



**BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS
DU CANADA**

**RAPPORT SUR LE TRAVAIL FORCÉ
ET LE TRAVAIL DES ENFANTS
DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT 2024**

Canada 

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre, 4^e étage
200, promenade du Portage
Gatineau QC K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2024

Rapport sur le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement 2024

Cat. No. TU1-23F-PDF
ISSN 2818-4467

Le présent rapport se trouve sur le site Web du
Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.

Table des matières

Général.....	4
Mesures prises au cours de l'exercice financier précédent.....	4
Structure, activités et chaînes d'approvisionnement.....	5
Emplacement.....	5
Mandat.....	5
Le BST et d'autres organisations.....	6
Collaboration internationale.....	6
Activités d'approvisionnement.....	7
Chaînes d'approvisionnement.....	7
Politiques et processus de diligence raisonnable.....	7
Code de conduite pour l'approvisionnement.....	8
Évaluation des risques.....	8
Remédiation au recours au travail forcé et au travail des enfants.....	9
Remédiation aux pertes de revenus.....	9
Initiatives de formation.....	9
Évaluation de l'efficacité.....	9

Général

Ce premier rapport annuel est publié en réponse à l'exigence prévue dans la *Loi sur la lutte contre le travail forcé et le travail des enfants dans les chaînes d'approvisionnement* (la Loi) et couvre la période du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024. La Loi exige que les institutions fédérales rendent compte chaque année des mesures qu'elles ont prises au cours du dernier exercice pour prévenir et atténuer le risque relatif au recours au travail forcé et au travail des enfants à l'une ou l'autre étape de la production de biens produits, achetés ou distribués par les institutions fédérales. Les achats effectués pour le compte du BST par Services publics et Approvisionnement Canada et par Services partagés Canada (ci-après appelés les « fournisseurs de services communs ») sont exclus de ce rapport, car nous nous appuyons sur leur diligence raisonnable dans le cadre des processus qu'ils administrent.

L'unique objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis afin d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs ainsi que les lacunes de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes de sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des intervenants pour s'assurer que des mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité. Nos activités ne s'étendent pas à la production de biens, et nous ne fabriquons, ni ne cultivons, ni n'extrayons, ni ne transformons de biens au Canada ou à l'étranger.

Mesures prises au cours de l'exercice financier précédent

Le BST a pris deux mesures au cours de l'exercice financier précédent :

1. **Mesure** : Déterminer le niveau de risque associé aux achats de biens et de services administrés par le BST

Résultat attendu : Étant donné que les achats à valeur et à risque plus élevés sont effectués par les fournisseurs de services communs, qui ont la responsabilité de se conformer à la Loi, nous avons déterminé que le niveau de risque est faible pour près de 80 % des achats de biens du BST en valeur qui passent par les fournisseurs de services communs; pour ce qui est du reste des activités d'approvisionnement gérées à l'interne par le BST, près de 70 % en valeur concernent des services fournis par des Canadiens qui travaillent pour des fournisseurs canadiens. Nous avons évalué le risque comme étant faible pour ces activités, tout en élaborant des moyens d'intégrer des contrôles et des clauses dans les processus de passation de marchés et les contrats afin d'améliorer l'application de la Loi. La partie restante des achats administrés par le groupe d'approvisionnement du BST (pour les biens d'une valeur inférieure à 25 000 \$) représente environ 6,3 % des activités d'approvisionnement en valeur. Bien que le risque soit un peu plus élevé que pour les



fournisseurs de services communs disposant de plus de ressources, ces activités d'approvisionnement comportent tout de même un risque faible.

Le risque cerné le plus élevé concerne les achats effectués par cartes d'achat pour des articles de faible valeur monétaire, comme les fournitures de bureau et les petits périphériques informatiques; le risque est limité par la limite imposée aux transactions par carte d'achat (10 000 \$). Nous estimons que le risque est moyen.

2. **Mesure** : Élaborer des contrôles et du soutien pour guider les détenteurs de cartes d'achat dans l'évaluation des risques liés aux fournisseurs qui ne respectent pas les exigences de la Loi.

Résultat attendu : Étant donné que l'activité avec le risque le plus élevé concerne les achats effectués avec des cartes d'achat, des lignes directrices sont en cours d'élaboration pour guider la vérification des dossiers des fournisseurs en ce qui concerne la Loi. Pendant que ces lignes directrices sont en cours d'élaboration, les détenteurs de cartes d'achat sont avisés d'éviter les fournisseurs « intermédiaires » (comme Amazon) si l'origine du fournisseur final ne peut être connue ou semble problématique.

Structure, activités et chaînes d'approvisionnement

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant dont le mandat est de promouvoir la sécurité dans le transport aérien, maritime, pipelinier et ferroviaire au Canada. Le Bureau lui-même compte jusqu'à cinq membres, dont un président ou une présidente. Un effectif de quelque 227 employés appuie le Bureau, sous la direction de l'administrateur en chef des opérations et du Comité exécutif.

Emplacement

Le siège social du BST est à Gatineau (Québec), mais la plupart de ses enquêteurs travaillent à partir de huit bureaux régionaux (Dartmouth [Nouvelle-Écosse], Québec [Québec], Dorval [Québec], Toronto [Ontario], Winnipeg [Manitoba], Edmonton [Alberta], Calgary [Alberta] et Richmond [Colombie-Britannique]) et du Laboratoire d'ingénierie à Ottawa (Ontario) pour permettre une intervention rapide lors d'un événement de transport (accident ou incident) partout au Canada.

Mandat

Le mandat du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier :

- en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques au besoin, sur les accidents de transport choisis, afin d'en dégager les causes et les facteurs;
- en constatant les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels accidents;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;



- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et présentant les conclusions qu'il en tire.

Même si le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales, il rend pleinement compte des causes et des facteurs ayant contribué à un accident, quelles que soient les inférences qu'on puisse tirer de ses faits établis à l'égard de toute faute ou responsabilité éventuelle. Les constatations du Bureau ne lient les parties à aucune procédure judiciaire, disciplinaire ou autre.

Pour s'attirer la confiance du public, il est primordial que le BST évite tout conflit d'intérêts lorsqu'il enquête sur les accidents, cerne les lacunes en matière de sécurité et formule des recommandations. C'est pour cette raison que le BST est indépendant et distinct des autres ministères fédéraux. Il rend actuellement des comptes au Parlement par l'entremise du Président du Conseil privé du Roi pour le Canada.

Le BST et d'autres organisations

La mission du BST est indépendante de celles des autres organismes du gouvernement comme Transports Canada, la Régie de l'énergie du Canada, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense nationale, qui jouent tous un rôle dans le domaine des transports.

- Transports Canada est chargé de l'élaboration et de l'administration des politiques, règlements et services pour tous les éléments du réseau de transport au Canada dans les domaines de la marine, du rail et de l'aviation relevant de la compétence fédérale.
- La Régie de l'énergie du Canada est responsable de la réglementation des pipelines relevant de la compétence fédérale.

En tant qu'entité fédérale indépendante, le BST n'est associé à aucun de ces organismes bien qu'il collabore avec eux lors de la conduite d'enquêtes et dans la formulation de recommandations en matière de sécurité.

Lorsque le BST fait enquête sur un accident, aucun autre ministère fédéral (à l'exception de la Défense nationale) ne peut faire enquête afin d'en dégager les causes et les facteurs.

Transports Canada et la Régie de l'énergie du Canada peuvent faire enquête à toutes autres fins, comme dans le cas d'infractions à la réglementation.

Collaboration internationale

Le BST, un chef de file dans son domaine, fait profiter la communauté internationale de la sécurité des transports de ses connaissances et de son expérience afin de rendre les transports plus sûrs



dans le monde entier. Il participe en outre à des enquêtes à l'étranger pour représenter les intérêts canadiens et, à l'occasion, pour offrir des services d'enquête.

Activités d'approvisionnement

En tant qu'organisme axé sur le savoir, près de 70 % (2 262 000 \$) des activités d'approvisionnement du BST en valeur concernent des services. La grande majorité des fournisseurs sont canadiens et emploient des Canadiens pour fournir leurs services. Nous estimons que le risque est très faible pour ces activités d'approvisionnement.

La plus grande partie des activités d'approvisionnement restantes concerne les biens achetés par les fournisseurs de services communs au nom du BST (780 000 \$, soit 79 % de la valeur des biens achetés). Nous nous attendons à ce que les fournisseurs de services communs aient mis en place les processus internes nécessaires pour se conformer à la Loi. Nous estimons que le risque de non-conformité est très faible pour ces activités d'approvisionnement. L'approvisionnement en biens directement par le groupe d'approvisionnement du BST représente un peu plus de 6 % (204 000 \$) de la valeur des activités d'approvisionnement. Parmi ces activités d'approvisionnement, seulement quatre contrats ont été attribués à des entreprises non canadiennes (trois à des entreprises américaines et un à une entreprise britannique). Comme ces activités sont administrées par du personnel d'approvisionnement formé, nous estimons que le risque de non-conformité est faible.

Bien que nous ayons commencé à sensibiliser davantage les détenteurs de cartes d'achat aux exigences de la Loi, nous n'avons pas encore formalisé un processus de vérification de la conformité spécifique à ces exigences. Nous évaluons le niveau de risque de ces activités comme étant moyen, mais limité aux articles de très faible valeur monétaire, totalisant 19 600 \$ pour les fournitures de bureau et 39 000 \$ pour les petits périphériques en 2023-2024 (ces montants combinés représentent moins de 2 % de la valeur des achats du BST).

Chaînes d'approvisionnement

Le BST n'a pas commencé à analyser systématiquement les chaînes d'approvisionnement au-delà du fournisseur principal tel que déterminé dans les contrats, à moins que des sous-traitants ne soient identifiés dans la documentation contractuelle.

Politiques et processus de diligence raisonnable

En raison du manque de ressources, de la nouveauté de l'exigence et du risque relativement faible dans les activités d'acquisition en général, le BST a adopté une approche d'apprentissage/réaction à l'évolution de la compréhension de la façon d'évaluer les exigences de la Loi et d'y répondre.



Code de conduite pour l'approvisionnement

Pour les entreprises avec lesquelles il conclut des contrats, le BST applique le Code de conduite pour l'approvisionnement mis à jour de Services publics et Approvisionnement Canada.

Évaluation des risques

Comme indiqué ci-dessus, plus de 70 % des activités d'approvisionnement du BST en valeur concernent des services fournis par des entreprises canadiennes qui emploient des Canadiens. Nous estimons que le risque est très faible pour ces activités d'approvisionnement.

Nous estimons que le risque de non-conformité est très faible pour les activités d'approvisionnement en biens effectuées par les fournisseurs de services communs au nom du BST.

Nous estimons que le risque de non-conformité est faible pour les activités d'approvisionnement en biens effectuées directement par le personnel d'approvisionnement du BST, car la plupart des contrats sont conclus avec des entreprises canadiennes par du personnel d'approvisionnement formé. Il convient de noter que cela représente tout juste plus de 6 % de l'activité d'approvisionnement du BST en valeur.

Le risque de non-conformité le plus élevé concerne les achats effectués par les détenteurs de cartes d'achat. Bien que nous ayons commencé à sensibiliser davantage les détenteurs de cartes d'achat aux exigences de la Loi, nous n'avons pas encore formalisé un processus de vérification de la conformité spécifique à ces exigences. Nous estimons donc que le niveau de risque pour ces activités est moyen.

Parmi les codes NIBS (numéro d'identification des biens et services) énumérés dans le tableau ci-dessous, seuls les codes NIBS 75 (fournitures de bureau) et 59 (composants d'équipement électrique et électronique) sont sujets aux achats directs par le BST. Comme indiqué plus haut, au cours de la dernière année, moins de 59 000 \$ ont été dépensés dans des transactions de faible valeur liées à ces codes sur des cartes d'achat. Il convient de noter que les vêtements et l'équipement individuel sont achetés par l'intermédiaire d'un autre ministère, et la plupart des biens achetés qui pourraient être comptabilisés comme des composants d'équipement électrique et électronique sont plutôt des « technologies de l'information », qui sont achetées par l'intermédiaire d'un fournisseur de services communs.



Tableau 1 : Codes NIBS (numéro d'identification des biens et services) présentant le risque le plus élevé de travail forcé et de travail des enfants

Rang de risque	Code NIBS	Description du code NIBS
1	40	Cordes, câbles, chaînes et agencements
2	54	Constructions préfabriquées, structures et échafaudages
3	75	Fournitures de bureau
4	62	Dispositifs d'éclairage et lampes
5	83	Textiles, cuir, fourrure, fourniture de vêtements et de souliers, tentes et drapeaux
6	78	Équipements de sport et de divertissement
7	84	Vêtements équipement individuel et insignes
8	63	Systèmes d'alarme, de signalisation et de détection
9	59	Composants d'équipement électrique et électronique
10	35	Équipement commercial et de service

Remédiation au recours au travail forcé et au travail des enfants

Le BST est un organisme de petite taille et dispose de ressources limitées. Étant donné que le risque évalué le plus élevé concerne une petite partie des dépenses totales, le BST n'a pas élaboré de mesures correctives pour ce premier rapport, mais s'efforce d'élaborer et de mettre en œuvre de la formation des détenteurs de cartes d'achat pour le prochain rapport.

Remédiation aux pertes de revenus

Sans objet

Initiatives de formation

Le personnel de l'acquisition participera à des séances d'information interministérielles et suivra des cours offerts à la communauté concernant l'application de la Loi. Des directives et une formation plus formalisée pour les détenteurs de cartes d'achat seront élaborées à l'interne.

Évaluation de l'efficacité

Sans objet dans le premier rapport.

