Bien que nous n'ayons pas atteint complètement tous les objectifs mentionnés dans le Rapport sur les plans et les priorités, nous avons progressé au niveau de nos investissements prioritaires visant à mettre en place de nouvelles façons d'améliorer la contribution du BST à l'amélioration de la sécurité des transports et à renforcer la gestion interne de l'organisme. Nous avons entre autres lancé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes du BST. Bien que cet outil de travail ne soit pas encore entièrement fonctionnel, il nous permet déjà de mieux gérer nos activités tout en satisfaisant aux exigences du gouvernement en matière de gestion de l'information et de la technologie.

Cette année encore, divers indicateurs montrent que le Canada conserve un très bon dossier en matière de sécurité des transports. Par exemple, les recommandations du BST continuent d'être perçues positivement et des mesures de sécurité sont prises grâce à notre travail. De plus, un examen des taux d'accidents de transport au cours des 10 dernières années continue de révéler une tendance progressive à la baisse. Par conséquent, nous croyons que les efforts de notre organisme à l'atténuation des risques dans le réseau de transport canadien et à l'échelle internationale, conjugués à ceux de bien d'autres organisations, ont un effet bénéfique.

En soumettant ce rapport aux fins de dépôt au Parlement et en examinant nos réalisations de cette année, je crois que le BST a été à la hauteur des défis qui l'attendaient et que toute l'équipe du BST est demeurée résolue à promouvoir la sécurité des transports pour les Canadiens et les Canadiennes.

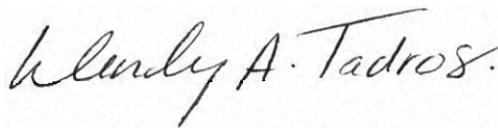
Section 1 : Survol

1.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport ministériel sur le rendement de 2006-2007 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2006-2007 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur le résultat stratégique et sur l'architecture de l'activité de programme du ministère approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des montants approuvés des Budgets des dépenses et des Comptes publics du Canada.



Wendy A. Tadros
Présidente

1.2 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été 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*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du réseau de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui peuvent comprendre, au besoin, des enquêtes publiques sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et les lacunes en matière de sécurité. Ainsi, le BST peut faire des recommandations afin d'améliorer la sécurité et de réduire ou d'éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport maritime, de pipeline, ferroviaire ou aéronautique au Canada ainsi que dans son espace aérien qui sont de compétence fédérale. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations 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).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.



1.3 Cadre de fonctionnement

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme, et en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année. Son fonctionnement s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2006/toc_f.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rpblctn/rprt/nlprpt/2006/nlprpt2006-fra.html.

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

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

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

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

Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes de sécurité relevées.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec certains ministères provinciaux dans le cadre d'accidents ferroviaires qui relèvent de leur juridiction.

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 Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquête 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. Comme il est un des chefs de file mondiaux 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 des conversations dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de 10 pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST fournit aussi de l'information et des exemplaires de ses rapports à des organismes partenaires, et il participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'influencer les opinions de l'industrie et de se tenir à jour des changements en matière de technologie.

1.4 Risques et défis

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever en 2006-2007 sont décrits dans les paragraphes suivants.

Établissement des priorités et gestion de la charge de travail

Le BST est confronté à diverses pressions internes et externes visant non seulement le maintien des activités existantes, mais aussi le lancement de nouvelles initiatives pour répondre aux exigences du gouvernement en matière de changement comme la modernisation de la gestion des ressources humaines et la réforme de l'approvisionnement et pour atténuer les risques dans des domaines tels que la sécurité informatique et la planification de la continuité des activités. Le défi à relever consiste à réaliser toutes ces activités avec des ressources limitées. Le BST doit donc trouver le juste équilibre entre le niveau d'activité à entreprendre et la capacité des ressources humaines et financières disponibles. Cela suppose de reconsidérer constamment les produits, services et méthodes pour veiller à ce que les ressources soient utilisées de la meilleure façon possible pour réaliser les meilleurs résultats possibles.

Maintenir un effectif bien renseigné et professionnel

Comme de nombreuses organisations, le BST est confronté à un défi particulier en ce qui concerne son effectif. De nombreuses fonctions ou tâches sont assurées par une seule personne. Au cours des quelques prochaines années, le BST devra poursuivre ses opérations alors qu'un grand nombre de ses employés clés partiront à la retraite. Il doit

aussi composer avec un taux de roulement élevé dans certains secteurs de soutien fonctionnel des Services intégrés, en raison de la forte demande pour de tels spécialistes dans la fonction publique. Le BST doit veiller à être adéquatement préparé à combler toute lacune qui apparaît et à assurer le transfert efficace des connaissances aux nouveaux employés. L'édition 2005 du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux a donné au BST un bilan à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. Des efforts soutenus seront requis pour réagir à ces préoccupations, notamment en matière de perfectionnement professionnel et de classification des postes.

Mise en œuvre et maintien du Système de gestion des enquêtes et de l'information du BST

Le BST a consenti d'importants investissements en ressources, en temps et en efforts dans la création d'un système d'information interne afin de mieux gérer ses activités tout en satisfaisant aux exigences gouvernementales à l'égard de la gestion de l'information et de la technologie. La mise en œuvre du Système de gestion de l'information et des enquêtes entraînera pour le BST des défis particuliers aux plans de la gestion du changement et de l'augmentation temporaire de la charge de travail de certains employés. Ces défis seront relevés grâce à la formation ainsi qu'à l'évaluation et au suivi régulier du fonctionnement du système. En outre, un important travail devra être accompli pour mettre au point toutes les fonctions requises. Il devra se faire en parallèle avec le déploiement initial. Pour assurer l'implantation réussie et la viabilité du système, l'équipe de gestion devra veiller à ce que tous les employés souscrivent au projet et y participent. Des investissements soutenus seront aussi nécessaires pour exploiter et entretenir le nouvel environnement de travail du système. À défaut, les ressources investies jusqu'à présent seraient perdues et les produits et services du BST en souffriraient considérablement puisque le BST a délibérément choisi de renoncer à ses anciens outils et systèmes. Le système devra être adopté et utilisé intégralement; toute autre méthode entraînera une perte de productivité et des inefficacités dans les méthodes de travail.

Soutenir les communications externes

Le BST a sensibilisé davantage les intervenants sur l'organisme et son travail, et s'est mieux placé pour influencer les principaux agents de changement à prendre des mesures qui amélioreront la sécurité des transports. Pour la période visée, il s'agira de trouver l'équilibre le plus judicieux entre l'accroissement des activités de communication externe et le changement des attentes de la part des intervenants. Le BST doit s'assurer que ses produits et services externes de communication sont disponibles, à jour et d'une grande qualité, de façon à conserver les niveaux de crédibilité et d'intégrité nécessaires à la réalisation de son mandat.

1.5 Ressources

Le tableau ci-dessous résume les ressources financières et humaines totales affectées au BST en 2006-2007 ainsi que les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat. La section 3 du présent rapport donne des renseignements détaillés sur les résultats financiers globaux du BST et l'annexe E, les états financiers vérifiés.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2006-2007		
Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
30 909	31 667	30 884

Ressources humaines (en équivalents à temps plein)

2006-2007		
Prévues	Réelles	Écart
234	226	8

1.6 Lien avec les résultats du gouvernement du Canada

Le tableau suivant illustre en quoi la seule activité de programme du BST et les ressources qui lui sont allouées contribuent à un des résultats prévus par le gouvernement du Canada pour le secteur des affaires sociales.

Résultats prévus	
Secteur de résultat du gouvernement du Canada	Les affaires sociales : des collectivités sécuritaires et sécurisées.
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.
Résultat prévu	Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.
Activité de programme	Mener des enquêtes de sécurité.
Résultat prévu	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, des mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.

1.7 Sommaire du rendement ministériel

Dans son Rapport sur les plans et priorités de 2006-2007, le BST avait identifié cinq priorités. Elles étaient toutes des investissements stratégiques visant à améliorer la contribution du BST à la sécurité des transports, tant au Canada que sur la scène internationale, et à renforcer l'organisme.

Dans l'ensemble, il y a eu des progrès au chapitre de toutes ces priorités. Cependant, les objectifs n'ont pas tous été complètement atteints, en raison notamment de nos ressources humaines limitées et certaines situations hors de notre contrôle. En de nombreuses occasions tout au long de l'exercice, les gestionnaires ont été confrontés au choix difficile de la réaffectation d'employés d'un projet ou d'une enquête à un ou une autre. Le tableau suivant donne un bref aperçu des résultats obtenus au cours de l'exercice.

Priorités du BST				
Priorités du BST	Type	Sommaire du rendement	Dépenses prévues (en milliers de dollars)	Dépenses réelles (en milliers de dollars)
1) Amélioration continue des produits et des services	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	550	480
2) Amélioration continue de la gestion des ressources humaines	Déjà établie	Satisfait aux attentes	0	0
3) Services et produits de communication durables	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	30	23
4) Planification de la continuité des activités	Nouvelle	Satisfait aux attentes	145	122
5) Développement continu de partenariats	Déjà établie	Satisfait en partie aux attentes	0	0

Amélioration continue des produits et des services

Au cours de l'année 2006-2007, nous avons lancé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes, lequel suit les principes de la documentation centrale et nous permet de collaborer et de partager de l'information et d'avoir des processus cohérents pour tous les secteurs.

Au fur et à mesure que les modules étaient lancés, nous avons veillé à ce qu'une solide stratégie de gestion de changement soit en place pour aider les utilisateurs à adopter de nouvelles façons de travailler. Nous avons aussi appuyé la création d'une culture d'amélioration continue en élaborant une stratégie visant la viabilité à long terme de nos processus, outils et systèmes opérationnels. Cette stratégie comprenait un appui aux utilisateurs finaux, de la formation et des évaluations continues. En même temps, le travail s'est poursuivi sur la mise au point des modules en chantier. Au cours de la dernière partie de l'année, à la suite d'une réévaluation des besoins des utilisateurs, on a redirigé l'accent sur la mise au point des modules de production de rapports et de gestion ministérielle vers l'élaboration des modules suivants : la passerelle des comités, la gestion de la charge de travail et des étapes, les outils du module de gestion de la charge de travail, le tableau de bord de la gestion des enquêtes et le système de suivi des communications de sécurité. L'élaboration est en cours dans ces domaines.

Amélioration continue de la gestion des ressources humaines

Le BST a continué à mettre un accent soutenu sur la gestion stratégique de ses ressources humaines en mettant en œuvre de façon efficace l'étape finale de ses initiatives de modernisation des ressources humaines. Un grand nombre des activités du BST liées à la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* impliquaient le suivi du niveau de respect des gestionnaires délégués aux politiques et processus du BST et des organismes centraux. Pour s'assurer que tous les employés du BST connaissent suffisamment la nouvelle Loi, on a tenu des activités comme une formation continue aux gestionnaires délégués et des communications continues sous forme de séances d'information, de rencontres et de bulletins d'information. L'élaboration et la mise en œuvre d'un processus de planification des ressources humaines au sein du ministère constituait aussi une étape critique pour appuyer au cours des prochaines années la capacité, le maintien, le transfert des connaissances, la relève et les activités de dotation. Au cours du présent exercice, chaque direction a élaboré son propre plan de ressources humaines. Les directions générales ont ensuite utilisé ces plans pour en établir un à leur niveau. Ceci a permis l'incorporation d'un plan global des ressources humaines dans le Plan d'activités de 2007-2008 du BST.

Services et produits de communication durables

Le BST continue de sensibiliser davantage le public à son mandat de beaucoup de façons. En 2006-2007, les employés du BST et les membres du Bureau ont participé à diverses conférences et réunions techniques portant sur la sécurité des transports afin de se tenir au courant des changements technologiques et de faire des présentations sur des questions de sécurité qui intéressaient leur audience. De plus, certains propos tenus par les employés du BST au cours des conférences de presse ou dans le cadre d'une entrevue ainsi que les articles techniques et de fond qu'ils ont rédigés ont parfois été publiés dans des magazines spécialisés. Le BST a ainsi pu se servir de ces différentes tribunes comme des occasions de partager les leçons tirées de ses enquêtes. On a assemblé une liste ambitieuse pour pouvoir l'an prochain prendre appui sur le travail déjà accompli et améliorer la sensibilisation du public et de l'industrie.

Dans le cadre de la stratégie de publication des rapports, on a organisé cinq conférences de presse à des endroits du Canada où des accidents importants se sont produits. La Division des communications a continué à revoir et mettre à jour ses outils, produits et processus pour en assurer la durabilité et la viabilité.

Afin d'économiser temps et argent dans les processus de traduction et révision tout en améliorant la qualité et l'uniformité des rapports du BST, de ses autres produits de communication tant internes qu'externes, nous avons installé un logiciel qui permettra à tous les employés d'avoir accès l'an prochain à un lexique électronique renfermant un dépôt centralisé des termes utilisés par le BST et leur définition.

Au cours d'une conférence de presse dans le cadre de la divulgation des détails concernant l'enquête sur le chavirement du *Ryan's Commander* au large de Terre-Neuve-et-Labrador, la présidente du BST a indiqué que les leçons apprises à la suite de la perte de ce navire ont déjà eu des répercussions énormes sur l'amélioration de la sécurité au niveau de la conception des navires et continueront d'être le catalyseur pour améliorer la culture de sécurité pour plusieurs années à venir.

Source : *The Navigator*, vol. 10, n° 1, janvier 2007

Planification de la continuité des activités

Le BST a passé deux ans à créer et à mettre en œuvre des plans de continuité de ses activités. Pour ce faire, nous avons cerné cette année les services essentiels de même que les actifs nécessaires à l'exécution de notre mandat. Nous avons aussi mené des évaluations des répercussions que pourraient entraîner des perturbations du service sur nos activités. Ces étapes étant franchies, nous serons en mesure au cours du prochain exercice financier d'élaborer et de mettre à l'essai nos plans opérationnels d'urgence et de reprise des activités. Ces plans comprendront des dispositions en cas de catastrophe touchant le BST ainsi qu'en cas de pandémie.

Développement continu de partenariats

Le BST collabore avec de nombreuses organisations dans le cadre de ses activités opérationnelles et administratives. Au cours des deux derniers exercices, nous avons effectué un examen stratégique de nos partenariats qui a conduit à l'élaboration d'une politique-cadre incluant des lignes directrices concernant l'établissement de nouveaux partenariats. Nous mettrons en œuvre la nouvelle politique-cadre au cours du prochain exercice financier de même qu'un mécanisme d'examen périodique et de renouvellement de tous les accords de partenariats existants et nouveaux.

Section 2 : Analyse de l'activité de programme

2.1 Cadre de gestion du rendement

Le cadre actuel de gestion du rendement du BST comprend cinq documents. Le plan stratégique quinquennal du BST contient les orientations stratégiques de l'organisation. Le Rapport sur les plans et les priorités énonce à l'intention des parlementaires et des Canadiens et Canadiennes les résultats que l'organisation compte atteindre avec les ressources qui lui sont confiées. Le Plan d'activités précise les priorités de l'organisme ainsi que les principales initiatives et activités à l'appui de ces priorités. Il décrit également les principales priorités des directions et divisions ainsi que la répartition des ressources pour l'année à venir. Le tableau de bord équilibré définit des indicateurs de rendement et permet à la gestion de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Ce tableau devra cependant être révisé pour tenir compte des commentaires formulés par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans le cadre de son évaluation du BST à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion. Enfin, le Rapport ministériel sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

2.2 Engagements dans les plans et priorités

Dans son Rapport sur les plans et les priorités de 2006-2007, le BST visait un seul résultat stratégique au moyen d'une seule activité de programme. Les cinq priorités énumérées dans la section 1.7 du présent document visent à appuyer et rehausser la capacité interne du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer des renseignements sur la sécurité.

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a défini quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Cette façon de faire assure une meilleure harmonisation avec l'industrie des transports et son fonctionnement.

Les ressources sont donc affectées et gérées séparément pour chacun de ces secteurs de service clés. Le tableau ci-dessous présente de l'information sur les dépenses prévues et réelles à l'égard des ressources financières et humaines pour les différents secteurs en 2006-2007. On trouve également aux sections 2.7 à 2.10 des renseignements détaillés sur les résultats atteints par chaque secteur de service de notre activité de programme.

Ressources du BST par secteur de service

Ressources financières (en milliers de dollars)		
	Dépenses prévues	Dépenses réelles
Transport maritime	7 856	7 904
Transport par pipeline	542	545
Transport ferroviaire	7 113	7 156
Transport aérien	18 683	18 797
Total	34 194	34 402
Ressources humaines (ÉTP)		
Transport maritime	51	49
Transport par pipeline	4	4
Transport ferroviaire	49	48
Transport aérien	129	125
Total	234	226

2.3 Mesure du rendement

Le tableau ci-dessous illustre les liens qui existent entre le résultat stratégique du BST, son activité de programme, ses sous-activités de programme et les résultats que les Canadiens et les Canadiennes peuvent escompter de lui ainsi que ses indicateurs actuels de rendement.

Aperçu de l'architecture d'activité de programme du BST et de son cadre de gestion du rendement

Architecture d'activité de programme	Définition	Résultats	Indicateurs
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement	Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du Programme de sensibilisation • Disponibilité de l'information sur la sécurité et d'autres renseignements sur la sécurité des transports sur le site Web • Sensibilisation des intervenants et des clients à l'importance du BST et à l'incidence de ses activités • Coûts des projets du Plan d'activités • Documents sur la sécurité publiés • Évaluation des réponses aux recommandations du BST
	Nom	Résultats attendus	
Activité de programme	Enquêtes de sécurité	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au Canada	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts des projets du Plan d'activités • Mesures de sécurité prises rapidement
Sous-activités de programme	<ol style="list-style-type: none"> 1. Enquêtes – Transport aérien 2. Enquêtes – Transport maritime 3. Enquêtes – Transport par pipeline et ferroviaire 4. Services professionnels et de communications 	Mise en évidence des lacunes de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'événements de transport • Nombre d'enquêtes entreprises, en cours et terminées • Durée des enquêtes terminées • Coût net des enquêtes terminées par secteur • Coût net moyen par enquête terminée

Architecture d'activité de programme	Définition	Résultats	Indicateurs
			<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur • Nombre de communications de sécurité émises • Nombre de mesures de sécurité prises

À moins d'indication contraire, les données utilisées dans le présent rapport proviennent des systèmes d'information du BST.

En 2006, le BST a subi une première évaluation à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG). Les observations formulées par le portefeuille du Conseil du Trésor ont révélé que le Ministère gagnerait à améliorer son architecture d'activité de programme (AAP) en revoyant son résultat stratégique de telle sorte qu'il devienne un résultat plus mesurable et axé davantage sur les responsabilités du BST. Sa nouvelle architecture devrait également lui permettre de faire des liens plus solides entre les résultats attendus et les progrès réalisés par rapport à ces résultats.

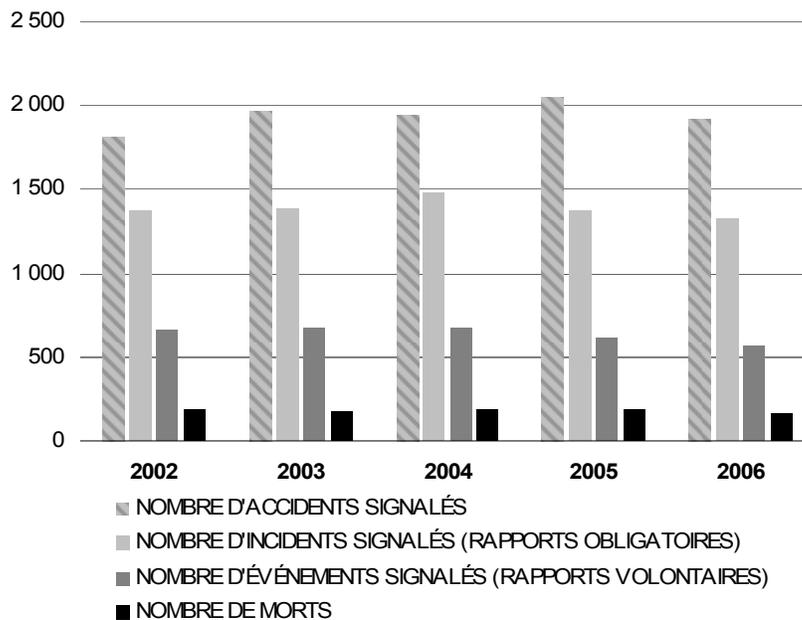
Le Ministère donnera suite à ces commentaires en 2007-2008 en vue d'une mise en œuvre au cours de l'exercice financier 2008-2009. Cet exercice l'amènera entre autres à revoir le tableau ci-dessus pour l'aligner à sa nouvelle AAP et y incorporer toute l'information exigée en vertu de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*.

2.4 Rapport sur les événements de transport

En 2006, 1 921 accidents et 1 326 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements*. Le nombre d'accidents a diminué de 6 % en 2006 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2005 (2 046) et de 1 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 946). Le nombre d'incidents signalés a diminué en 2006 (1 326) par rapport à 2005 (1 371) et la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 414). Il y a eu 564 rapports volontaires sur des incidents. Le nombre total de morts est de 168 en 2006, 20 de moins qu'en 2005, et 21 de moins que la moyenne entre 2001 et 2005.

* Dans ce rapport, bien que les activités soient celles de l'exercice 2006-2007, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2006. Veuillez prendre note que ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Par conséquent, elles peuvent évoluer quelque peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années. Voir l'annexe C pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

Figure 1 : Événements signalés au BST



Le tableau 1 présente des données sur les taux d'accidents par secteur pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence général sur la sécurité des transports. De façon générale, le Canada a conservé un bon dossier de sécurité en 2006. Le taux d'accidents de 2006, par niveau d'activité pour tous les secteurs, traduisent une tendance à la baisse relativement à la moyenne quinquennale.

Tableau 1 : Taux d'accidents de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005)

	Transport maritime ¹	Transport par pipeline ²	Transport ferroviaire ³	Transport aérien ⁴
Accidents				
2006	3,3	0,6	2,4	6,2
2005	3,6	0,4	3,1	6,2
Moyenne quinquennale	3,6	1,2	2,8	7,1
¹ Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15 (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers à passagers et des bateaux de pêche)				
² Par exajoule				
³ Accidents par million de train-milles en voie principale ou sur des embranchements (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents survenus à des intrus). Depuis le 1 ^{er} avril 2005, ce taux inclut les accidents survenus sur le réseau de l'ancien BC Rail.				
⁴ Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol (à l'exclusion des avions ultra-légers, des planeurs, des ballons et des autogires)				

Les accidents et incidents signalés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent grandement à la sécurité. Le tableau 2 présente les statistiques sur le nombre d'événements de transport par secteur, comparativement à la moyenne quinquennale. Si l'on tient compte du niveau d'activité dans chaque secteur, le nombre d'accidents en 2006 a continué d'afficher une tendance générale à la baisse dans les secteurs de transport maritime, par pipeline et aérien. On note toutefois encore un nombre d'accidents légèrement plus élevé dans le secteur du transport ferroviaire.

Le nombre d'incidents en 2006 a aussi continué à afficher une tendance à la baisse par rapport à la moyenne quinquennale dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien. Il est toutefois toujours plus élevé que la moyenne dans le secteur des pipelines.

Le nombre de pertes de vie est un autre indicateur du rendement en matière de sécurité du réseau de transport. En 2006, les secteurs de transport maritime et ferroviaire ont affiché une diminution du nombre de pertes de vie par rapport à la moyenne quinquennale alors que celui du secteur aérien l'égalait. Une diminution du nombre d'accidents et de morts devrait avoir une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

Tableau 2 : Événements de transport par secteur en 2006 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (2001-2005)

	Transport maritime	Transport par pipeline	Transport ferroviaire*	Transport aérien
Accidents				
2006	467	8	1 144	262
2005	489	5	1 247	258
Moyenne quinquennale	506	15	1 091	275
Pertes de vie				
2006	18	0	95	52
2005	20	0	103	51
Moyenne quinquennale	25	S/O	96	52
Incidents				
2006	212	63	226	823
2005	227	79	243	822
Moyenne quinquennale	222	52	283	857

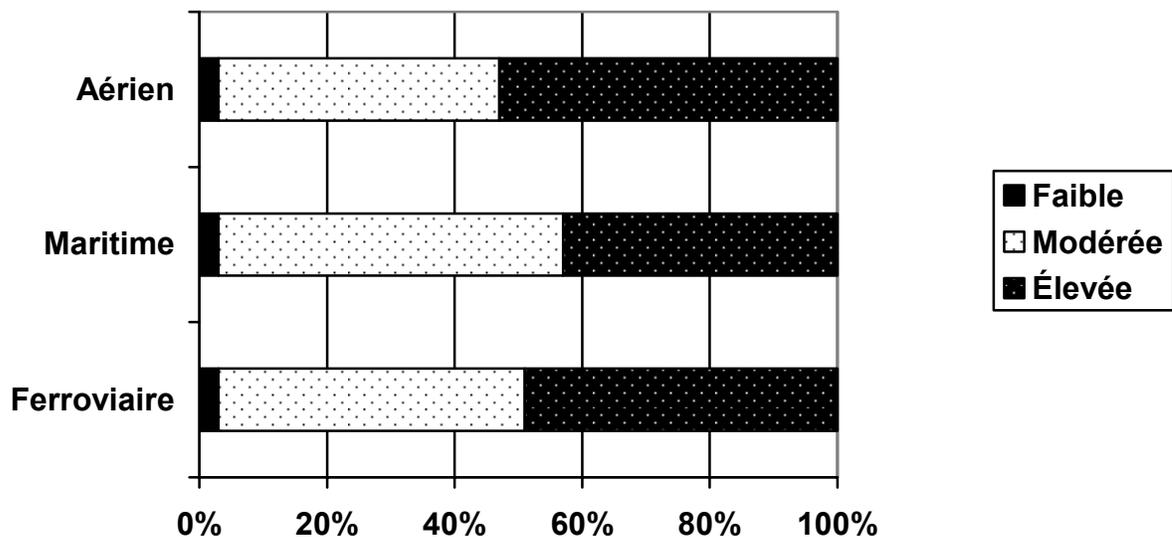
* Depuis le 1^{er} avril 2005, le nombre d'événements comprend ceux du réseau de l'ancien BC Rail.

Malgré la variation du nombre d'accidents et d'incidents signalés chaque année, la tendance au cours des 10 dernières années montre une diminution progressive des taux d'accidents dans tous les secteurs de transport (voir les figures pour chaque secteur aux sections 2.7 à 2.10). Le Canada jouit donc de l'un des réseaux de transport les plus sûrs du monde et continue de tout mettre en œuvre pour l'améliorer. Ces améliorations au chapitre de la sécurité des transports découlent des efforts combinés de nombreux intervenants, notamment les fabricants, les constructeurs, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation et le BST. Ces résultats font également en sorte que,

lors d'un sondage effectué par EKOS Research Associates en février 2007, presque 97,3 % des Canadiens et Canadiennes qui avaient une opinion sur le sujet ont évalué le réseau de transport aérien, ferroviaire et maritime comme étant modérément ou très sûr et sécuritaire.

Figure 2 : Niveau de confiance du public dans la sécurité et la sûreté des secteurs de transport aérien, ferroviaire et maritime

Comment évaluez-vous la sécurité et la sûreté de chacun des moyens de transport suivants?



Nota : Les statistiques sur le transport routier ont été retirées du graphique.

Source : EKOS Research Associates Inc., *Repenser le gouvernement en 2006*, Rapport sur la vague IV, février 2007.

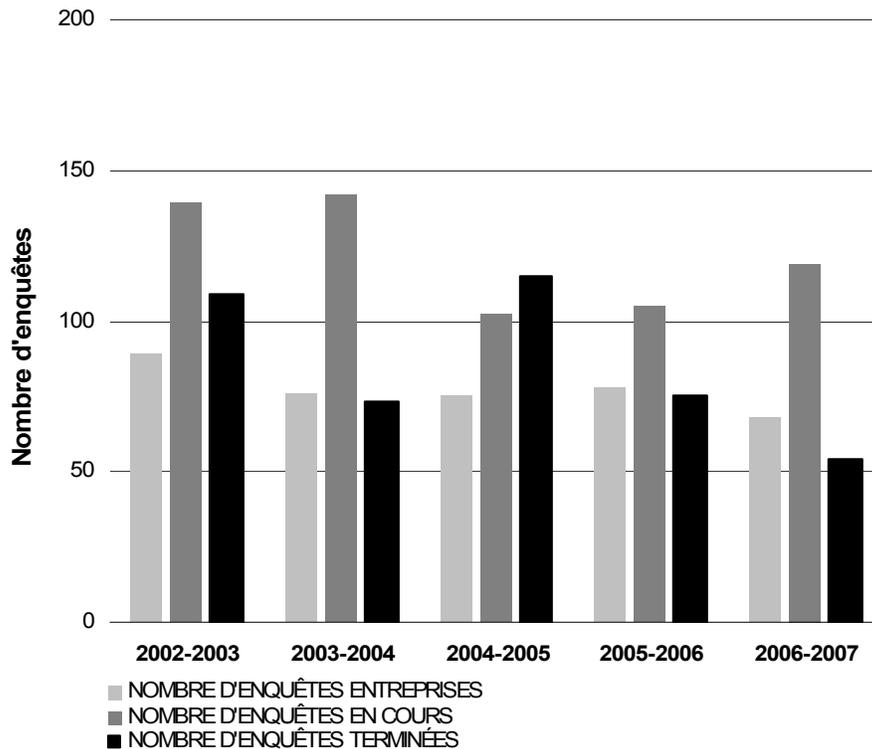
De plus amples renseignements concernant la sécurité des transports sont disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca/fr/stats/index.asp) et dans le chapitre 4 du document de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada 2006 – Rapport annuel* (www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/menu.htm).

2.5 Enquêtes et mesures de sécurité

Tous les événements signalés ont été analysés selon la Politique de classification des événements du Bureau dans le but de déterminer lesquels présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. L'information a été versée dans la base de données du BST aux fins d'archivage, d'analyse des tendances et de validation des lacunes de sécurité. Le BST a entrepris des enquêtes sur 68 des quelque 4 000 événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2006-2007. Pendant cet exercice, 57 enquêtes ont été terminées comparativement à 75 pendant l'exercice

précédent*. Parmi les 57 enquêtes terminées, 44 % (25) avaient débuté il y a plus de deux ans. Cet arriéré était plus prononcé dans les secteurs maritime et ferroviaire où respectivement 78 % et 67 % des enquêtes terminées avaient débuté il y a plus de deux ans.

Figure 3 : Enquêtes entreprises, en cours et terminées



Le nombre d'enquêtes en cours a augmenté à 119 à la fin de l'exercice par rapport à 105 au début. La durée moyenne d'une enquête a augmenté à 573 jours en 2006-2007 au lieu de 464 jours dans l'exercice précédent. Parmi les 119 enquêtes en cours, 16 remontaient à plus de deux ans, 36 remontaient entre un et deux ans et 67 remontaient à moins d'un an. L'arriéré est particulièrement prononcé dans le secteur maritime où 68,8 % des enquêtes en cours remontaient à plus de deux ans.

Bien que, dans l'ensemble, le délai de publication des rapports se soit amélioré quelque peu au cours des dernières années, ce délai a considérablement augmenté en 2006-2007. La diminution du nombre d'enquêtes terminées et l'augmentation de la durée moyenne des enquêtes s'expliquent par une combinaison de facteurs. L'augmentation du nombre d'enquêtes importantes, les efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes et la pénurie imprévue de personnel et de gestionnaires ont contribué à cette augmentation. Le BST a récemment terminé la dotation d'un certain nombre de postes clés, notamment il a fait l'embauche de personnel pour une courte durée, ce qui devrait lui permettre

* On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié. L'annexe A renferme une liste des rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur.

d'améliorer son rendement. En outre, l'organisme entreprendra un examen complet de ses activités en 2007-2008 afin de s'assurer que les ressources disponibles sont bien réparties pour mener à bien sa mission et ses objectifs.

Tableau 3 : Productivité du BST par secteur

	Transport maritime		Transport par pipeline		Transport ferroviaire		Transport aérien		Total	
	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	17	8	2	1	9	18	50	41	78	68
Enquêtes terminées	12	8	1	1	9	12	53	36	75	57
Durée moyenne (en jours) des enquêtes	651	801	922	407	519	598	404	516	464	573

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

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

En 2006-2007, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 61 communications de sécurité, soit 6 recommandations, 32 avis de sécurité et 23 lettres d'information (voir le tableau 4 pour la ventilation par secteur).

Tableau 4 : Communications de sécurité par le BST

Secteur	Recommandations*	Avis de sécurité	Lettres d'information
Transport maritime	0	8	8
Transport par pipeline	0	0	1
Transport ferroviaire	2	8	2
Transport aérien	4	16	12
TOTAL	6	32	23

Nota : Au total, en 2006-2007, le BST a cerné 3 préoccupations liées à la sécurité maritime, 3 préoccupations liées à la sécurité ferroviaire et 6 préoccupations liées à la sécurité aérienne.

* Voir l'annexe C pour la définition des termes *recommandation*, *avis de sécurité* et *lettre d'information*.

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

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. On peut trouver sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca) l'évaluation des réponses de l'industrie et des organismes gouvernementaux aux recommandations que l'organisation a formulées depuis le 1^{er} janvier 2005.

En réponse au rapport et aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports publiés en février 2006 à la suite de l'incendie non mortel survenu dans la salle des machines du traversier *Queen of Surrey* exploité par BC Ferries en Colombie-Britannique, Transports Canada s'est engagé aujourd'hui à examiner la réglementation et les normes maritimes internationales relativement aux dispositifs fixes d'extinction des incendies afin de faire en sorte que les futures dispositions législatives respectent les normes internationales ou les dépassent.

« La première priorité de Transports Canada touchant les traversiers canadiens est d'élaborer et de maintenir une réglementation visant à assurer le transport sécuritaire des personnes et des biens » a déclaré le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Source : Communiqué de presse n° H032/06, 9 mai 2006, Transports Canada

Tableau 5 : Évaluation par le Bureau des réponses aux recommandations

Réponses reçues au cours de l'exercice 2006-2007	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	T O T A L
Transport maritime	1	0	2	0	0	3
Transport par pipeline	0	0	0	0	0	0
Transport ferroviaire	0	0	0	0	2	2
Transport aérien	2	3	2	0	3	10
TOTAL	3	3	4	0	5	15

2.6 Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et au monde des transports

Un des défis premiers de la promotion de la sécurité des transports est de convaincre les nombreux intervenants de l'industrie que le changement est nécessaire pour atténuer les risques. Ceci a amené le BST à adopter diverses méthodes pour véhiculer les résultats tirés des enquêtes. Au cours de la dernière année, le BST a constaté un grand nombre de lacunes de sécurité et véhiculé des messages de sécurité clés au public, à l'industrie et aux organismes de réglementation. Comme par le passé, cette approche s'est avérée efficace et continue d'être appuyée afin d'améliorer l'efficacité. Dans un souci d'améliorer l'application de ses recommandations, le BST a commencé à cibler ses messages de sécurité à l'intention d'un public restreint et plus spécialisé qui a la possibilité d'agir plus directement. Le programme de sensibilisation a été mis sur pied afin d'améliorer la sécurité dans des domaines où des ministères, des représentants élus et des chefs d'entreprise spécifiques ont un rôle important à jouer. À cette fin, le BST a déterminé qu'il se devait de devenir plus actif en ce qui concerne son programme de sensibilisation. Il s'efforce d'accroître le nombre d'occasions de sensibilisation entreprises chaque année par la présidente, les membres du Bureau, les cadres supérieurs et le personnel. Nous prévoyons voir le résultat de ces efforts dans les années à venir à mesure que nous élargissons la portée de nos messages et que la sécurité du réseau de transport au Canada continue de s'améliorer.

Au mois de juin 2006, un nouveau directeur exécutif du BST a été nommé. Un de ses premiers défis a été de rencontrer des représentants de l'industrie des transports et d'autres parties intéressées. Pendant quatre mois, le directeur exécutif a rencontré une variété de compagnies aériennes, d'exploitants ferroviaires, de fabricants, d'associations du domaine des transports, d'administrations aéroportuaires et de médecins légistes. Il a donné un exposé à l'Association des chemins de fer du Canada et assisté à un grand nombre de réunions et conférences relatives à la sécurité.

Le personnel du BST et les membres du Bureau ont aussi participé à diverses conférences et séances d'information techniques pertinentes à la sécurité des transports pour se tenir au courant des percées technologiques et pour donner des présentations sur des problèmes de sécurité qui intéressent particulièrement le public. En plus de ces réunions, le BST a rédigé et distribué des articles techniques et des articles de fond qui ont été publiés dans des revues spécialisées. C'est de cette façon que le BST a saisi les occasions qu'apportent ces tribunes pour partager les leçons tirées de ses enquêtes.

En 2006-2007, le BST a publié 57 rapports d'enquête, ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels, et il a continué de maintenir une approche proactive en matière de diffusion de l'information. Tout au cours du déroulement 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 communiquant 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 2006-2007, 631 personnes se sont abonnées à son site Web pour un grand total de 2 065 abonnés, et le BST a répondu à 749 demandes de renseignements reçues par son site Web et à 643 appels des 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 assisté à 3 événements de sensibilisation, tenu 6 conférences de presse et diffusé 19 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 370 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 d'autre information sur la sécurité des transports. Le site Web du BST (www.bst.gc.ca) a enregistré en moyenne plus de 92 930 appels de fichier par jour et 6 409 visites par jour, soit une augmentation de 32 % du nombre de visites par jour comparativement à l'an dernier. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. Comme le montre le tableau 6, cet achalandage, qui s'accroît au fil des ans, peut être attribué en partie à la couverture médiatique accordée à certains accidents, aux communiqués de presse émis par le BST, à la facilité d'accès au site et à la grande quantité d'information qu'on y trouve. Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, des signes tangibles continuent de pointer vers un certain degré d'efficacité relativement à l'obtention des résultats escomptés. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

Tableau 6 : Nombre de demandes de renseignements reçues par le BST

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Site Web :				
• appels de fichier/jour	49 000	51 000	86 700	92 930
• visites/jour	1 860	2 300	4 870	6 409
• demandes de renseignements	1 357	1 289	1 284	749
Appels des médias	424	528	431	643
Demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données	632	602	593	370

2.7 Secteur maritime

2.7.1 Statistiques annuelles

En 2006, 467 accidents maritimes ont été signalés au BST, 4 % de moins que les 489 de 2005 et 8 % de moins que la moyenne annuelle de 506 de 2001 à 2005. Le nombre de morts s'est élevé à 18 en 2006, moins que les 20 enregistrés en 2005 et que la moyenne annuelle de 2001 à 2005 (25).

En 2006, les accidents aux navires, qui représentaient 90 % des accidents maritimes, ont baissé à leur plus bas niveau en 30 ans, soit 419 contre 444 en 2005 et 455 en moyenne depuis cinq ans. Près de la moitié des navires en cause dans des accidents aux navires étaient des bateaux de pêche. Le nombre d'accidents de personnes à bord des navires, qui comprend les chutes, les électrocutions et d'autres types de blessures nécessitant une hospitalisation, a été de 48 en 2006, 7 % de plus qu'en 2005 (45), mais 6 % de moins que la moyenne quinquennale (51).

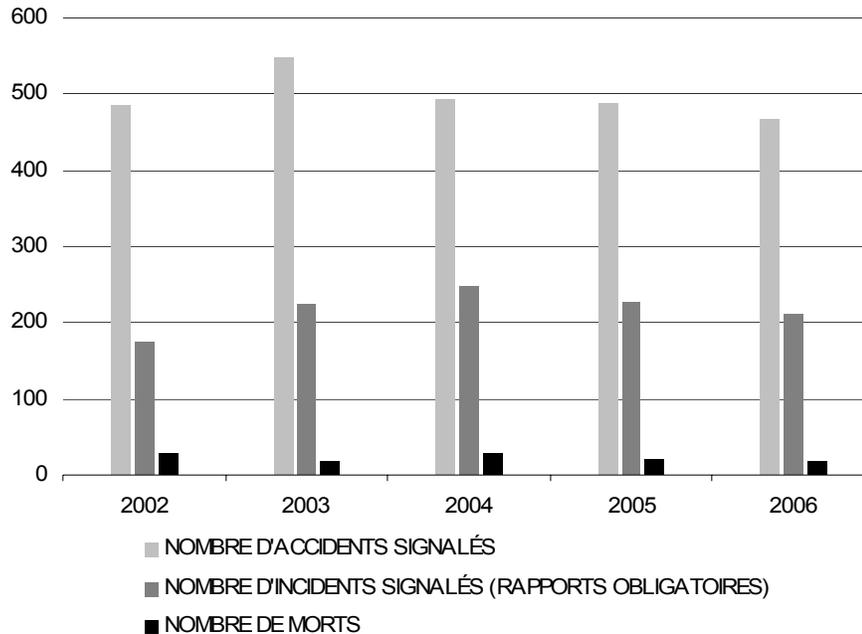
L'activité des navires commerciaux canadiens autres que les bateaux de pêche (à l'exception des navires à passagers et des paquebots de croisière) a augmenté de 1 % par rapport à la moyenne entre 2001 et 2005. Le taux d'accidents a ainsi baissé de 7 %, passant de 3,6 à 3,3 accidents par tranche de 1 000 mouvements. Bien que l'activité des navires commerciaux étrangers autres que les bateaux de pêche soit demeurée relativement inchangée par rapport à la moyenne entre 2001 et 2005, les accidents ont augmenté. Le taux d'accidents correspondant a ainsi augmenté de 11 %, passant de 1,6 à 1,8 accidents par tranche de 1 000 mouvements.

En 2006, les accidents aux navires ont fait 12 morts, en baisse par rapport à 2005 (13) et à la moyenne quinquennale (16). Les accidents à bord des navires ont fait 6 morts, 1 de moins qu'en 2005 et 3 de moins que la moyenne quinquennale.

Il y a eu 31 navires perdus en 2006, une hausse par rapport à 2005 (26), mais une baisse par rapport à la moyenne quinquennale (34).

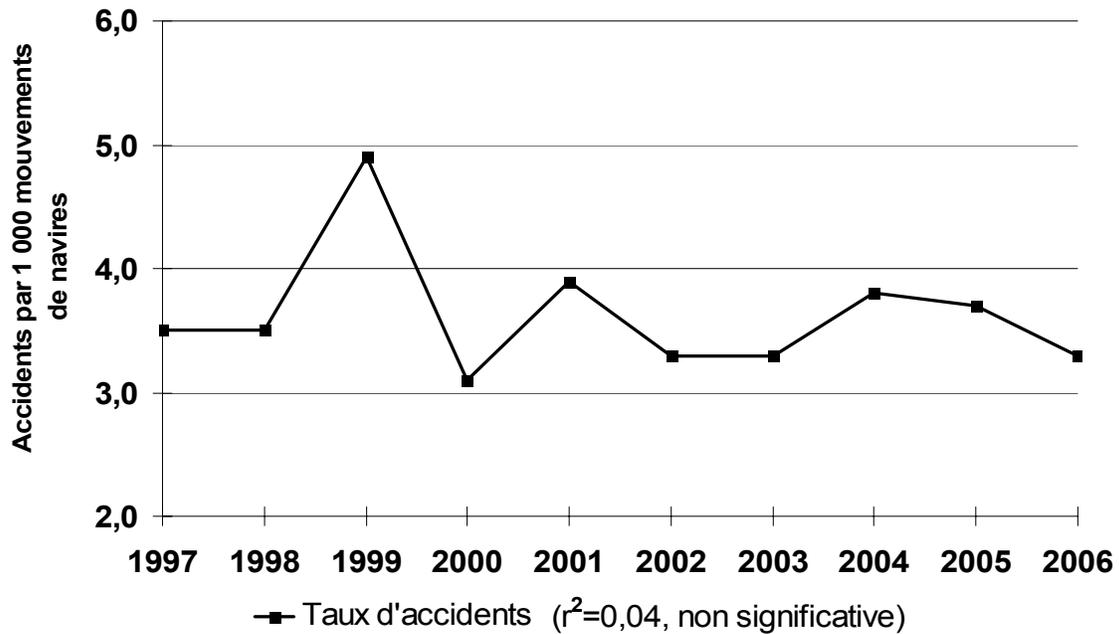
En 2006, 212 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration. C'est là 7 % de moins que le total de 227 de 2005 et 5 % de moins que la moyenne quinquennale (222).

Figure 4 : Événements maritimes et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité maritime au Canada est le taux d'accidents pour les navires battant pavillon canadien. Ce taux est passé de 3,7 accidents par tranche de 1 000 mouvements en 2005 à 3,3 en 2006. On ne dénote aucune tendance statistique significative.

Figure 5 : Taux d'accidents aux navires pour les navires battant pavillon canadien



2.7.2 Enquêtes

En 2006-2007, on a entrepris 8 enquêtes sur des événements maritimes et on a terminé 8 enquêtes. Ceci représente une diminution (de 12 à 8) du nombre d'enquêtes terminées par rapport à 2005-2006. Cette baisse s'explique toujours par les délais à combler les postes vacants. La durée moyenne des enquêtes terminées est passée à 801 jours, comparativement à 651 à l'exercice précédent et à la moyenne de 797 jours entre 2002-2003 et 2005-2006. Cette situation s'explique par les efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes. Une liste complète de tous les rapports maritimes publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

Tableau 7 : Productivité dans le secteur maritime

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	13	14	16	17	8
Enquêtes terminées	15	18	21	12	8
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	703	953	881	651	801
Recommandations	5	7	4	6	0
Avis de sécurité	7	6	9	5	8
Lettres d'information	14	11	8	8	8

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

2.7.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 8 indique les coûts nets des enquêtes maritimes pour les Canadiens et Canadiennes. On note une augmentation des coûts nets par rapport à ceux de l'exercice précédent. Le coût net moyen par enquête terminée a subi une hausse de 62,5 % en raison de différents facteurs dont les coûts liés aux opérations effectuées dans le cadre de l'enquête d'envergure sur le naufrage du traversier *Queen of the North* au large de Prince Rupert en Colombie-Britannique et le temps supplémentaire effectué pour pallier le manque d'enquêteurs. La durée moyenne des enquêtes terminées a aussi augmenté et le nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur a respectivement diminué de 53 % et de 34 % par rapport à 2005-2006. Ceci est aussi attribuable à l'enquête complexe en cours et à une décision de la gestion de limiter le nombre de nouvelles enquêtes entreprises jusqu'à ce que l'arriéré soit réglé.

Tableau 8 : Ressources dans le secteur maritime

	2005-2006		2006-2007	
	ÉTP	en milliers de dollars	ÉTP	en milliers de dollars
Coûts réels – Direction des enquêtes (Marine)	22,9	2 797	22,9	3 130
Coûts des services internes professionnels et de communication	17,7	1 823	16,1	1 840
Coûts des services intégrés	10,7	1 196	10,3	1 343
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		781		782
Services reçus gratuitement		696		808
Coûts nets des enquêtes dans le secteur maritime	51,3	7 294	49,3	7 904
Indicateurs	2005-2006		2006-2007	
Nombre d'enquêteurs	20,4		20,6	
Coût net moyen par enquête terminée	607 820 \$		987 946 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,83		0,39	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,59		0,44	

2.7.4 Mesures de sécurité prises

Aucune recommandation en matière de sécurité maritime n'a été émise en 2006-2007.

La Direction des enquêtes (Marine) a évalué les réponses à 3 recommandations émises en 2005-2006 (voir les détails à l'annexe B) et réévalué les réponses à 42 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer le statut de 9 recommandations d'actif à inactif, laissant donc 33 recommandations avec un statut actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.7.4.1 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur maritime

La compagnie BC Ferries a mis en œuvre d'autres procédures afin de s'assurer que les officiers de pont et les timoniers se familiarisent avec le nouvel équipement sur le pont. L'avis de sécurité maritime 07/06 du BST sur la familiarisation des équipages avec l'équipement a été envoyé à BC Ferries par suite du naufrage du traversier *Queen of the North* (événement M06W0052 du BST).

BC Ferries a mis en œuvre une nouvelle procédure visant à établir des listes de passagers afin de s'assurer que les passagers à bord de ses navires se dirigeant vers le nord sont bien inscrits sur les listes de passagers qui sont gardées à terre. L'avis de sécurité maritime 09/06 du BST sur les lignes directrices actuelles pour la création de listes de passagers à bord des traversiers a été envoyé à Transports Canada et une copie a été envoyée à BC Ferries par suite du naufrage du traversier *Queen of the North* (événement M06W0052 du BST).

Transports Canada a rencontré des représentants de l'industrie et du gouvernement afin de discuter de la mise à jour des procédures actuelles dans le port relativement à la manutention de cargaisons de marchandises dangereuses dans le port de Saguenay (Québec). Une petite explosion est survenue à bord d'un navire qui déchargeait une cargaison de matières explosives (événement M06L0045 du BST). Transports Canada a décidé d'envoyer un inspecteur sur les lieux lorsqu'il serait avisé d'une cargaison de marchandises dangereuses dans le port. En outre, Transports Canada a informé les autorités portuaires en cause de la Suède et de l'Allemagne (endroits où le navire avait été chargé) de l'incident et de la manutention et du chargement de cargaisons au port de chargement. L'avis de sécurité maritime 08/06 du BST sur les méthodes inadéquates de manutention des cargaisons de matières explosives a été envoyé à Transports Canada et au port de Saguenay.

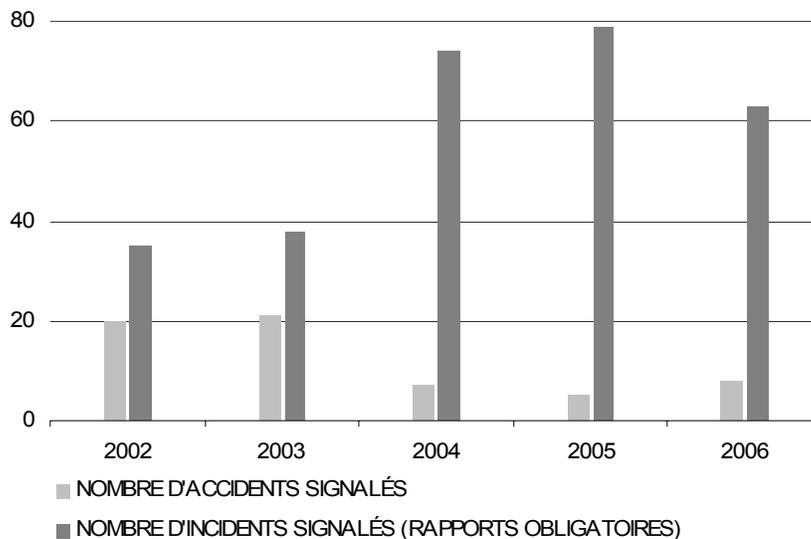
2.8 Secteur des pipelines

2.8.1 Statistiques annuelles

En 2006, 8 accidents de pipeline ont été signalés au BST, une hausse par rapport aux 5 accidents signalés en 2005, mais une baisse par rapport à la moyenne de 2001 à 2005 (15). On estime que les activités liées aux pipelines ont augmenté de 2 % par rapport à l'année précédente. Le dernier accident mortel de pipeline sous compétence fédérale s'est produit en 1988. Le dernier accident entraînant des blessures graves est survenu en 2000.

En 2006, 63 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration, en baisse par rapport à 2005 (79), mais en hausse par rapport à la moyenne quinquennale (52). Parmi ces incidents, 88 % étaient attribuables à des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

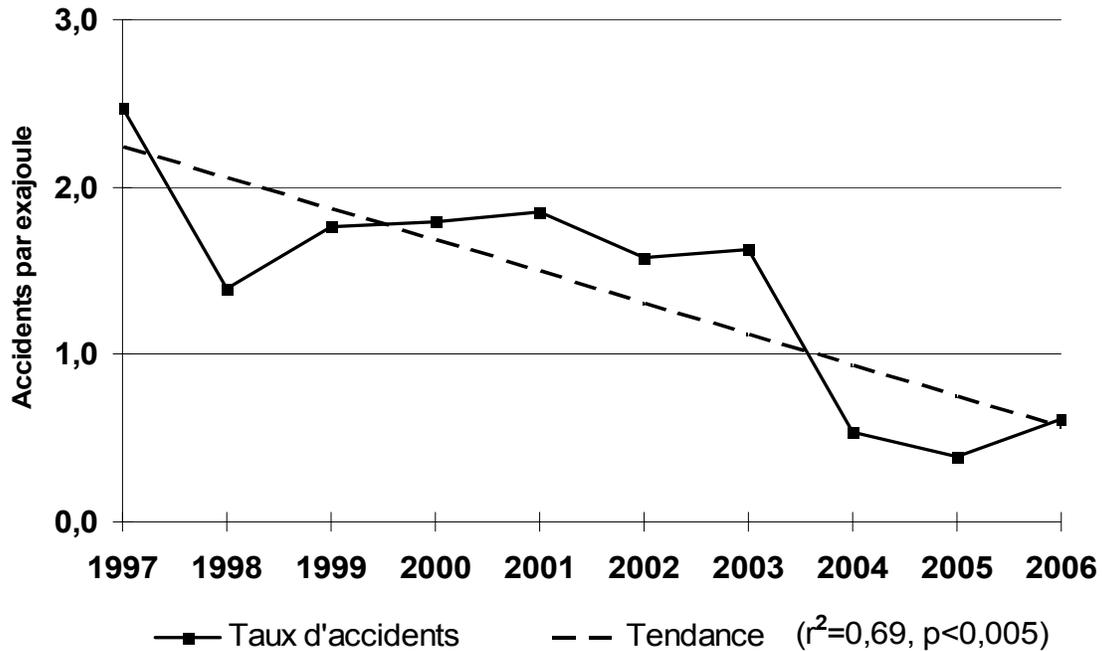
Figure 6 : Événements de pipeline



* Aucune perte de vie par suite d'un accident de pipeline n'a été signalée depuis 1988.

Un indicateur de la sécurité du transport par pipeline au Canada est le taux d'accidents de pipeline. Ce taux a augmenté à 0,6 accident par exajoule en 2006 contre 0,4 en 2005, mais la moyenne entre 2001 et 2005 a diminué à 1,2. La ligne de tendance indique également une nette orientation à la baisse.

Figure 7 : Taux d'accidents de pipeline



2.8.2 Enquêtes

En 2006-2007, une enquête a été entreprise sur un accident de pipeline et une enquête a été terminée. L'enquête terminée a duré 407 jours, une baisse considérable par rapport aux 922 jours de 2005-2006 (cette dernière enquête étant très complexe et ayant exigé un niveau d'effort élevé pour recueillir et analyser les données). Des détails concernant le rapport d'enquête de pipeline publié en 2006-2007 se trouvent à l'annexe A.

Tableau 9 : Productivité dans le secteur des pipelines

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	2	0	0	2	1
Enquêtes terminées	2	0	2	1	1
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	410	0	1 081	922	407
Recommandations	0	0	0	0	0
Avis de sécurité	0	0	0	0	0
Lettres d'information	1	0	0	0	1

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

2.8.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 10 indique le coût net pour les Canadiens et Canadiennes des enquêtes sur les accidents de pipeline. Les coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines ont légèrement augmenté par rapport à 2005-2006. On a entrepris une enquête cette année et on en a terminé une.

Tableau 10 : Ressources dans le secteur des pipelines

	2005-2006		2006-2007	
	ÉTP	en milliers de dollars	ÉTP	en milliers de dollars
Coûts réels – Direction des enquêtes (Pipeline)	2,0	203	2,0	216
Coûts des services internes professionnels et de communication	1,5	133	1,4	127
Coûts des services intégrés	0,9	87	0,9	93
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		57		54
Services reçus gratuitement		51		56
Coûts nets des enquêtes dans le secteur des pipelines	4,4	531	4,3	545
Indicateurs	2005-2006		2006-2007	
Nombre d'enquêteurs	1,8		2,0	
Coût net moyen par enquête terminée	530 584 \$		545 422 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	1,11		0,5	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,56		0,5	

2.8.4 Mesures de sécurité prises

Aucune recommandation sur la sécurité des pipelines n'a été formulée au cours de l'exercice 2006-2007.

2.8.4.1 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur des pipelines

En réponse à la lettre d'information sur la sécurité des pipelines, l'Office national de l'énergie a envoyé un avis de sécurité à toutes les compagnies relevant de sa réglementation, ainsi qu'à l'Association canadienne de pipelines d'énergie, à l'Association canadienne des producteurs pétroliers et aux organismes de réglementation provinciaux. L'avis de sécurité souligne les problèmes de sécurité relatifs aux blessures

que des employés pourraient subir par suite de l'expulsion de racleurs déposés dans les gares de réception de racleurs. En outre, l'avis donne les mesures que les organismes doivent prendre pour régler ce risque.

2.9 Secteur ferroviaire

2.9.1 Statistiques annuelles

En 2006, 1 144 accidents ferroviaires ont été signalés au BST, soit 8 % de moins qu'en 2005 (1 247), mais 5 % de plus que la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (1 091). On estime que l'activité ferroviaire est comparable à celle de 2005 et a augmenté de 4 % par rapport à la moyenne quinquennale. Le taux d'accidents a diminué à 11,9 accidents par million de trains-milles en 2006, contre les 13,0 de 2005 et les 11,9 de la moyenne quinquennale. Les accidents ferroviaires ont fait 95 morts en 2006, en baisse par rapport à 2005 (103) et à la moyenne quinquennale (96).

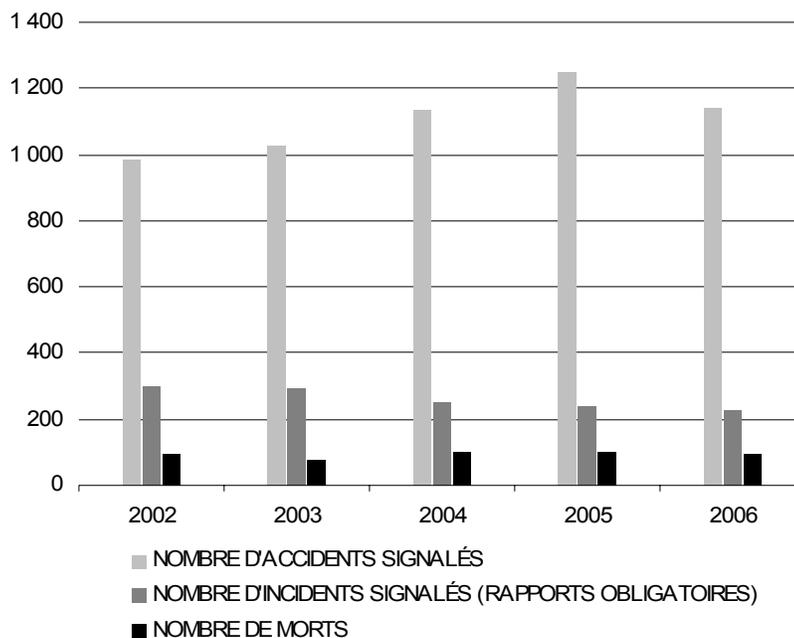
On a enregistré trois collisions en voie principale en 2006 comparativement à six en 2005 et en moyenne six par année depuis cinq ans. On a enregistré 133 déraillements en voie principale, soit 31 % de moins qu'en 2005 (194) et 10 % de moins que la moyenne quinquennale (148). Le nombre de déraillements hors d'une voie principale a diminué (480) par rapport à 2005 (540), mais a augmenté par rapport à la moyenne quinquennale (422).

Le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué par rapport à 2005, passant de 269 à 248, et par rapport à la moyenne quinquennale (260). Vingt-huit personnes ont perdu la vie par suite d'un accident à un passage à niveau, contre 37 en 2005 et en moyenne 35 par année depuis cinq ans. Les accidents survenus à des intrus ont baissé de 8 % par rapport à 2005, passant de 64 à 59, mais ils sont en hausse de 4 % par rapport à la moyenne quinquennale (57). Avec un total de 94 morts en 2006, les accidents survenus à des intrus continuent de représenter la majorité des morts dans les accidents ferroviaires.

En 2006, on a enregistré 181 accidents mettant en cause des marchandises dangereuses (y compris des accidents aux passages à niveau avec un véhicule routier transportant des marchandises dangereuses), en baisse par rapport à 2005 (214) et à la moyenne quinquennale (215). Trois de ces accidents ont entraîné un déversement.

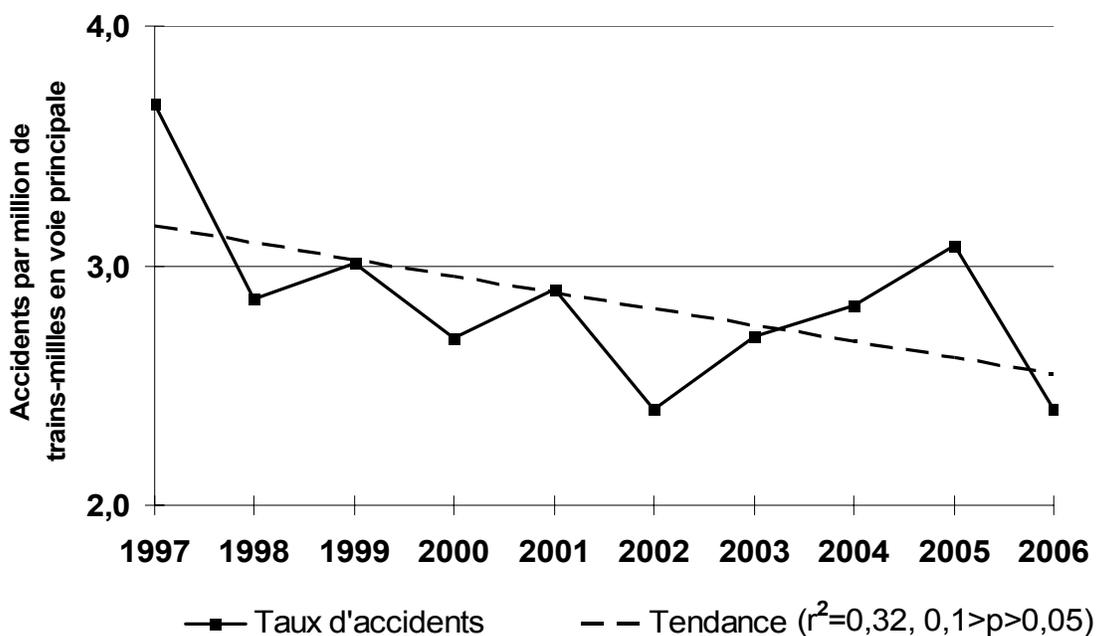
En 2006, le nombre d'incidents ferroviaires signalés au BST en vertu des exigences de déclaration a baissé à son plus bas niveau en 24 ans (226) contre 243 en 2005 et en moyenne 283 par année depuis cinq ans. Pour la première fois, la plus grande proportion des 226 incidents signalés ont été des mouvements dépassant les limites d'autorisation (101), surpassant les fuites de marchandises dangereuses (86).

Figure 8 : Événements ferroviaires et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité ferroviaire au Canada est le taux d'accidents en voie principale. Ce taux est passé de 3,1 accidents par million de trains-milles en voie principale en 2005 à 2,4 en 2006. Au cours des 10 dernières années, la ligne de tendance à la baisse s'approche d'une signification statistique.

Figure 9 : Taux d'accidents en voie principale



2.9.2 Enquêtes

En tout, 18 nouvelles enquêtes sur des événements ferroviaires ont été entreprises en 2006-2007 comparativement à 9 l'année dernière. De plus, 12 enquêtes ont été terminées comparativement à 9 l'année précédente. La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 598 jours, comparativement à 519 à l'exercice précédent. Une liste complète de tous les rapports ferroviaires publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

Tableau 11 : Productivité dans le secteur ferroviaire

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	18	14	14	9	18
Enquêtes terminées	22	15	25	9	12
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	755	894	618	519	598
Recommandations	5	4	3	0	2
Avis de sécurité	6	7	6	9	8
Lettres d'information	9	11	10	8	2
Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.					

2.9.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 12 indique les coûts nets des enquêtes ferroviaires pour les Canadiens et Canadiennes. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire ont légèrement augmenté. Le coût net moyen par enquête terminée a diminué de 22,4 % par rapport à l'exercice précédent. Le nombre d'enquêtes entreprises par enquêteur a doublé et le nombre d'enquêtes terminées par enquêteur a augmenté de 42 %. Ces écarts sont attribuables au fait qu'un grand nombre d'enquêtes terminées avaient été entreprises au cours des années précédentes.

Tableau 12 : Ressources dans le secteur ferroviaire

	2005-2006		2006-2007	
	ÉTP	en milliers de dollars	ÉTP	en milliers de dollars
Coûts réels – Direction des enquêtes (Rail)	22,7	2 652	22,1	2 834
Coûts des services internes professionnels et de communication	17,5	1 728	15,5	1 666
Coûts des services intégrés	10,6	1 134	13,0	1 216
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		741		708
Services reçus gratuitement		660		732
Coûts nets des enquêtes dans le secteur ferroviaire	50,8	6 916	50,6	7 156
Indicateurs				
	2005-2006		2006-2007	
Nombre d'enquêteurs	20,0		18,95	
Coût net moyen par enquête terminée	768 444 \$		596 345 \$	
Enquêtes entreprises par enquêteur	0,45		0,95	
Enquêtes terminées par enquêteur	0,45		0,64	

2.9.4 Mesures de sécurité prises

Deux recommandations en matière de sécurité ferroviaire ont été émises en 2006-2007.

La Direction des enquêtes (Rail) a réévalué les réponses à 118 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer le statut de 29 recommandations d'actif à inactif, laissant donc 23 recommandations avec un statut actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.9.4.1 Recommandations émises en 2006-2007 dans le secteur ferroviaire

Déraillement en voie principale d'un train exploité par le Chemin de fer Canadien Pacifique à Whitby (Ontario) le 14 janvier 2004	
Rapport R04T0008	
RECOMMANDATION	R06-01 Que le ministère des Transports, en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, mette en place des protocoles et de la formation sur le contrôle de la circulation ferroviaire qui tiennent compte des périodes où la charge de travail est lourde et qui accordent une importance primordiale à la sécurité.
RÉPONSE	Transports Canada est d'accord en principe avec la recommandation et travaillera avec l'industrie dans le contexte de cette recommandation et d'autres initiatives réglementaires connexes.
ÉVALUATION DU BUREAU	Prochain exercice
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	En suspens

Accident mortel de piéton mettant en cause un train exploité par le Canadien National à Brockville (Ontario) le 17 février 2005	
Rapport R05T0030	
RECOMMANDATION	R06-02 Que le ministère des Transports évalue les risques pour les piétons à tous les passages à niveau de voies principales à voies multiples, rende publique son évaluation et mette en œuvre un programme, en collaboration avec les intervenants, visant à réduire les risques d'accidents de piétons liés à l'approche d'un deuxième train.
RÉPONSE	Transports Canada est en désaccord avec cette recommandation. Il remet en question l'analyse et décrit diverses initiatives prises à un grand nombre d'endroits. Transports Canada doit faire l'équilibre entre une multitude d'intérêts divergents lorsqu'il détermine la façon d'améliorer la sécurité ferroviaire.
ÉVALUATION DU BUREAU	Prochain exercice

Accident mortel de piéton mettant en cause un train exploité par le Canadien National à Brockville (Ontario) le 17 février 2005	
Rapport R05T0030	
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	En suspens

2.9.4.2 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur ferroviaire

En réponse à l'avis de sécurité ferroviaire 03/06 (événement R06T0022 du BST), le Canadien National (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ont accéléré l'inspection et le retrait du service de certains essieux montés qu'on avait décelés comme pouvant avoir une roue lâche.

Après avoir reçu l'avis de sécurité ferroviaire 06/06 (événement R06V0136 du BST), le CN a lancé une campagne éclair visant à faire l'essai des clapets de non-retour des locomotives et les clapets défectueux ont été remplacés. En outre, on a augmenté la fréquence de remplacement obligatoire de ces clapets.

En réponse à deux autres avis de sécurité ferroviaire (07/06 et 08/06) au sujet de l'événement R06V0183 du BST, Transports Canada a émis deux avis en vertu de l'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* à la compagnie ferroviaire White Pass & Yukon Route au sujet de 12 problèmes distincts relatifs à l'exploitation et au matériel et exigeant des explications sur la façon dont ces problèmes seront résolus.

Après avoir reçu la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 02/06, le CFCP a pris des mesures visant à s'assurer que les protocoles de communications en cas d'interventions d'urgence entre la Police provinciale de l'Ontario et la compagnie sont améliorés et que des procédures de formation sont élaborées et communiquées.

En réponse à la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 03/06 (événement R05C0082 du BST), Transports Canada a indiqué que, dans le cadre de vérifications ultérieures, il mettra l'accent sur l'écartement des glissoirs de traverse danseuse des locomotives et sur l'état du revêtement des traverses danseuses.

Par suite de la lettre d'information sur la sécurité ferroviaire 04/06 (événement R05C0082 du BST), Transports Canada a indiqué que, dans le cadre d'inspections et de vérifications ultérieures, il mettra l'accent sur l'inspection des butées des traverses danseuses des locomotives.

2.10 Secteur aérien

2.10.1 Statistiques annuelles

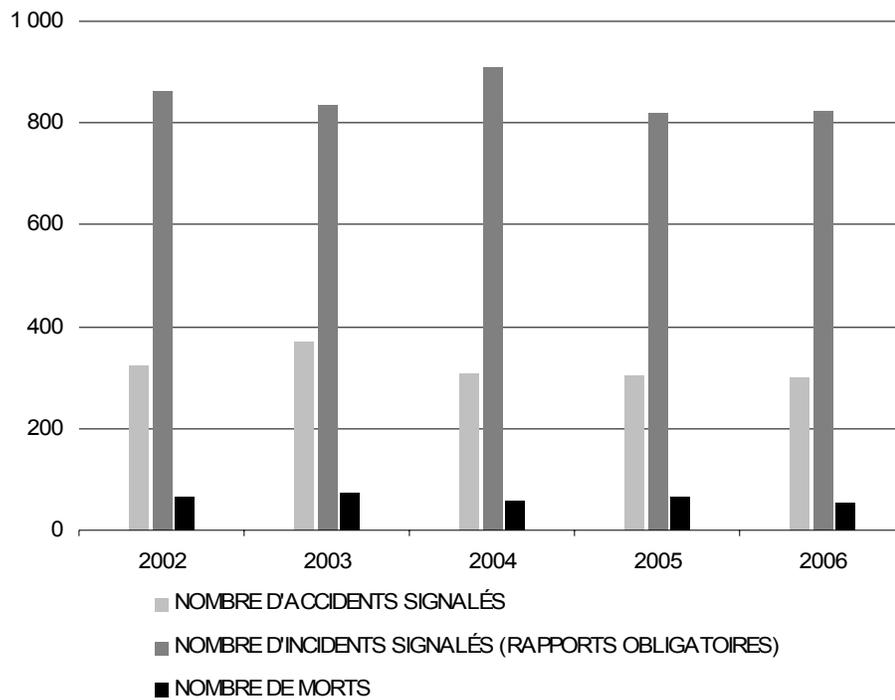
On a enregistré 262 accidents à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers, en hausse de 2 % par rapport à 2005 (258), mais en baisse de 5 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2001 et 2005 (275). Le nombre d'heures de vol en 2006 est estimé à 4 161 000 heures, ce qui donne un taux d'accidents de 6,2 accidents par 100 000 heures de vol, le même taux que celui de 2005, mais en baisse par rapport à la moyenne quinquennale (7,1). On a enregistré 31 accidents mortels (qui ont fait 52 morts) à des aéronefs immatriculés au Canada autres que des avions ultra-légers. Ces chiffres sont comparables à ceux de 2005 (34 accidents mortels qui ont fait 51 morts) et à ceux de la moyenne quinquennale (31 accidents mortels qui ont fait 52 morts). Sur ces 31 accidents mortels, 15 sont survenus à des aéronefs commerciaux (6 avions et 9 hélicoptères) et 12 des 16 autres sont survenus à des aéronefs privés.

Le nombre d'accidents d'avion ultra-léger a baissé à 27 en 2006 contre 31 en 2005 et le nombre d'accidents mortels en 2006 (1) a connu une baisse considérable par rapport à 2005 (5).

Le nombre d'aéronefs immatriculés à l'étranger en cause dans des accidents au Canada a baissé par rapport à 2005, passant de 18 à 14. Le nombre d'accidents mortels a diminué à 2 en 2006 par rapport à 6 en 2005.

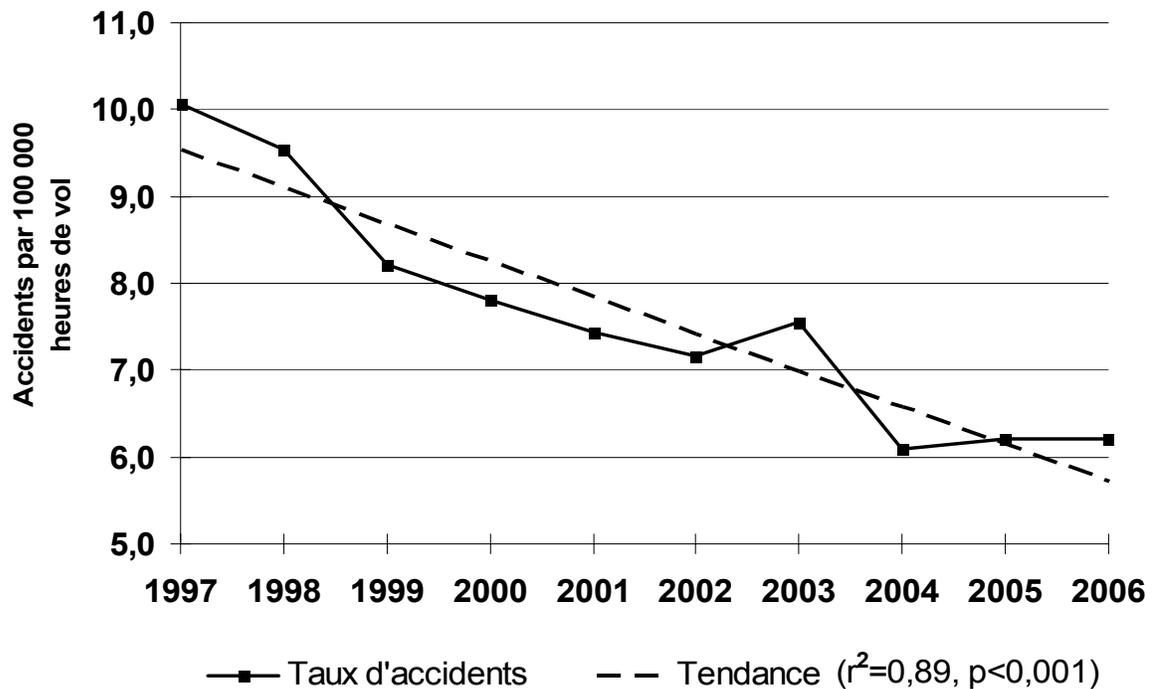
En 2006, 823 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre est comparable au total de 2005 (822), mais est plus bas de 4 % que la moyenne de 2001 à 2005 (857).

Figure 10 : Événements aéronautiques et nombre de morts



Un des indicateurs de la sécurité aérienne au Canada est le taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada. Ce taux est resté le même que celui de 2005 (6,2 accidents par 100 000 heures), mais il est demeuré inférieur à la moyenne quinquennale (7,1). La ligne de tendance indique également une orientation vers la baisse au cours des 10 dernières années.

Figure 11 : Taux d'accidents pour les aéronefs immatriculés au Canada



2.10.2 Enquêtes

Un total de 41 enquêtes sur des accidents aéronautiques ont été entreprises en 2006-2007 et 36 enquêtes ont été terminées. Ces chiffres représentent une diminution du nombre d'enquêtes entreprises par rapport à l'année précédente (50) et du nombre d'enquêtes terminées (53). La durée moyenne des enquêtes terminées a augmenté à 516 jours, comparativement à 404 jours à l'exercice précédent, ce qui est dû aux efforts concertés pour clore les enquêtes plus anciennes. Une liste complète de tous les rapports aéronautiques publiés en 2006-2007 se trouve à l'annexe A.

Tableau 13 : Productivité dans le secteur aérien

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Enquêtes entreprises	56	47	44	50	41
Enquêtes terminées	70	40	67	53	36
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	494	485	524	404	516
Recommandations	17	0	4	6	4
Avis de sécurité	13	9	9	7	16
Lettres d'information	6	8	6	5	12

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

2.10.3 Liens aux ressources utilisées

Le tableau 14 indique le coût net des enquêtes sur les événements aéronautiques pour les Canadiens. Comparativement à l'exercice précédent, les coûts nets des enquêtes ont légèrement diminué. Le coût net moyen par enquête terminée a cependant augmenté de 39,3 % du fait de l'envergure des enquêtes menées au Canada, et de l'augmentation des coûts associés aux enquêtes menées à l'étranger mettant en cause des exploitants et des produits certifiés au Canada. Le nombre d'enquêtes entreprises et terminées par enquêteur a respectivement diminué de 21,7 % et de 35 %.

Tableau 14 : Ressources dans le secteur aérien

	2005-2006		2006-2007	
	ÉTP	en milliers de dollars	ÉTP	en milliers de dollars
Coûts réels – Direction des enquêtes (Aviation)	56,9	7 617	58,1	7 444
Coûts des services internes professionnels et de communication	43,8	4 963	40,8	4 377
Coûts des services intégrés	26,5	3 258	26,1	3 194
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés		2 128		1 859
Services reçus gratuitement		1 896		1 922
Coûts nets des enquêtes dans le secteur de l'aviation	127,2	19 861	125,1	18 797
Indicateurs	2005-2006		2006-2007	
Nombre d'enquêteurs		51,7		54,0
Coût net moyen par enquête terminée		374 741 \$		522 135 \$
Enquêtes entreprises par enquêteur		0,97		0,76
Enquêtes terminées par enquêteur		1,03		0,67

2.10.4 Mesures de sécurité prises

En 2006-2007, le BST a émis quatre recommandations en matière de sécurité aérienne. Le Bureau a estimé qu'une des réponses dénotait une intention satisfaisante, et l'évaluation initiale est en suspens pour les trois autres recommandations.

La Direction des enquêtes (Aviation) a évalué les réponses à 6 recommandations émises en 2005-2006 (voir les détails à l'annexe B) et réévalué les réponses à 35 recommandations des années précédentes. Avec l'approbation du Bureau, on a fait passer

le statut de 7 recommandations d'actif à inactif. À la fin de l'exercice 2006-2007, on comptait 37 recommandations avec un statut actif. Les réévaluations du Bureau ont été communiquées aux agents de changement appropriés à titre d'information et pour qu'ils puissent prendre les mesures qui s'imposent.

2.10.4.1 Recommandations émises en 2006-2007 dans le secteur aérien

Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Écosse) le 14 octobre 2004 Rapport A04H0004	
RECOMMANDATION	A06-07 Que le ministère des Transports du Canada, en liaison avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, la Federal Aviation Administration des États-Unis, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne et d'autres instances de réglementation, instaure une exigence pour que les avions de la catégorie transport soient tenus d'être équipés d'un système de surveillance des performances de décollage permettant d'alerter rapidement et avec précision les équipages de conduite en cas de performances de décollage insuffisantes.
RÉPONSE	Transports Canada convient que, s'il existait un système de surveillance des performances de décollage capable de fonctionner de la manière prévue, celui-ci aurait pour avantage d'assurer un niveau élevé de sécurité. Par contre, Transports Canada croit qu'avant que les administrations de l'aviation civile n'exigent des aéronefs qu'ils soient équipés d'un système de surveillance des performances de décollage, il faudra qu'un système approuvé existe bel et bien. Or, Transports Canada n'est pas au courant de l'existence d'un système homologué qui réponde actuellement aux objectifs de la présente recommandation.

Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Écosse) le 14 octobre 2004

Rapport A04H0004

	<p>Selon Transports Canada, même s'il est concevable de créer un tel système à l'aide de notre technologie actuelle, le secteur privé et les chercheurs devront déployer des efforts considérables pour établir les critères appropriés de conception, dresser des projets détaillés, fixer le développement du système et entreprendre un nombre important d'essais pour s'assurer d'une fiabilité maximale avant de passer à l'étape suivante. Qui plus est, les critères de conception et les normes devront faire l'objet d'une harmonisation avec les autres administrations de l'aviation civile.</p> <p>Dans sa lettre, Transports Canada dit également qu'il ne peut actuellement exiger que les aéronefs soient équipés d'un système de surveillance des performances au décollage, mais réévaluera la situation dès qu'un produit admissible aura été mis au point.</p>
<p>ÉVALUATION DU BUREAU</p>	<p>Dans sa réponse, Transports Canada dit qu'il ne peut exiger que les aéronefs soient équipés d'un système de surveillance des performances de décollage puisqu'il ne connaît aucun système homologué disponible sur le marché pour l'industrie. Transports Canada note cependant la suggestion du BST que la recherche sur la technologie du système de surveillance des performances de décollage serait utile et précise que dans cette veine il a formé une équipe de projet interdisciplinaire pour se pencher sur la question. Transports Canada décrit les travaux réalisés par l'équipe de projet et donne les détails de son plan d'action qui prévoit la détermination de ce qui reste à faire pour qu'un système de surveillance des performances de décollage admissible à la certification puisse être disponible sur le marché, la conduite d'entretiens avec les membres de l'industrie afin de jauger leur intérêt pour trouver une solution au système de surveillance des performances de décollage, ainsi que la conduite de travaux avec les membres de l'industrie pour la mise en œuvre d'un système admissible à la certification. De plus, Transports Canada invite le BST à faire partie de son équipe de projet de recherche préliminaire.</p>

Décollage à puissance réduite et collision avec le relief d'un Boeing 747-244SF exploité par MK Airlines Limited à l'aéroport international de Halifax (Nouvelle-Écosse) le 14 octobre 2004	
Rapport A04H0004	
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Intention satisfaisante

Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité	
Rapport SII A05-01	
RECOMMANDATION	A06-08 Que Transports Canada, de concert avec la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers, révise l'analyse des avantages par rapport aux coûts du <i>Notice of Proposed Rule Making</i> (NPRM) 85-7A à l'aide des statistiques canadiennes sur les incendies après impact et des chiffres canadiens actuels de la valeur estimative d'une vie statistique, en tenant compte des dernières avancées technologiques en matière de prévention des incendies après impact.
RÉPONSE	Sous examen
ÉVALUATION DU BUREAU	Prochain exercice
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	En suspens

Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité	
Rapport SII A05-01	
RECOMMANDATION	<p>A06-09</p> <p>Qu'afin de réduire le nombre d'incendies qui se déclarent après des accidents offrant des chances de survie et mettant en cause de nouveaux avions de production ayant une masse inférieure à 5700 kg, Transports Canada, la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers ajoutent dans les normes relatives à la définition de type des nouveaux avions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des méthodes visant à réduire le risque que des articles portés à haute température ne deviennent des sources d'incendie; - des procédés techniques conçus pour neutraliser la batterie et le circuit électrique à l'impact pour empêcher les arcs électriques à haute température d'être une source d'incendie; - des exigences imposant la présence de matériaux isolants protecteurs ou sacrificiels aux endroits exposés à la chaleur ou aux étincelles dues au frottement lors d'un accident pour empêcher les étincelles de frottement d'être une source d'incendie; - des exigences en matière de résistance à l'écrasement du circuit carburant; - des exigences voulant que les réservoirs de carburant soient situés le plus loin possible des parties occupées de l'aéronef et voulant que les conduites de carburant passent à l'extérieur des parties occupées de l'aéronef afin d'augmenter la distance entre les occupants et le carburant; - de meilleures normes relatives aux issues, aux dispositifs de retenue et aux sièges afin d'améliorer les chances de survie et les possibilités d'évacuation des occupants.
RÉPONSE	Sous examen
ÉVALUATION DU BUREAU	Prochain exercice
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	En suspens

Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit avion, Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité

Rapport SII A05-01

RECOMMANDATION	A06-10 Qu'afin de réduire le nombre d'incendies qui se déclarent après des accidents offrant des chances de survie mettant en cause de nouveaux avions de production ayant une masse inférieure à 5700 kg, Transports Canada, la Federal Aviation Administration et d'autres organismes de réglementation étrangers effectuent des évaluations des risques des éléments qui suivent afin de déterminer la faisabilité du montage en rattrapage sur les avions existants : <ul style="list-style-type: none">- certains moyens techniques permettant d'éviter que des articles portés à haute température ne deviennent des sources d'incendie;- des procédés techniques conçus pour neutraliser la batterie et le circuit électrique à l'impact pour empêcher les arcs électriques à haute température d'être une source d'incendie;- la présence de matériaux isolants protecteurs ou sacrificiels aux endroits exposés à la chaleur ou aux étincelles dues au frottement lors d'un accident pour empêcher les étincelles de frottement d'être une source d'incendie;- certains composants du circuit carburant résistant à l'écrasement capables de confiner le carburant.
RÉPONSE	Sous examen
ÉVALUATION DU BUREAU	Prochain exercice
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	En suspens

2.10.4.2 Autres mesures de sécurité prises dans le secteur aérien

Par suite de la recommandation A04-02 dans le cadre de l'enquête A04H0001, Transports Canada a réévalué les poids standard pour les passagers et les bagages à main et les a rajustés pour tous les aéronefs afin de tenir compte des réalités actuelles. La Federal Aviation Administration (FAA) a publié la consigne de navigabilité 2005-07-01 concernant les avions Cessna 208 et 208B. Cette consigne de navigabilité a vu le jour à la suite de plusieurs accidents et incidents survenus à des Cessna 208 et 208B exploités dans des conditions de givrage, dont cet événement. L'objet de la consigne est de garantir que l'information fournie est suffisante pour permettre au pilote de garder la maîtrise de l'appareil dans des conditions givrantes.

Après avoir reçu l'avis de sécurité aérienne A040058 du BST envoyé dans le cadre de l'enquête A04H0004 du BST, Transports Canada a laissé savoir qu'il élaborait une Circulaire consultative de l'Aviation commerciale et d'affaires sur la nécessité de veiller au contrôle de l'exactitude de la masse du fret et qu'il la diffuserait bientôt. En outre, par suite de l'avis de sécurité A040059 du BST sur l'information erronée dans les données de pente de piste, Transports Canada a envoyé un bulletin urgent de la Sécurité des aéroports aux aéroports et aux aéroports enregistrés pour leur rappeler qu'ils doivent vérifier les données publiées.

Pendant une enquête du BST sur un risque de collision (A04Q0089), NAV CANADA a entrepris une réécriture majeure du cours de formation de base sur le vol selon les règles de vol à vue du contrôle de la circulation aérienne donné à son installation de formation et il a mis en œuvre le nouveau programme de ce cours. Les procédures d'urgence sont enseignées dans le cadre d'activités en classe avec instructeur au cours desquelles la phraséologie connexe est utilisée. On enseigne en classe les situations de non-conformité auxquelles un pilote peut être confronté, et on s'y exerce dans le cadre de nombreux exercices sur le simulateur dynamique d'aéroport de 360 degrés pendant toute la durée du cours.

Dans le cadre de l'enquête du BST sur un risque de collision survenu à l'aéroport international de Vancouver, en Colombie-Britannique (A04P0397), le gestionnaire de la tour de l'aéroport international de Vancouver a publié un bulletin pour rappeler aux contrôleurs de se conformer à la directive du *Manuel d'exploitation du contrôle de la circulation aérienne* (MANOPS ATC) spécifiant qu'il faut mentionner le nom de l'intersection ou de la voie de circulation lorsqu'on transmet des instructions d'alignement sur une piste ou des autorisations de décollage à partir d'une intersection. NAV CANADA a proposé une modification à la section RAC 4.2.8 du *Manuel d'information aéronautique* (AIM) voulant que les pilotes donnent leur position et le numéro de piste lorsqu'ils demandent une autorisation de décollage.

Par suite de l'avis de sécurité A050012 (A05Q0024), Transports Canada a indiqué qu'il étudierait la possibilité d'ajouter l'information concernant le niveau de certification d'une piste au *Supplément de vol – Canada*, ce qui fournirait plus d'information et de précisions aux pilotes concernant tout changement à la validité de la certification d'une piste donnée.

Par suite de l'enquête A05O0112 et de la vérification subséquente effectuée par Transports Canada, Rapid Aircraft Repair Inc. a engagé un directeur de l'assurance de la qualité et l'a désigné comme étant la personne responsable de la maintenance. La compagnie a modifié son programme d'assurance de la qualité afin d'assurer une surveillance plus étroite de toutes les opérations de maintenance que ce qui était permis avec l'ancien programme; a mis en œuvre un processus de discussions régulières sur le contrôle des procédés; a mis en œuvre un processus de vérification du débattement complet des commandes avant démontage; a mis en œuvre une formation additionnelle en facteurs humains, entraînant une amélioration du signalement des problèmes potentiels; et a commencé à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.

Après le début d'une enquête sur le déclenchement d'un vibreur de manche à haute altitude (A05W0109), Bombardier Aérospatiale a publié un message à l'intention de tous les exploitants des versions CRJ705/900 du CL-65, dans lequel il a recommandé de n'effectuer aucun vol à une vitesse inférieure à la vitesse de traînée minimale, telle que définie dans la section des renseignements généraux sur la vitesse du manuel de planification de vol et de conduite de vol en croisière de ce type d'avion. La compagnie Air Canada Jazz a introduit un programme de formation en neuf modules intitulé « High Altitude and High Speed Training » (formation au vol à haute altitude et à grande vitesse) à l'intention des pilotes de CRJ705. Transports Canada a publié la Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires 0247. Cette circulaire fournit des lignes directrices et des recommandations aux exploitants sur la formation aux techniques de sortie de décrochage et sur le contrôle de compétence, dans le but de s'assurer que les équipages de conduite sont en mesure de reconnaître les signes précurseurs d'un décrochage imminent et d'appliquer les mesures de redressement appropriées afin d'éviter un décrochage ou une perte d'altitude de l'avion.

À la suite d'une enquête sur une perte de puissance et collision avec le relief (A05O0125), le fabricant des trousseaux de construction de l'appareil a diffusé de l'information relative aux dangers liés à l'utilisation de la poignée de manche pour actionner la compensation et les volets dans le site Web d'information technique utilisé par les propriétaires internationaux.

Par suite de l'enquête A05O0147 du BST (collision avec un plan d'eau), le BST a déterminé que le pilote a réussi à se déplacer en place droite après que l'avion a chaviré, mais n'est pas arrivé à évacuer l'avion. Transports Canada a fait une évaluation des risques inhérents à l'évacuation d'un hydravion submergé afin de déterminer l'importance des risques liés à ce type d'évacuation ainsi que les moyens les plus efficaces de réduire ces risques.

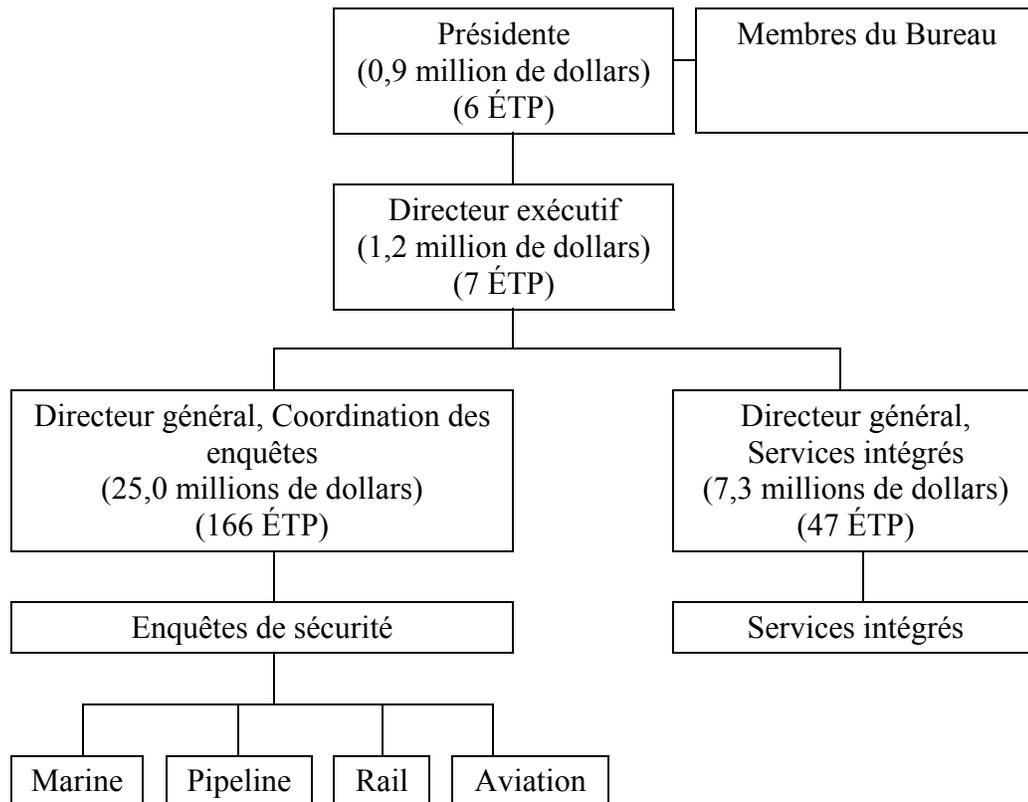
Après l'enquête sur la dislocation en vol d'un hélicoptère (A05P0269), la Columbia Helicopters Incorporated a avisé tous les équipages d'hélicoptères Boeing 107 des procédures périodiques visant à vérifier le fonctionnement et le bon état de service des contacts de fin de course de l'actionneur de compensation de régime. Boeing Aerospace Support-Philadelphia a publié le bulletin de service 107-67-1001, demandant que tous les exploitants des hélicoptères de modèle 107 (BV et KV) et des versions dérivées du 107 inspectent et testent le fonctionnement des contacts de fin de course de l'actionneur de compensation longitudinale de pas cyclique. Boeing a recommandé que ce test soit exécuté avant le prochain vol, puis avant chaque vol subséquent jusqu'à nouvel ordre.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Structure organisationnelle

L'architecture des activités de programme du BST définit une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise du Président du Conseil privé de la Reine. La présidente, secondée par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur général des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.

Figure 12 : Structure d'imputabilité des activités de programme



La présidente et le directeur exécutif contribuent à l'activité de programme en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de sensibilisation auprès des intervenants. La Division des communications, se rapportant

au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans toutes les étapes de la planification, de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la gestion des programmes.

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

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à l'activité de programme par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances, et sur le maintien des communications avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

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

3.2 Renseignements financiers

Les tableaux suivants fournissent un résumé des ressources financières qui ont été allouées au BST ainsi que des détails sur les ressources réelles engagées dans la prestation du mandat.

Le tableau qui suit explique d'abord comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

Tableau financier 1 : Postes votés et législatifs

(en milliers de dollars)		2006-2007			
Poste	Libellé du poste	Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations	Dépenses réelles
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
10	Dépenses de programme	25 486	27 257	28 256	27 473
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 652	3 652	3 403	3 403
(S)	Revenus disponibles	0	0	8	8
	Total pour le ministère	29 138	30 909	31 667	30 884
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et aux montants reçus par le biais du Budget supplémentaire des dépenses.					

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

Autorisations	Montant (en milliers de dollars)
Budget principal des dépenses	29 138
Rajustements :	
- Budget supplémentaire des dépenses – Crédit 10a ⁽¹⁾	1 674
- Transfert du Conseil du Trésor – Crédit 15 ⁽²⁾	1 096
(S) Rajustement de fin d'année aux régimes d'avantages sociaux des employés	(249)
(S) Revenus disponibles	8
Autorisations totales	31 667

(1) Des détails concernant ce rajustement sont fournis dans le paragraphe qui suit.

(2) Ce rajustement comprend les fonds versés en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.

Par l'entremise du Budget supplémentaire des dépenses, le BST a obtenu des autorisations supplémentaires de dépenser de 1 674 000 \$. Ce montant comprenait 1 046 000 \$ pour couvrir les coûts liés à des enquêtes portant sur le naufrage du traversier *Queen of the North* en Colombie-Britannique, le vol d'Air Transat qui a perdu une gouverne de direction à destination du Canada en provenance de Cuba et les déraillements de trains survenus à Lévis (Québec), à McBride (Alberta) et à Lillooet (Colombie-Britannique). Ce montant comprenait également un report de fonds du budget de fonctionnement de l'organisation de 2005-2006 de l'ordre de 758 000 \$. Le Conseil du Trésor a cependant déduit des fonds disponibles 69 672 \$ pour couvrir les dépenses qui avaient excédé l'autorisation de dépenser de 2005-2006. Il a aussi retranché 60 000 \$ des fonds disponibles en guise de contribution aux réductions annoncées dans le Budget 2005 à la suite de l'examen des approvisionnements par le Comité d'examen des dépenses.

En plus des fonds disponibles à partir du Budget supplémentaire des dépenses, le Conseil du Trésor a autorisé un rajustement de 1 096 000 \$ en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives. Il a cependant retranché 249 000 \$ des fonds en guise de rajustement aux contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés. À la suite de toutes ces transactions, le total des autorisations budgétaires du BST se chiffraient à 31 667 000 \$. En 2006-2007, le BST a utilisé 30 884 000 \$ des autorisations permises. Les états financiers complets vérifiés du BST figurent à l'annexe E.

Le tableau suivant compare les données du Budget principal des dépenses, des dépenses prévues, du total des autorisations et des dépenses réelles du plus récent exercice terminé, de même que le montant historique des dépenses réelles du BST.

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses prévues aux dépenses réelles (équivalents à temps plein compris)

Activités de programme (en milliers de dollars)	2004-2005 Dépenses réelles	2005-2006 Dépenses réelles	2006-2007			
			Budget principal	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	25 562	24 865	24 017	25 477	25 130	24 484
Services intégrés	6 637	6 434	5 121	5 432	6 537	6 400
Total	32 199	31 299	29 138	30 909	31 667	30 884
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 351	3 303	3 236	3 285	3 518	3 518
Total des dépenses ministérielles	35 550	34 602	32 374	34 194	35 185	34 402
Équivalents à temps plein	244	234	240	234	S/O	226
Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au Budget principal des dépenses et des montants reçus par le biais des budgets supplémentaires des dépenses.						

Dans l'ensemble, les dépenses réelles pour 2006-2007 sont moins élevées que celles de 2005-2006. Cette légère diminution est principalement attribuable à une réduction de 0,4 million des dépenses associées aux enquêtes majeures. Tout comme en 2005-2006, les dépenses de 2006-2007 semblent moins élevées que celles de 2004-2005. Le BST avait cependant reçu en 2004-2005 du financement spécial à court terme du Parlement pour répondre à des pressions particulières sur les ressources. Les dépenses associées à ce financement spécial s'élevaient à 2,1 millions de dollars. Donc, si l'on fait abstraction des dépenses spéciales, les dépenses réelles pour 2006-2007 sont plus élevées que celles de 2004-2005. Tout comme en 2005-2006, cette augmentation est principalement attribuable aux augmentations salariales des employés prévues dans les nouvelles conventions collectives.

Les tableaux suivants présentent les services reçus à titre gracieux par le BST et les frais d'utilisation recueillis.

Tableau financier 3 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 850
Contributions de l'employeur aux régimes d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor	1 593
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général	60
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	15
Total des services reçus à titre gracieux	3 518

Tableau financier 4 : Frais d'utilisation

Frais d'utilisation	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	Revenu réel 2005-2006	Revenu réel 2006-2007
Frais exigés pour le traitement de demandes d'accès faites en vertu de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> (LAI)	Autres produits et services (O)	<i>Loi sur l'accès à l'information</i>	1992	2 625,61 \$	160,00 \$

Norme de service	Résultats liés au rendement	Consultation auprès des intervenants
<p>La réponse est donnée dans les 30 jours suivant la réception de la demande; ce délai peut être prolongé conformément à l'article 9 de la LAI. Les avis de prorogation sont envoyés dans les 30 jours suivant la réception de la demande.</p>	<p>Voir les résultats dans le Rapport annuel au Parlement sur la gestion de la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et de la <i>Loi sur les renseignements personnels</i> 2006-2007 sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/publication/s/index.asp#atip.</p>	<p>La norme de service est établie par la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et le <i>Règlement sur l'accès à l'information</i>. Le ministère de la Justice et le Secrétariat du Conseil du Trésor ont consulté les intervenants pour les modifications faites en 1986 et 1992.</p>

3.3 Réponse aux comités parlementaires, vérifications et évaluations

Au cours de la période visée par le rapport, aucun comité parlementaire n'a formulé de recommandations destinées expressément au BST. La vérificatrice générale a procédé à une vérification des états financiers du BST et émis une opinion sans réserve. Une copie du rapport de la vérificatrice générale est jointe à l'annexe E.

En 2006-2007, le BST a achevé trois projets de vérification interne. Il a d'abord terminé la vérification sur les frais d'accueil et formulé sa réponse et son plan d'action. Le rapport de vérification et la réponse de la direction ont été publiés sur le site web. Les vérificateurs ont conclu que le BST respecte les normes gouvernementales et qu'il n'y avait aucun problème majeur. Par contre, des recommandations ont été formulées quant à la formation du personnel, la mise à jour des procédures internes et la tenue des dossiers. Au cours de l'année, le BST a également entrepris deux autres projets de vérification interne portant sur l'optimisation des ressources dans le volet sur le terrain de l'enquête Air France et sur la disponibilité des outils de travail dans les deux langues officielles. Ces deux projets ont été terminés avant la fin de l'exercice et soumis à la direction pour l'élaboration de réponses et de plans d'action en 2007-2008. Dans les deux cas, les vérificateurs n'ont pas identifié de préoccupations majeures, mais ils ont tout de même formulé quelques recommandations visant à améliorer le mode de fonctionnement. Ces deux rapports de vérification, ainsi que les plans d'action s'y rattachant, devraient être publiés sous peu. Les trois rapports de vérification et les réponses pertinentes de la gestion seront affichés sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/common/disclosure/audit/overview.asp.

Au cours de l'exercice, le BST a reçu le rapport de surveillance sur l'examen des dossiers de classification des postes effectué en 2005-2006 par l'Agence de la fonction publique du Canada. Selon ce rapport, le BST doit revoir et mettre à jour la description et la classification de certains postes et améliorer certaines procédures internes. La direction du BST a préparé une réponse au rapport de l'Agence. Le rapport de l'Agence et la réponse du BST seront affichés sur le site web de l'Agence au cours des prochains mois.

De plus, le Secrétariat du Conseil du Trésor a procédé en 2006-2007 à une évaluation du BST selon le Cadre de responsabilisation de gestion. Les résultats de cette évaluation ont été communiqués au BST et la direction élabore présentement une réponse qui sera soumise au Secrétariat du Conseil du Trésor. Les résultats de cette évaluation seront publiés par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

3.4 Autres renseignements et contacts

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre secteurs de transport; ces rapports sont également disponibles sur le site Web. Le BST publie un rapport annuel au Parlement qui est disponible sur demande en format imprimé et sur le site Web du BST. Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport ministériel sur le rendement des années précédentes ainsi que beaucoup de renseignements complémentaires sont également disponibles sur le site Web du BST (www.bst.gc.ca).

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

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

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

Annexes

Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur

Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006

Annexe C – Définitions

Annexe D – Liens à d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

Annexe E – États financiers vérifiés

Annexe A – Rapports publiés par le BST en 2006-2007 par secteur

Rapports d'enquête sur des événements maritimes publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	NOM DU NAVIRE	TYPE DE NAVIRE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2003.12.06	Au large de Saint-Jean, île d'Orléans (Qc)	<i>Yong Kang</i>	Vraquier	Échouement	M03L0148
2003.12.20	Fleuve Fraser près de Mission (C.-B.)	<i>Mistral</i> <i>Packmore 4000</i> <i>Tiger Shaman</i>	Embarcation de plaisance Chaland Remorqueur	Abordage	M03W0265
2004.01.11	Gare maritime de la baie Horseshoe (C.-B.)	<i>Queen of Surrey</i> <i>Charles H.</i> <i>Cates V</i>	Traversier roulier pour véhicules et passagers Remorqueur d'assistance	Abordage	M04W0006
2004.01.23	Sand Cove (N.-B.)	<i>Lo-Da-Kash</i>	Petit bateau de pêche	Naufrage et pertes de vie	M04M0002
2004.06.17	Au large de Natashquan (Qc)	<i>Persistence I</i>	Bateau de pêche	Envahissement	M04L0065
2004.09.19	À 5 nm à l'est du cap Bonavista (T.-N.-L.)	<i>Ryan's Commander</i>	Petit bateau de pêche	Chavirement et pertes de vie	M04N0086
2005.06.03	Canal de la rive sud, Voie maritime du Saint-Laurent (Qc)	<i>Federal Sakura</i>	Vraquier	Heurt	M05C0019
2005.06.29	Au large de l'île Savary, portion nord du détroit de Géorgie (C.-B.)	<i>Morning Sunrise</i>	Bateau de pêche	Naufrage	M05W0110

Rapport d'enquête sur un événement de pipeline publié en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2005.10.18	Près d'Empress (Alb.)	Foothills Pipe Lines Ltd.	Défaillance d'un automate programmable	P05H0061

Rapports d'enquête sur des événements ferroviaires publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2004.01.14	Whitby (Ont.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Déraillement en voie principale	R04T0008
2004.07.08	Bend (C.-B.)	Canadien National	Matériel roulant à la dérive	R04V0100
2004.07.25	Burton (Ont.)	Canadien National	Déraillement	R04T0161
2004.10.06	Castleford (Ont.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Collision à un passage à niveau	R04H0014
2004.10.24	Près de Blackie (Alb.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Accident à un passage à niveau	R04C0110
2005.01.12	Winnipeg (Man.)	Canadien National	Déraillement	R05W0014
2005.02.17	Brockville (Ont.)	Canadien National	Accident mortel de piéton	R05T0030
2005.02.23	Saint-Cyrille (Qc)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R05Q0010
2005.05.02	Maxville (Ont.)	Ottawa Central Railway	Wagons à la dérive et collision en voie principale	R05H0011
2005.07.04	Prescott (Ont.)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R05H0013
2006.05.15	Lac Bouchette (Qc)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R06Q0046
Diverses	Divers	Chemin de fer Canadien Pacifique	Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité, Analyse de déraillements survenus sur des voies principales de deuxième catégorie et des relations entre ces déraillements et le trafic de vrac	SII R05-01

Rapports d'enquête sur des événements aéronautiques publiés en 2006-2007

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2004.01.17	Île Pelée (Ont.)	Cessna 208B Caravan	Perte de maîtrise	A04H0001
2004.06.11	Piste d'atterrissage de Bob Quinn (C.-B.)	Hélicoptère MD (Hughes) 369D	Perte de puissance moteur	A04P0206
2004.06.13	Aéroport international de Québec / Jean-Lesage (Qc)	Airbus A320 et Cessna 172	Risque de collision	A04Q0089
2004.08.19	Aéroport de Saint-Jean (N.-B.)	Piper PA-31-350 (Navajo)	Collision avec le relief	A04A0099

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2004.08.31	Aéroport international du Grand Moncton (N.-B.)	Boeing 727	Sortie de piste	A04A0110
2004.10.14	Aéroport international de Halifax (N.-É.)	Boeing 747-244SF	Décollage à puissance réduite et collision avec le relief	A04H0004
2004.10.29	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	Britten Norman BN2P Islander et de Havilland DHC-8	Risque de collision	A04P0397
2004.12.01	Saint-Georges (Qc)	Beech B300 (Super King Air)	Sortie de piste lors de l'atterrissage	A04Q0188
2004.12.19	Aéroport de Gaspé (Qc)	Piper PA-31-350	Atterrissage à côté de la piste	A04Q0196
2005.01.24	À 60 nm au sud-est de La Grande-4 (Qc)	Hélicoptère Eurocopter AS 350 BA	Collision avec le sol	A05Q0008
2005.02.21	Aéroport de Bromont (Qc)	Hawker Siddeley HS 125-600A	Atterrissage à côté de la piste	A05Q0024
2005.06.02	Aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ont.)	Raytheon / Hawker 800XP	Mauvais réglage des tabs du compensateur de profondeur	A05O0112
2005.06.07	À 5 nm à l'ouest de Tofino (C.-B.)	Bombardier DHC-8-402	Perte de pression d'huile des deux moteurs	A05P0132
2005.06.10	À 41 nm au sud-est de Lethbridge (Alb.)	Bombardier CRJ705	Déclenchement du vibreur de manche à haute altitude	A05W0109
2005.06.10	Richards Landing (Ont.)	Hélicoptère Bell 212	Défaillance d'une pale du rotor principal	A05O0115
2005.06.15	À 15 nm au nord d'Abbotsford (C.-B.)	Bombardier DHC-8-402	Arrêt moteur en vol	A05P0137
2005.06.18	Thompson (Man.)	Stinson 108-1	Amerrissage dur et capotage	A05C0109
2005.06.19	À 2 nm au sud de l'aéroport international d'Abbotsford (C.-B.)	Deux Piper PA-44-180 Seminole	Proximité d'aéronefs et sécurité non assurée	A05P0143
2005.06.25	Aéroport d'Oshawa (Ont.)	Amphibie SeaRey	Perte de puissance et collision avec le relief	A05O0125
2005.07.10	Sudbury (Ont.)	Hélicoptère Bell 204B	Maîtrise difficile	A05O0142
2005.07.18	Lac Constance (Ont.)	Cessna A185F sur flotteurs	Collision avec la surface de l'eau	A05O0147
2005.07.18	À 5 nm à l'est d'Orillia (Ont.)	Cessna 185F sur flotteurs	Perte de puissance moteur	A05O0146
2005.08.02	À 35 nm au nord-ouest de Terrace (C.-B.)	Hélicoptère MD500D	Perte de maîtrise	A05P0184
2005.08.22	Mont Burns (Alb.)	Cessna 180H	Impact sans perte de contrôle	A05W0176

DATE	ENDROIT	COMPAGNIE	ÉVÉNEMENT	RAPPORT
2005.09.01	À 20 nm au nord-ouest de Schefferville (Qc)	de Havilland DHC-2 Beaver sur flotteurs	Vol dans des conditions météorologiques défavorables et collision avec le relief	A05Q0157
2005.09.29	Lac Ouimet (Qc)	Cessna 185 sur flotteurs	Chavirement au décollage	A05Q0178
2005.09.30	Kashechewan (Ont.)	Piper PA-31 (Navajo)	Collision avec le relief sans perte de contrôle	A05O0225
2005.10.06	Winnipeg (Man.)	Cessna 208B Caravan	Perte de maîtrise et collision avec le relief	A05C0187
2005.11.03	Bras de mer South Bentick (C.-B.)	Hélicoptère Boeing Vertol BV-107-II	Dislocation en vol	A05P0269
2005.11.15	Aéroport de Hamilton (Ont.)	Gulfstream 100	Sortie en bout de piste	A05O0257
2005.11.20	Brantford (Ont.)	Ryan Aeronautical Navion B	Perte de maîtrise et impact avec le relief	A05O0258
2005.12.07	À 2,5 nm à l'est de Marystown (T.-N.-L.)	Hélicoptère Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB) BO105	Collision avec un plan d'eau	A05A0155
2005.12.19	À 70 nm au nord d'Edmonton (Alb.)	Boeing 737-700 et Bombardier CL-600-2B19	Perte d'espace	A05W0248
2005.12.26	Aéroport international de Winnipeg (Man.)	Airbus A319-112	Sortie de piste	A05C0222
2006.03.08	Powell River (C.-B.)	Piper PA-31-350 (Chieftain)	Sortie en bout de piste et collision avec le relief	A06P0036
Diverses	Divers	Diverses	Rapport d'enquête sur des problèmes de sécurité, Rapport sur les incendies après impact faisant suite à des accidents de petit aéronef	SII A05-01

Annexe B – Évaluation des réponses à des recommandations émises en 2005-2006

Recommandations dans le secteur maritime

Chavirement avec pertes de vie du petit bateau de pêche <i>Ryan's Commander</i> au large du cap Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador) le 19 septembre 2004	
Rapport M04N0086	
RECOMMANDATION	<p>M05-04</p> <p>Que le ministère des Transports veille à ce que les recommandations antérieures M03-05 et M03-06 du Bureau soient mises en œuvre immédiatement.</p>
RÉPONSE	<p>Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est d'accord avec l'intention de la recommandation. En attendant l'entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, Transports Canada a pris une mesure provisoire afin que l'on puisse déterminer si un livret de stabilité doit être produit pour un petit bateau de pêche, et cela en fonction d'une liste de facteurs de risque. Cette mesure provisoire, qui entre en vigueur immédiatement, rappellera également aux propriétaires des bateaux qu'ils ont la responsabilité de prendre des décisions sûres pour garantir une bonne marge de stabilité et protéger ainsi la vie des occupants.</p>
ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Transports Canada a publié le Bulletin de la sécurité des navires 04/2006 (<i>Sécurité des petits bateaux de pêche : Information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité</i>). Le bulletin décrit la mesure de sécurité provisoire et le processus visant à déterminer si un petit bateau de pêche devrait disposer d'un livret de stabilité et indique ce qu'il faut faire s'il doit en avoir un. Le bulletin vise tous les propriétaires et les exploitants de bateaux de pêche neufs et existants d'une jauge brute de 15 à 150 tonneaux de jauge brute ou d'une longueur de 24,4 m ou moins.</p>
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Attention entièrement satisfaisante</p>

Incendie dans la salle des machines et défaillance de la tubulure de distribution de CO₂ du traversier roulier à passagers <i>Queen of Surrey</i> dans le canal de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique) le 12 mai 2003	
Rapport M03W0073	
RECOMMANDATION	M05-05 Que le ministère des Transports, de concert avec d'autres intervenants, examine la réglementation maritime canadienne et internationale à l'égard des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie pour garantir que leur conception et leurs régimes d'entretien, d'inspection et d'essais assurent efficacement leur intégrité structurale continue et fonctionnelle.
RÉPONSE	Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités souscrit à cette recommandation. Dans le cadre de l'initiative de la réforme réglementaire, Transports Canada examinera les règlements et normes maritimes internationaux relatifs à la conception, l'entretien, l'inspection et la mise à l'essai des systèmes fixes d'extinction d'incendie. Cet examen a pour but de déterminer si le Règlement sur la protection contre les incendies proposé comportera des exigences supplémentaires afin de corriger les défaillances possibles des installations des systèmes fixes d'étouffement. Cet examen évaluera tous les aspects de l'entretien, des essais et des inspections afin de démontrer l'intégrité structurale et fonctionnelle. Ce règlement doit entrer en vigueur en 2007.
ÉVALUATION DU BUREAU	Il est prévu que Transports Canada entreprendra un examen tel qu'il l'a indiqué dans sa réponse initiale afin de vérifier que le règlement proposé répond à toutes les exigences requises. Transports Canada a commencé à élaborer le Règlement sur la protection contre les incendies proposé.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Attention en partie satisfaisante

Incendie dans la salle des machines et défaillance de la tubulure de distribution de CO₂ du traversier roulier à passagers <i>Queen of Surrey</i> dans le canal de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique) le 12 mai 2003	
Rapport M03W0073	
RECOMMANDATION	M05-06 Que le ministère des Transports impose aux navires à passagers canadiens ayant une jauge brute supérieure à 500 une norme de protection structurale contre l'incendie assurant un niveau de sécurité équivalent à celui des navires conformes à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS).
RÉPONSE	Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités souscrit à cette recommandation. Le Règlement sur la protection contre les incendies proposé exigera que les nouveaux bâtiments de passagers de plus de 150 tonneaux de jauge brute satisfassent aux normes de la Convention SOLAS en ce qui concerne la protection structurale contre les incendies et que sur certains points ils aillent au-delà. Le règlement proposé traitera aussi des modifications importantes apportées aux bâtiments existants. À la suite de ce règlement, toute modification importante devra être conforme aux exigences les plus récentes concernant la protection structurale contre les incendies.
ÉVALUATION DU BUREAU	Il est prévu que Transports Canada entreprendra un examen tel qu'il l'a indiqué dans sa réponse initiale afin de vérifier que le règlement proposé répond à toutes les exigences requises. Transports Canada a commencé à élaborer le Règlement sur la protection contre les incendies proposé.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Attention en partie satisfaisante

Recommandations dans le secteur aérien

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005	
Dossier A05C0187	
RECOMMANDATION	A06-01 Que le ministère des Transports prenne des mesures pour réglementer les autorisations de décollage des Cessna 208, 208A et 208B immatriculés au Canada lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger et pour interdire la poursuite des vols dans de telles conditions tant que la navigabilité de cet avion évoluant dans de telles conditions n'aura pas été démontrée.
RÉPONSE	<p>Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la Federal Aviation Administration (FAA) a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006. Cette mesure corrective obligatoire permet d'autoriser les avions de décoller lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger, mais exige que les pilotes sortent de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort s'ils rencontrent de telles conditions en vol. Des indicateurs sont donnés pour permettre aux pilotes de déterminer à quel moment ils doivent sortir de conditions givrantes. La consigne de navigabilité traite des mesures nécessaires pour retirer les restrictions de vol imposées dans des conditions givrantes. La consigne de navigabilité de la FAA est entrée en vigueur le 24 mars 2006.</p> <p>Le 24 janvier 2006, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service 2006-01. Par la suite, l'Alerte aux difficultés en service 2006-01R1 a été rendue publique le 1^{er} février 2006, la dernière révision, numérotée 2006-01R2, étant quant à elle publiée le 24 mars 2006.</p> <p>Transports Canada a également examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA. Le Ministère appuie l'avis de la FAA voulant que ces mesures soient nécessaires pour garantir la sécurité des vols. La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA a été acceptée et est maintenant obligatoire au Canada.</p>

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005	
Dossier A05C0187	
ÉVALUATION DU BUREAU	Transports Canada a essentiellement adopté la réponse de la FAA, qui a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire, mais pas de réduire considérablement ni d'éliminer, la lacune décrite dans la recommandation A06-01. La réponse de Transports Canada ne règle pas la question de la restriction des autorisations de décollage des Cessna 208 lorsque les conditions météorologiques prévues font état de conditions de givrage d'intensité supérieure au givrage léger.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Attention en partie satisfaisante

RECOMMANDATION	A06-02 Que le ministère des Transports exige que les exploitants canadiens de Cessna 208 maintiennent une vitesse minimale de vol de 120 nœuds dans des conditions givrantes et qu'ils sortent de telles conditions dès que la diminution des performances empêche l'avion de maintenir une vitesse de 120 nœuds.
RÉPONSE	Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la FAA a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006 afin de mettre en œuvre le contenu de cette recommandation. Cette mesure corrective obligatoire précise une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes avec les volets rentrés et exige que le pilote sorte des conditions givrantes s'il ne peut maintenir une vitesse de 120 nœuds en vol en palier. Le 24 janvier 2006, Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service 2006-01. Par la suite, l'Alerte aux difficultés en service 2006-01R1 a été rendue publique le 1 ^{er} février 2006, la dernière révision, numérotée 2006-01R2, étant quant à elle publiée le 24 mars 2006.

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005	
Dossier A05C0187	
	<p>Transports Canada a également examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA. Le Ministère appuie l'avis de la FAA voulant que ces mesures soient nécessaires pour garantir la sécurité des vols. La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA a été acceptée et est maintenant obligatoire au Canada.</p> <p>Transports Canada s'est dit d'accord avec la recommandation A06-02. Il a examiné la consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA, l'a acceptée, et elle est maintenant obligatoire au Canada.</p>
ÉVALUATION DU BUREAU	Dans sa réponse, Transports Canada adopte les mesures de la FAA, qui a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune décrite dans la recommandation A06-02.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Attention entièrement satisfaisante

RECOMMANDATION	<p>A06-03</p> <p>Que la Federal Aviation Administration prenne des mesures pour réviser la certification des Cessna 208, 208A et 208B afin d'interdire le vol dans des conditions météorologiques réelles ou prévues faisant état d'un givrage d'intensité supérieure au givrage léger tant que la navigabilité de cet avion évoluant dans de telles conditions n'aura pas été démontrée.</p>
RÉPONSE	Le 27 septembre 2006, le Bureau a reçu une lettre datée du 18 septembre 2006 dans laquelle la FAA a répondu à la recommandation A06-03. Dans sa réponse, la FAA dit qu'elle souscrit à l'intention de la recommandation et qu'elle a pris des mesures en publiant la consigne de navigabilité 2006-06-06, laquelle limite l'utilisation des avions Cessna 208 et 208B dans des conditions givrantes. La FAA indique aussi qu'elle estime que sa réponse répond pleinement à la recommandation du BST.

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005	
Dossier A05C0187	
ÉVALUATION DU BUREAU	La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA exigera que les pilotes sortent de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort s'ils rencontrent de telles conditions en vol. En outre, la consigne de navigabilité 2006-06-06 fournit une définition de conditions de givrage modéré ou de givrage plus fort relativement aux avions Cessna 208 et 208B, donne plusieurs indicateurs pour permettre aux pilotes de déterminer à quel moment ils doivent sortir de telles conditions givrantes, et donne des directives sur la façon de sortir de conditions de givrage d'intensité supérieure au givrage léger. Par contre, les résultats des essais en vol effectués par la FAA et l'examen des données sur les accidents n'ont pas prouvé que les Cessna 208 et 208B puissent réussir à sortir de telles conditions de givrage. En effet, les mesures prises par la FAA permettent toujours d'autoriser les avions de décoller lorsque les conditions météorologiques prévues font état de givrage d'intensité supérieure au givrage léger. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire, mais pas de réduire considérablement ni d'éliminer, la lacune décrite dans la recommandation A06-03.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Attention en partie satisfaisante
RECOMMANDATION	A06-04 Que la Federal Aviation Administration exige que les exploitants de Cessna 208 maintiennent une vitesse minimale de vol de 120 nœuds dans des conditions givrantes et qu'ils sortent de telles conditions dès que la diminution des performances empêche l'avion de maintenir une vitesse de 120 nœuds.

Accident survenu à un Cessna 208 exploité par Morningstar Air Express Inc. dans des conditions givrantes à Winnipeg (Manitoba) le 6 octobre 2005

Dossier A05C0187

RÉPONSE	<p>La FAA n'a pas encore répondu directement au BST au sujet des mesures prises en réaction à la recommandation A06-04 du BST, mais la lettre datée du 13 mars 2006 envoyée par la FAA en réaction à la recommandation A-06-01 du National Transportation Safety Board est pertinente aux risques relevés dans la recommandation A06-04 du BST. Afin de régler la question de l'utilisation de l'avion Cessna 208 dans des conditions givrantes, la FAA a émis la consigne de navigabilité 2006-06-06 le 10 mars 2006 afin de mettre en œuvre le contenu de cette recommandation. Cette mesure corrective obligatoire précise une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes avec les volets rentrés et exige que le pilote sorte des conditions givrantes s'il ne peut maintenir une vitesse de 120 nœuds en vol en palier.</p> <p>Le 19 mai 2006, la FAA a informé le BST que la recommandation A06-04 avait été envoyée au bureau de certification des aéronefs de Wichita afin d'être examinée et évaluée. Le bureau d'enquête sur les accidents de la FAA attend une réponse du bureau de certification des aéronefs de Wichita.</p>
ÉVALUATION DU BUREAU	<p>La consigne de navigabilité 2006-06-06 de la FAA exige effectivement une vitesse minimale de 120 nœuds dans des conditions givrantes pour les Cessna 208, comme le BST l'a recommandé dans la recommandation A06-04. Les mesures prises par la FAA permettront de réduire considérablement ou d'éliminer la lacune décrite dans la recommandation A06-04.</p>
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Attention entièrement satisfaisante</p>

<p>Perte de la gouverne de direction en vol d'un Airbus 310-308 exploité par Air Transat à Varadero à Cuba le 6 mars 2005</p> <p>Dossier A05F0047</p>	
<p>RECOMMANDATION</p>	<p>A06-05</p> <p>Que le ministère des Transports du Canada, en collaboration avec les autres instances de réglementation concernées et l'industrie, élabore et mette en œuvre en urgence un programme d'inspection qui permettra de faire une détection précoce et constante des dommages à la gouverne de direction des avions équipés d'une gouverne portant la référence A55471500.</p>
<p>RÉPONSE</p>	<p>Dans sa lettre du 14 juin 2006, Transports Canada fait les observations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transports Canada approuve la suggestion du BST voulant que l'actuel programme d'inspection des A310-300 ne permet peut-être pas de déceler à temps les défauts des gouvernes de direction. Ce problème est peut-être lié à des intervalles d'inspection inadéquats ou à des méthodes d'inspection ne convenant pas. - Au moment de cet événement, les matériaux composites passaient généralement, du point de vue de la maintenance, pour des éléments dont la conception leur donnait des propriétés de non-propagation des dommages. On croyait également, pour ce qui est de la fatigue, que des inspections plus fréquentes des matériaux composites ne seraient pas plus efficaces. De plus, ces concepts correspondaient à la philosophie acceptée par l'industrie lors de l'élaboration de programmes de maintenance faisant appel au processus du Comité d'étude sur la maintenance. - À la suite de cet événement et de constatations additionnelles fondées sur le télex envoyé par Airbus à tous les exploitants, Transports Canada est maintenant d'avis qu'il y a risque de propagation des dommages. À la suite de cette constatation, le ministère a inspecté d'autres A310-300 immatriculés au Canada afin d'évaluer l'efficacité du programme actuel de maintenance des Airbus.

Perte de la gouverne de direction en vol d'un Airbus 310-308 exploité par Air Transat à Varadero à Cuba le 6 mars 2005	
Dossier A05F0047	
	<p>Transports Canada prend actuellement les mesures correctives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transports Canada enverra à Airbus Industries et à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) française une lettre décrivant en détail les résultats de l'inspection additionnelle d'un A310-300 immatriculé au Canada. - Transports Canada recommandera qu'une inspection détaillée visant à déceler tout blocage de la voie de drainage de la gouverne de direction soit ajoutée au programme d'inspection actuel, le but étant de s'assurer de la présence d'un bon drainage. - Transports Canada demandera qu'Airbus Industries passe en revue le programme d'inspection actuel portant sur la dérive et la gouverne de direction des Airbus A300/A310. - Comme un essai par tapotement – une inspection systématique de la gouverne de direction requise au moment de l'événement – risque de ne pas être efficace pour déceler les plus petits endroits de délamination ou de décollement des matériaux composites, Transports Canada travaille actuellement avec le Conseil national de recherches du Canada afin de déterminer des techniques d'inspection appropriées permettant de déceler les défaillances dans les matériaux composites. - Pour mieux déceler les défaillances des matériaux composites, Transports Canada coordonnera ses activités avec l'International MRB Policy Board afin de revoir la logique utilisée dans l'élaboration des programmes de maintenance.
ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Dans sa lettre du 14 juin 2006, Transports Canada indique qu'il travaille actuellement avec le Conseil national de recherches du Canada afin de déterminer des techniques d'inspection appropriées permettant de déceler les défaillances dans les matériaux composites, et qu'il recommandera qu'une inspection détaillée visant à déceler tout blocage de la voie de drainage de la gouverne de direction soit ajoutée au programme d'inspection actuel, le but étant de s'assurer de la présence d'un bon drainage. Il indique également qu'il</p>

Perte de la gouverne de direction en vol d'un Airbus 310-308 exploité par Air Transat à Varadero à Cuba le 6 mars 2005	
Dossier A05F0047	
	demandera qu'Airbus Industries passe en revue le programme d'inspection actuel portant sur la dérive et la gouverne de direction des Airbus A300/A310 et qu'il coordonnera ses activités avec l'International MRB Policy Board afin de revoir la logique utilisée dans l'élaboration des programmes de maintenance.
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Intention satisfaisante

RECOMMANDATION	A06-06 L'Agence européenne de la Sécurité Aérienne, en collaboration avec les autres instances de réglementation concernées et l'industrie, élabore et met en œuvre en urgence un programme d'inspection qui permettra de faire une détection précoce et constante des dommages à la gouverne de direction des avions équipés d'une gouverne portant la référence A55471500.
RÉPONSE	Dans sa réponse, l'Agence européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) a informé le BST qu'elle accueillait favorablement la recommandation et que la consigne de navigabilité 2006-0066 émise le 24 mars 2006 rendant obligatoire l'exécution d'une inspection non répétitive répondait de façon satisfaisante à la recommandation du Bureau. Le 21 décembre 2006, à la suite d'un appel conférence auquel ont participé le BST et l'AESA, l'AESA a indiqué que l'enquête sur tous les éléments susceptibles d'avoir causé la propagation des dommages n'était pas terminée. L'AESA a également indiqué que, dans le cadre du maintien de la navigabilité continu des aéronefs et en collaboration avec Airbus Industries, elle poursuivait ses efforts afin de décider des mesures correctives les plus appropriées. Par la suite, l'AESA examinera la possibilité de rendre ses mesures obligatoires, y compris la possibilité de modifier le programme de maintenance pour qu'il prévoie des inspections régulières obligatoires.

Perte de la gouverne de direction en vol d'un Airbus 310-308 exploité par Air Transat à Varadero à Cuba le 6 mars 2005	
Dossier A05F0047	
ÉVALUATION DU BUREAU	<p>Bien que l'AESA accueille favorablement la recommandation du Bureau, la consigne de navigabilité 2006-0066 à laquelle elle fait référence dans sa lettre du 22 novembre 2006 ne prévoit pas un cycle d'inspections répétitives qui pourrait permettre de faire une détection précoce et constante des dommages, tel que le sous-entend le cœur de la recommandation A06-06.</p> <p>Cependant, le BST estime que l'AESA est bien placée pour jouer un rôle de chef de file au sein de l'industrie en revendiquant l'élaboration et l'intégration d'un programme d'inspection des composants en matériau composite. C'est sur la base de ce qui précède que l'appel conférence du 20 décembre 2006 a été organisé.</p> <p>La réponse de l'AESA en date du 17 janvier 2007 témoigne de son engagement à continuer à élaborer des mesures correctives qui pourraient comprendre des modifications au programme de maintenance de façon à exiger l'exécution de vérifications régulières.</p>
CATÉGORIE DE L'ÉVALUATION DU BUREAU	Intention satisfaisante

Annexe C – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Recommandation	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe D – Liens à d’autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

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

Transports Canada www.tc.gc.ca

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

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

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

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

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

Défense nationale www.mdn.ca

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

États-Unis

National Transportation Safety Board www.nts.gov

Federal Aviation Administration www.faa.gov

Australie

Australian Transport Safety Bureau www.atsb.gov.au

France

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

Royaume-Uni

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

Marine Accident 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 E – États financiers

Bureau de la sécurité des transports du Canada Déclaration de responsabilité de la direction

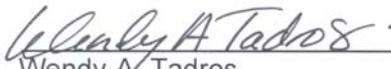
La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2007 et toute l'information figurant dans ces états incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public et aux instructions de la fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concorde avec les états financiers ci-joints.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds du gouvernement. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le BST.

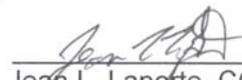
Les états financiers du BST ont fait l'objet d'une vérification par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant du gouvernement du Canada.

La présidente,


Wendy A. Tadros

Gatineau, Canada
Le 13 juillet 2007

L'agent financier supérieur,


Jean L. Laporte, CGA



RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et à la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2007 et les états des résultats, de l'avoir du Canada 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 2007 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,

Alain Boucher, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 13 juillet 2007

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État de la situation financière
au 31 mars

(en milliers de dollars)

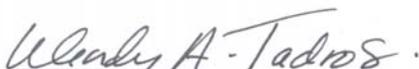
	<u>2007</u>	<u>2006</u>
ACTIFS		
Actifs financiers		
Somme à recevoir du Trésor	1 812 \$	2 290 \$
Débiteurs et avances (note 4)	<u>329</u>	<u>59</u>
Total des actifs financiers	2 141	2 349
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	53	52
Stocks	80	130
Immobilisations corporelles (note 5)	<u>5 062</u>	<u>5 225</u>
Total des actifs non financiers	5 195	5 407
Total des actifs	<u>7 336 \$</u>	<u>7 756 \$</u>
Passifs		
Créditeurs et charges à payer	2 099 \$	2 296 \$
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 045	1 125
Indemnités de départ (note 6)	<u>4 020</u>	<u>3 860</u>
Total du passif	7 164	7 281
Avoir du Canada	172	475
Total du passif et de l'avoir du Canada	<u>7 336 \$</u>	<u>7 756 \$</u>

Passif éventuel et obligations contractuelles (notes 7 et 8 respectivement)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

L'agent financier supérieur,


 Wendy A. Tadros


 Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
 Le 13 juillet 2007

Bureau de la sécurité des transports du Canada**État des résultats****Exercice terminé le 31 mars**

(en milliers de dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Charges		
Salaires	20 266 \$	19 890 \$
Avantages sociaux	5 151	5 119
Services professionnels et spéciaux	3 031	2 814
Transport et communications	2 017	2 179
Installations	1 850	1 821
Amortissement	998	995
Entretien et réparations	626	532
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	427	523
Information	150	232
Locations	117	118
Autres charges	55	13
Total des charges	<u>34 688</u>	<u>34 236</u>
Revenus		
Autres revenus non fiscaux	11	66
Vente de biens et services	7	9
Total des revenus	<u>18</u>	<u>75</u>
Coût de fonctionnement net avant l'administration d'activités à coûts partagés	<u>34 670</u>	<u>34 161</u>
Autres charges (note 9c)	338	279
Autres revenus (note 9c)	370	279
Coût de fonctionnement net	<u><u>34 638 \$</u></u>	<u><u>34 161 \$</u></u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État de l'avoir du Canada
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Avoir du Canada, début de l'exercice	475 \$	285 \$
Coût de fonctionnement net	(34 638)	(34 161)
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	31 294	31 132
Variation - Somme à recevoir du Trésor	(477)	(84)
Services fournis gratuitement par d'autres ministères (note 9)	<u>3 518</u>	<u>3 303</u>
Avoir du Canada, fin de l'exercice	<u>172 \$</u>	<u>475 \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
État des flux de trésorerie
Exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	34 638 \$	34 161 \$
Éléments n'affectant pas l'encaisse :		
Services fournis gratuitement par d'autres ministères	(3 518)	(3 303)
Amortissement des immobilisations corporelles	(998)	(995)
Perte sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	(5)	(24)
	<u>(4 521)</u>	<u>(4 322)</u>
Variations de l'état de la situation financière :		
Augmentation (diminution) des créances et avances	270	(578)
Augmentation des charges payées d'avance	1	13
Augmentation (diminution) des stocks	(50)	12
Diminution du passif	116	285
Encaisse utilisée par les activités de fonctionnement	<u>30 454</u>	<u>29 571</u>
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	842	1 590
Produit de la vente d'immobilisations corporelles	(2)	(29)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement en immobilisations	<u>840</u>	<u>1 561</u>
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	<u>(31 294) \$</u>	<u>(31 132) \$</u>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau de la sécurité des transports du Canada Notes complémentaires aux états financiers

1. Pouvoirs 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 aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST 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 BST 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 BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus au Canada pour le secteur public, et aux instructions de fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires - Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation des rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement - Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'argent que le BST a le droit de retirer du Trésor, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes.

(d) Revenus - Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(e) Charges - Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.

Les services fournis gratuitement par d'autres ministères sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de l'insuffisance actuarielle du régime.

Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé sur une base actuarielle pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Les créances sont comptabilisées en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour les créances dont le recouvrement est incertain.

(h) Stocks - Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

(i) Immobilisations corporelles - Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 \$ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

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

(j) Incertitude relative à la mesure - La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, et aux instructions de fin d'exercice émises par le Bureau du contrôleur général, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes pour le passif au titre des indemnités de départ et les évaluations des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que les rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices précédents, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires de l'exercice en cours utilisés :

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Coût de fonctionnement net	34 638 \$	34 161 \$
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Moins :		
Services fournis gratuitement	3 518	3 303
Amortissement des immobilisations corporelles	998	995
Indemnités de vacances et congés compensatoires	-	144
Indemnités de départ	160	94
Autres	5	24
	4 681	4 560
Plus :		
Indemnités de vacances et congés compensatoires	80	-
Revenus non fiscaux	43	53
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	11	30
	134	83
Rajustements pour les éléments sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Moins :		
Utilisation (achat) de stocks	50	(12)
	50	(12)
Plus :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	842	1 590
Charges payées d'avance	1	13
	843	1 603
Crédits de l'exercice en cours utilisés	30 884 \$	31 299 \$

(b) Crédits fournis et utilisés

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
	(en milliers de dollars)	
Charges d'exploitation du BCEATST – Crédit 10	25 486 \$	24 039 \$
Mandats spéciaux #2 du gouverneur général	-	1 288
Mandats spéciaux #3 du gouverneur général	-	2 015
Budget supplémentaire - Crédit 10a	1 674	-
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	1 096	-
Dépenses des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	4	6
Montants législatifs :		
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3 403	3 707
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	4	30
Plus ou moins :		
Crédits annulés (dépassés) : Fonctionnement	(783)	214
Crédits de l'exercice en cours utilisés	<u>30 884 \$</u>	<u>31 299 \$</u>

c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement et des crédits de l'exercice en cours utilisés

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
	(en milliers de dollars)	
Encaisse nette fournie par le gouvernement	31 294 \$	31 132 \$
Revenus non fiscaux	43	53
Variation de la situation nette du Trésor		
(Augmentation) diminution des créances et avances	(270)	578
(Augmentation) des charges payées d'avance	(1)	(13)
(Augmentation) diminution des stocks	50	(12)
(Diminution) des créditeurs et des charges à payer	(197)	(523)
(Diminution) augmentation des indemnités de vacances et congés compensatoires	(80)	144
Autres ajustements	45	(60)
Crédits de l'exercice en cours utilisés	<u>30 884 \$</u>	<u>31 299 \$</u>

4. Créances et avances

	2007	2006
	(en milliers de dollars)	
Créances des autres ministères et organismes fédéraux	316 \$	42 \$
Créances de tiers	5	9
Avances aux employés	8	8
Total	329 \$	59 \$

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût historique 31 mars 2006	Acquisitions	Transferts de Travaux en cours	Aliénations et Radiations	Amortissement cumulé 31 mars 2007	Valeur comptable nette 31 mars 2007	Valeur comptable nette 31 mars 2006
Immeubles	2 854 \$	-	-	-	2 165 \$	689 \$	806 \$
Ameublement	1 117	169	-	305	481	500	415
Matériel de bureau	275	9	-	72	209	3	28
Matériel de laboratoire	2 381	26	-	-	1 819	588	640
Matériel informatique	3 351	193	-	130	2 820	594	836
Logiciels (achetés)	579	91	-	-	534	136	110
Logiciels (développés à l'interne)	-	-	2 002	-	117	1 885	-
Logiciels (en développement)	1 918	354	(2 002)	-	-	270	1 918
Véhicules automobiles	837	-	-	-	516	321	388
Autres véhicules	103	-	-	-	27	76	82
Améliorations locatives	34	-	-	-	34	-	2
Total	13 449 \$	842 \$	- \$	507 \$	8 722 \$	5 062 \$	5 225 \$

6. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite : Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service ouvrant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime de rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations couvrant le coût du régime. En 2006-2007 les charges s'élevaient à 2 508 000 \$ (2 743 000 \$ en 2005-2006), soit environ 2,6 fois les cotisations des employés.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ : Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
	(en milliers de dollars)	
Obligation au titre des indemnités constituées, début de l'exercice	3 860 \$	3 766 \$
Charge pour l'exercice	608	241
Indemnités versées pendant l'exercice	(448)	(147)
Obligation au titre des indemnités constituées, fin de l'exercice	<u>4 020 \$</u>	<u>3 860 \$</u>

7. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST 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 et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST.

Au 31 mars 2007, il y a diverses poursuites intentées contre le BST qui sont en cours. Aucun passif n'a été comptabilisé dans les états financiers puisque la direction du BST considère improbable que les poursuites ne lui soient défavorables.

8. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus. Voici les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite :

(en milliers de dollars)	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>Total</u>
Achat de biens et services	1 546 \$	252 \$	1 798 \$

9. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a).

(a) Services fournis gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères (installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et services de vérification externe). Ces services gratuits ont été constatés comme suit dans l'état des résultats du BST :

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
	(en milliers de dollars)	
Installations	1 850 \$	1 821 \$
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	1 593	1 425
Services de vérification externe	60	40
Administration des indemnités pour accidents du travail	15	16
Total	<u>3 518 \$</u>	<u>3 303 \$</u>

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficacité et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Le coût de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

(b) Les soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés:

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
	(en milliers de dollars)	
Comptes créditeurs – Autres ministères et organismes	197 \$	364 \$

(c) Administration d'activités à coûts partagés :

Le BST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les revenus sont constitués des apports au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers. Au cours de l'exercice, le BST a administré 370 000 \$ en revenus (283 000 \$ en 2005-2006) et a déboursé 338 000 \$ en charges (279 000 \$ en 2005-2006). Au cours de l'exercice, les revenus ont dépassé les charges d'environ 32 000 \$. Du à la faible valeur de ce solde, l'excédent des revenus n'a pas été remis aux organismes qui ont contribué. Il a tout simplement été crédité au Trésor.