

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2005-2006

Rapport sur les plans et les priorités

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

Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Mot du président | 1 |
| Section 1 – Survol | 3 |
| 1.1 Raison d’être..... | 3 |
| 1.2 Cadre de planification..... | 3 |
| 1.2.1 Risques et défis..... | 5 |
| 1.2.1.1 Gérer les attentes externes..... | 5 |
| 1.2.1.2 Maintenir la capacité opérationnelle..... | 6 |
| 1.2.1.5 Équilibrer les ressources et les résultats..... | 7 |
| 1.3 Plans et priorités du ministère..... | 7 |
| 1.3.1.1 Amélioration continue des produits et des services..... | 9 |
| 1.3.1.2 Ressources humaines durables..... | 9 |
| 1.3.1.3 Processus d’amélioration continue de l’organisation..... | 10 |
| 1.3.1.4 Sensibilisation au BST et à ses activités..... | 10 |
| 1.3.1.5 Développement de partenariats..... | 10 |
| Section 2 – Analyse de l’activité de programme | 11 |
| 2.1 Objectif stratégique..... | 11 |
| 2.2 Activité de programme..... | 11 |
| 2.3 Secteurs de service clés..... | 12 |
| 2.4 Autres services..... | 15 |
| Section 3 – Autres renseignements | 16 |
| 3.1 Déclaration de la direction..... | 16 |
| 3.2 Renseignements sur l’organisation..... | 17 |
| 3.3 Renseignements financiers..... | 18 |
| Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein..... | 19 |
| Tableau 2 : Activité de programme..... | 20 |
| Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal..... | 20 |
| Tableau 4 : Coût net pour le ministère..... | 21 |
| 3.4 Renseignements complémentaires..... | 21 |

Mot du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) continue de jouir d'une solide réputation, au Canada et à l'étranger, en tant qu'organisme d'enquêtes professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquêtes de sécurité multimodaux dans le monde et s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un chef de file mondial à cet égard.

Pourtant, le Canadien moyen ne connaît pas très bien le BST. Il me paraît important que les Canadiens comprennent notre rôle de promouvoir la sécurité des transports. Nous avons donc entrepris des initiatives pour renseigner le public sur le BST, ses activités et sa contribution à la sécurité des transports. Au cours de la dernière année, nous avons aussi élaboré un plan stratégique de communication qui guidera nos efforts en la matière.

Le BST est un organisme fondé sur le savoir. Nous recueillons des données, nous les analysons et nous les transformons en connaissances avant de les communiquer afin d'entraîner des changements positifs dans le domaine de la sécurité des transports. Il est donc de la plus haute importance que le BST maintienne des pratiques de gestion de l'information efficaces et efficaces. En avril 2003, nous avons lancé un projet important visant à moderniser nos pratiques de gestion de l'information et la technologie habilitante servant à nos enquêteurs. De grands progrès ont été réalisés depuis deux ans, mais il reste beaucoup à faire pour parachever ce projet et mettre en oeuvre les nouveaux ensembles d'outils prévus. Ce projet continuera donc de figurer parmi nos priorités pour l'année à venir.

Depuis quelques années, le BST a déployé des efforts considérables pour recueillir des commentaires auprès des intervenants, revoir et actualiser ses produits et ses services, s'attaquer à son arriéré de travaux en cours et régler les questions touchant la présentation rapide et la qualité de l'information découlant des enquêtes. En 2005-2006, notre équipe de gestion se penchera sur l'élaboration de processus d'amélioration continue. Ces processus aideront à garantir que nos produits et nos services, de même que nos activités de gestion, continuent d'être efficaces et économiques par rapport à l'exécution de notre mandat.

Cette année, nous poursuivrons nos efforts visant la mise en oeuvre des diverses dispositions de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. Nous renforcerons ainsi la gestion de nos ressources humaines. Nous entreprendrons également un examen de nos ententes de partenariat et nous étudierons la possibilité de prévoir de telles ententes dans d'autres domaines afin d'en optimiser les avantages et de tirer le meilleur parti possible de nos ressources limitées.

Le BST est confronté à un programme ambitieux en 2005-2006. Cependant, nous sommes déterminés à soutenir nos efforts et à continuer d'apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger.

Section 1 – Survol

1.1 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, de pipeline et aéronautique de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui comprennent, 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. 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 au Canada. 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 Bureau 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.



1.2 Cadre de planification

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes reçues pendant l'année. Le fonctionnement du BST 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

http://www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse http://www.nel-one.gc.ca/energy/index_f.htm.

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 http://www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Le BST 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 (p. ex., 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 oeuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. 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 de la parole 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 partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

1.2.1 Risques et défis

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

1.2.1.1 Gérer les attentes externes

Le BST a une variété d'intervenants et de clients qui ont chacun des besoins divers en matière d'information. Les organismes de réglementation et l'industrie veulent de l'information qui leur permettra d'exécuter leurs responsabilités relativement à l'amélioration de la sécurité des transports. Les proches parents veulent savoir ce qui est arrivé à leurs êtres chers de façon à pouvoir tourner la page. D'autres recherchent de l'information utile à leur entreprise. Cependant, tous souhaiteraient que l'information relative à la sécurité soit produite plus rapidement et plus efficacement. En outre, les intervenants et le public voudraient que le BST entreprenne davantage d'enquêtes de sécurité qu'il ne le fait actuellement. Le BST est donc appelé à rechercher le juste équilibre entre le

niveau d'activité, les perspectives d'en arriver à des conclusions utiles à la sécurité et les ressources disponibles. Cela suppose un examen continu de ses produits, de ses services et de ses processus, pour s'assurer que les ressources sont investies du mieux possible pour obtenir des résultats optimaux. Le BST doit aussi communiquer efficacement avec ses intervenants et le public afin de faire comprendre ses priorités et les limites de ses capacités. Au moyen de communications opportunes, il doit voir à ce que tous aient des attentes raisonnables.

1.2.1.2 Maintenir la capacité opérationnelle

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

1.2.1.3 Sensibiliser davantage pour entraîner des changements positifs

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

1.2.1.4 Mise en oeuvre des initiatives pangouvernementales

Au cours de la dernière année, le gouvernement a lancé à l'échelle pangouvernementale un certain nombre d'initiatives et d'examen qui ont eu et continueront d'avoir une incidence sur le BST. Par exemple, des initiatives comme la divulgation proactive de renseignements sur les frais de déplacement

et d'accueil, la reclassification des postes et les contrats ont entraîné de nouvelles tâches pour le BST, sans que des ressources supplémentaires ne lui soient accordées. La série d'examens des opérations gouvernementales (p. ex. services administratifs ministériels partagés, de TI, d'achats, de gouvernance institutionnelle) a aussi eu une grande incidence sur la charge de travail. Alors que ces examens arrivent maintenant à leurs conclusions et que des décisions sont prises, il faut s'attendre à des répercussions supplémentaires au moment où le BST procédera à la mise en oeuvre des changements exigés. Au cours des deux prochaines années, la mise en oeuvre de la modernisation de la gestion des ressources humaines aura aussi une incidence directe sur les ressources du BST. Pour le BST, le défi à relever est de continuer d'intégrer ces exigences cumulatives à ses activités courantes dans le cadre des ressources disponibles, tout en conciliant l'exécution du mandat du BST et la mise en oeuvre des objectifs globaux du gouvernement.

1.2.1.5 Équilibrer les ressources et les résultats

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

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

1.3 Plans et priorités du ministère

Le BST s'est engagé à produire pour les Canadiens des progrès dans la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes, objectives et opportunes et en effectuant en conséquence des analyses des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport relevant de la compétence fédérale.

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois ans à venir.

Ressources financières (en milliers de dollars)

| 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|------------------|------------------|------------------|
| 30 997 | 30 697 | 30 697 |

Ressources humaines

| 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|------------------|------------------|------------------|
| 237 ÉTP | 237 ÉTP | 237 ÉTP |

Le tableau suivant résume les cinq priorités ministérielles de 2005-2006 et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elles.

| Priorités du ministère | Type | Dépenses prévues 2005-2006 (en milliers de dollars) |
|--|--------------|--|
| Priorité 1 : Amélioration continue des produits et des services | En cours | 63 |
| Priorité 2 : Ressources humaines durables | En cours | 210 |
| Priorité 3 : Processus d'amélioration continue de l'organisation | Déjà établie | 553 |
| Priorité 4 : Sensibilisation au BST et à ses activités | Déjà établie | 75 |
| Priorité 5 : Développement de partenariats | Nouvelle | 85 |

1.3.1 Priorités détaillées pour 2005-2006

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires et du personnel ont permis d'identifier cinq priorités pour 2005-2006. Elles sont toutes des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer la pertinence et la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger, et à renforcer l'organisme. Les cinq priorités sont résumées dans les sous-sections suivantes.

Le BST a élaboré un plan d'activités qui décrit en détail les priorités de 2005-2006. Les ressources sont affectées à des initiatives particulières, les responsabilités sont clairement définies et des échéanciers sont établis. Le plan d'activités du BST se trouve sur le site Web du BST à l'adresse www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp.

Les progrès réalisés par rapport au plan d'activités seront vérifiés et signalés au Comité exécutif du BST sur une base périodique. Les cadres supérieurs fournissent aussi des mises à jour régulières sur les projets dont ils sont responsables. Une évaluation complète des progrès sera effectuée en fin d'exercice, et les résultats seront inclus dans le *Rapport sur le rendement ministériel*.

1.3.1.1 Amélioration continue des produits et des services

Le BST s'est engagé à poursuivre la mise en oeuvre de modifications à sa gamme de produits et de services. L'analyse des besoins des intervenants effectuée en 2002-2003 a fourni des renseignements importants sur la façon dont les produits et services du BST sont perçus. En revoyant ces renseignements, la gestion du BST a identifié des améliorations aux produits et aux services, établi des priorités et initié des changements spécifiques afin de mieux répondre aux besoins des intervenants. Le BST doit maintenant porter son attention sur l'élaboration et la mise en oeuvre d'un cadre pour l'évaluation continue et le raffinement de ses produits et services afin d'assurer qu'ils demeurent pertinents face aux besoins changeants des intervenants au cours des années à venir.

1.3.1.2 Ressources humaines durables

Le BST doit pouvoir recruter des employés compétents et dévoués en temps opportun, puis les conserver tout en offrant un milieu de travail propice à l'apprentissage et au perfectionnement de tous. Un accent soutenu doit donc être placé sur une gestion stratégique des ressources humaines. Le BST s'est engagé à s'assurer un effectif durable en mettant en oeuvre les divers aspects en matière de ressources humaines de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* (LMFP). Il s'agira ainsi d'adopter une planification efficace des ressources humaines, des moyens de dotation plus souples et mieux adaptés ainsi qu'une délégation et une responsabilisation ministérielles accrues en dotation. La LMFP délègue également la responsabilité directe au BST à l'égard de domaines comme l'apprentissage, les mesures disciplinaires et la gestion du rendement des employés. Son volet relations de travail favorise des rapports syndicat-gestion harmonieux grâce à la collaboration et la consultation, le règlement des problèmes dès leur apparition et la redéfinition des exigences du BST pour assurer les services essentiels en cas de grève. La mise en oeuvre de la LMFP est la clé d'une main-d'oeuvre durable et productive dans le cadre de la fonction publique fédérale.

1.3.1.3 Processus d'amélioration continue de l'organisation

Au cours des dernières années, le BST a effectué d'importants progrès afin de devenir un organisme mieux géré et plus innovateur. Les efforts dans ce domaine doivent continuer et devenir partie intégrante de la gestion quotidienne. La mise en oeuvre prochaine du nouveau système Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes (AGILE) fournira une base solide pour l'élaboration d'un processus d'amélioration continue. À mesure que le BST progresse, la gestion doit s'assurer qu'une culture d'amélioration continue se développe et soit inculquée partout dans l'organisation. Les gestionnaires et les employés doivent incorporer dans leurs activités quotidiennes la revue continue et l'amélioration des processus et des pratiques, ainsi que l'optimisation des ressources.

1.3.1.4 Sensibilisation au BST et à ses activités

Malgré l'excellent travail du BST, la plupart des Canadiens ne connaissent pas le BST ou sa contribution à la sécurité des transports. Le BST doit donc renforcer ses investissements dans les activités de sensibilisation du public afin que les Canadiens puissent mieux connaître et comprendre la façon dont il contribue à la promotion de la sécurité des transports. De plus, des efforts soutenus en matière de communications internes sont nécessaires afin de veiller à ce que tous les employés soient pleinement au courant des produits et des services du BST et des résultats atteints pour les Canadiens.

1.3.1.5 Développement de partenariats

Le BST collabore présentement avec de nombreux autres organismes dans le cadre de ses activités opérationnelles et administratives. Toutefois, le BST n'a pas examiné ces partenariats d'un angle stratégique. Dans le contexte d'un environnement en évolution, le BST doit maintenant peser les risques et les avantages de diverses formes de partenariats afin d'optimiser ses ressources limitées et de remplir son mandat efficacement. Cet examen doit inclure une réévaluation des obstacles potentiels aux partenariats comme le besoin de demeurer indépendant et d'éviter les conflits d'intérêts. Le BST doit étudier la mesure dans laquelle il doit maintenir une expertise et une capacité permanentes à l'interne. Dans les secteurs où le BST ne dispose pas de ressources en réserve (il n'y a qu'un employé qui effectue un type de travail particulier), il doit déterminer comment faire face aux pointes d'activité. Le BST doit aussi se pencher sur de nombreuses autres questions connexes. Il doit explorer les occasions qui s'offrent à lui et renforcer les partenariats existants et chercher à en établir de nouveaux le cas échéant.

Section 2 – Analyse de l'activité de programme

2.1 Objectif stratégique

Le BST vise un seul objectif stratégique : promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Cet objectif stratégique figure dans l'énoncé de mission du BST :

Nous menons des enquêtes indépendantes de sécurité et faisons état des risques liés au réseau de transport.

2.2 Activité de programme

Le BST a aussi une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Il procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport maritime, ferroviaire, de pipeline et aéronautique de compétence fédérale. Il cherche à cerner les causes et les facteurs contributifs, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête et communique aux intervenants des renseignements sur la sécurité.

Les résultats prévus des enquêtes de sécurité sont les suivants :

- la mise en oeuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens;
- 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.

Les cinq priorités indiquées dans la première section visent à appuyer et rehausser la capacité du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer de l'information sur la sécurité.

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois ans à venir.

Ressources financières (en milliers de dollars)

| 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|------------------|------------------|------------------|
| 30 997 | 30 697 | 30 697 |

Ressources humaines

| 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|------------------|------------------|------------------|
| 237 ÉTP | 237 ÉTP | 237 ÉTP |

2.3 Secteurs de service clés

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 : marine, rail, pipeline et aviation. 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.

Ressources financières (en milliers de dollars)

| Secteurs de service clés | 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Marine | 6 710 | 6 646 | 6 646 |
| Rail | 5 937 | 5 880 | 5 880 |
| Pipeline | 727 | 720 | 720 |
| Aviation | 17 623 | 17 451 | 17 451 |
| Total | 30 997 | 30 697 | 30 697 |

Ressources humaines (ÉTP)

| Secteurs de service clés | 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Marine | 57 | 57 | 57 |
| Rail | 51 | 51 | 51 |
| Pipeline | 5 | 5 | 5 |
| Aviation | 124 | 124 | 124 |
| Total | 237 | 237 | 237 |

Les activités menées dans les quatre secteurs de service clés sont essentiellement les mêmes. Des employés recueillent des renseignements sur les événements, mènent des enquêtes, constatent des lacunes en matière de sécurité, rédigent des rapports d'enquête et communiquent aux intervenants d'importants renseignements sur la sécurité.

Le BST a mis au point un tableau de bord équilibré qui servira à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau tiendra compte du rendement selon quatre points de vue : les finances, les clients et les intervenants, les processus opérationnels internes et l'apprentissage et la croissance.

Du point de vue des finances, des liens seront établis entre les résultats financiers et les résultats opérationnels. Une analyse financière sera utilisée pour évaluer le rendement du capital investi dans les enquêtes. On se servira également des résultats financiers comme point de comparaison entre les modes de transport et avec d'autres bureaux d'enquêtes.

Pour ce qui est du point de vue des clients et des intervenants, on se servira des commentaires et des mesures prises par les intervenants pour mesurer le rendement du BST. Premièrement, on évaluera la sensibilisation et la satisfaction des intervenants au moyen de processus formels et informels. Ensuite, on évaluera les mesures que les intervenants ont prises en fonction des travaux du BST en vérifiant les réponses aux recommandations du BST et les mesures de sécurité prises. Enfin, le BST continuera de mesurer les taux d'événements de transport et s'en servira à titre d'ultime mesure de réussite par rapport au résultat stratégique prévu.

Dans le cas des processus opérationnels internes, le BST mesurera ses résultats au moyen d'une analyse de ratio de productivité et de comparaison entre les modes de transport, ainsi qu'avec d'autres bureaux d'enquêtes.

En ce qui concerne l'apprentissage et la croissance, le BST mesurera la satisfaction du personnel, l'investissement dans la formation des employés et les taux d'attrition de l'effectif. Le BST évaluera également son progrès dans le cadre de la mise en oeuvre du programme de modernisation des ressources humaines. Enfin, le BST évaluera sa capacité de gestion dans le contexte du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord ainsi que les liens avec les priorités de l'exercice en cours.

| Perspective | Indicateurs de rendement | Lien avec les priorités |
|------------------------------------|--|--------------------------------|
| Finances | Coût des enquêtes | 3 |
| | Coût des projets du plan d'activités | Les cinq priorités |
| Clients et intervenants | Sensibilisation des intervenants | 1 et 4 |
| | Satisfaction des intervenants (qualité et rapidité) | 1 et 4 |
| | Réceptivité aux recommandations du BST | 1 et 4 |
| | Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête | 1 et 4 |
| | Taux d'événements de transport | 1 |
| | Produits de sécurité émis | 1 et 3 |
| | Processus opérationnels internes | Nombre d'enquêtes en cours |
| | Temps moyen du processus | 3 |
| | Affichage des rapports sur le site Web | 3 |
| | Enquêtes commencées et terminées par enquêteur | 3 |
| Apprentissage et croissance | Satisfaction des employés | 2 |
| | Investissement dans la formation par personne | 2 |
| | Taux d'attrition des employés | 2 |
| | Utilisation efficace des partenariats | 3 et 5 |
| | Réalizations attendues de la modernisation des ressources humaines | 2 et 3 |
| | Mise en oeuvre du Cadre de responsabilisation de gestion | 3 |

2.4 Autres services

Divers autres services doivent appuyer les quatre secteurs de service clés dans la réalisation du mandat du BST. Ces services se regroupent en deux grandes catégories : services professionnels et de communications et services intégrés. Diverses petites unités organisationnelles offrent donc aux enquêteurs du BST affectés à chaque mode de transport des services professionnels et de communications spécialisés comme : ingénierie, performance humaine, macro-analyse, communications, production de rapports et soutien administratif opérationnel. Les membres du Bureau participent aussi au processus d'examen et d'approbation des rapports d'enquête et des recommandations en matière de sécurité. De la même façon, de petites unités organisationnelles assurent une gamme complète de services intégrés internes.

Les tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois années à venir pour les autres services. Ces ressources sont comprises dans les chiffres indiqués plus haut pour les quatre secteurs de service clés, de façon à révéler le coût total du programme dans chaque secteur.

Ressources financières (en milliers de dollars)

| | 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Services professionnels et de communications | 9 974 | 9 878 | 9 878 |
| Services intégrés | 6 558 | 6 494 | 6 494 |

Ressources humaines (ÉTP)

| | 2005-2006 | 2006-2007 | 2007-2008 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Services professionnels et de communications | 64 | 64 | 64 |
| Services intégrés | 57 | 57 | 57 |

Section 3 – Autres renseignements

3.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités de 2005-2006 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le document a été préparé conformément aux principes de reddition des comptes énoncés dans le *Guide pour la préparation de la partie III du budget des dépenses : Rapport sur les plans et les priorités (2005-2006)*.

- Il est conforme aux exigences particulières de reddition des comptes données par le Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Il est fondé sur la structure approuvée de l'architecture des activités de programme.
- Il établit une base d'imputabilité pour les résultats accomplis en fonction des ressources et des autorisations accordées au BST.
- Les sommes indiquées ont été tirées des montants approuvés par le Secrétariat du Conseil du Trésor en matière de dépenses prévues.



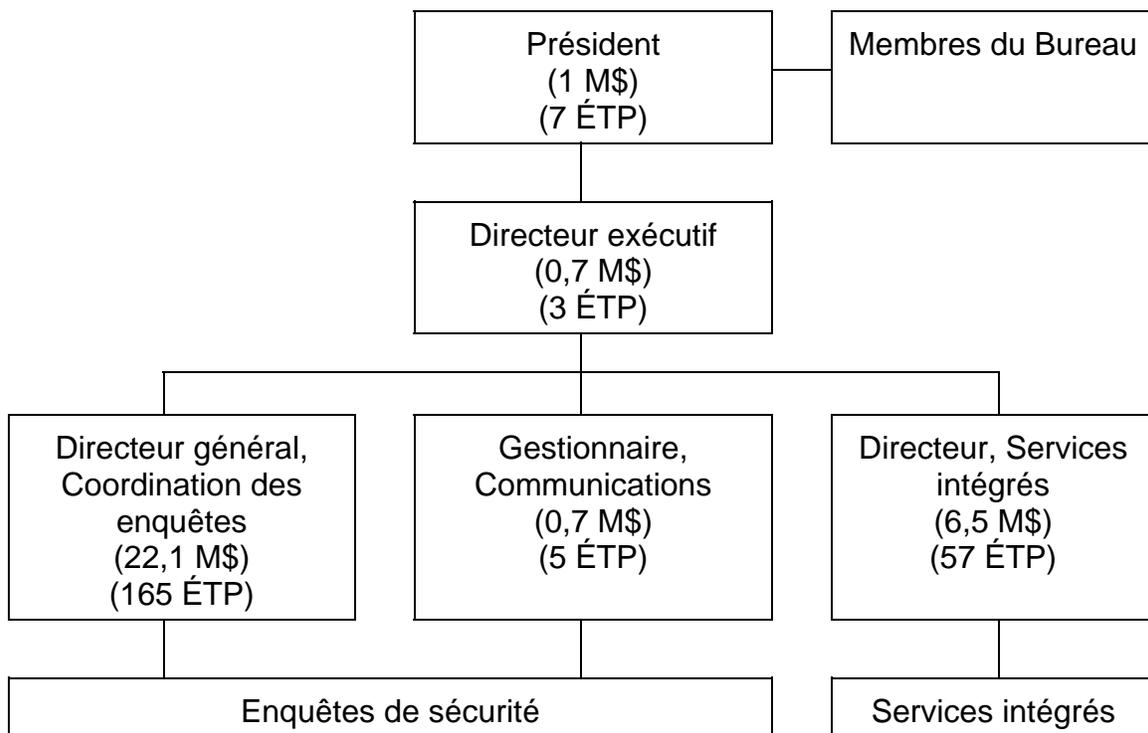
Charles H. Simpson, président intérimaire

15 février 2005

Date

3.2 Renseignements sur l'organisation

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 de la présidente du Conseil privé de la Reine. Le président, secondé par le directeur exécutif, le directeur général de la Coordination des enquêtes et le gestionnaire des Communications, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.



Le président et le directeur exécutif contribuent à la promotion de la sécurité des transports en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants.

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

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

La Division des communications aide à promouvoir la sécurité des transports en veillant à ce que les communications soient intégrées dans tous les volets de la planification, de l'élaboration, de la mise en oeuvre et de la gestion des programmes. Elle coordonne les communications stratégiques et assure une gamme complète de services de communications, notamment les affaires publiques, les relations avec les médias, les activités de liaison avec les intervenants, la production de matériel de promotion du BST et les communications internes.

La Direction des services intégrés contribue à la promotion de la sécurité des transports 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 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.

3.3 Renseignements financiers

Les tableaux suivants présentent un résumé des ressources financières nécessaires aux activités du BST. Les niveaux de référence actuels du BST, tels qu'ils figurent dans le Budget principal des dépenses, s'élèvent à environ 27,6 millions de dollars, ce qui représente un montant de 2,5 millions de dollars de moins que l'année précédente en raison de l'expiration de fonds supplémentaires qui avaient été alloués pour régler des problèmes précis d'intégrité des programmes. Depuis trois ans, des fonds à court terme avaient été approuvés pour réduire l'arriéré d'enquêtes en cours, faire du rattrapage relativement à des questions de gestion de l'information et régler des problèmes de déperissement d'éléments d'immobilisation. Il est maintenant prévu que le financement du BST demeurera relativement stable au cours des trois années à venir.

Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein

| (en milliers de dollars) | Prévisions des dépenses 2004-2005 (1) | Dépenses prévues 2005-2006 | Dépenses prévues 2006-2007 | Dépenses prévues 2007-2008 |
|--|--|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Enquêtes de sécurité | 30 055 | 27 602 | 27 490 | 27 490 |
| Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut) | 30 055 | 27 602 | 27 490 | 27 490 |
| Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut) | | | | |
| Total du Budget principal des dépenses | 30 055 | 27 602 | 27 490 | 27 490 |
| Rajustements : | | | | |
| Budget supplémentaire des dépenses (2) : | | | | |
| - Report de fonds | 1 115 | | | |
| - Enquête MK Airlines | 704 | 173 | | |
| - Conventions collectives | 308 | | | |
| - Projet sur la gestion de l'information du gouvernement | 140 | | | |
| Annonce dans le budget : | | | | |
| - Économies sur les achats (3) | | - 40 | | |
| Total des rajustements | 2 267 | 133 | | |
| Dépenses nettes prévues | 32 322 | 27 735 | 27 490 | 27 490 |
| Plus : Coût des services reçus à titre gracieux | 3 352 | 3 262 | 3 207 | 3 207 |
| Coût net du ministère | 35 674 | 30 997 | 30 697 | 30 697 |
| Équivalents temps plein | 247 | 237 | 237 | 237 |

(1) Correspond aux meilleures prévisions des dépenses totales prévues d'ici la fin de l'exercice financier.

(2) Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des approbations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des Budgets supplémentaires.

(3) Ce changement reflète les réductions des dépenses prévues du ministère par suite de l'examen des dépenses du CED qui ont été annoncées dans le Budget 2005.

En 2004-2005, le BST a reçu l'approbation pour un certain nombre de rajustements aux montants prévus au Budget principal des dépenses. Ces rajustements comprennent le montant de 1 115 000 dollars pour le report du surplus de l'année précédente, le montant de 704 000 dollars en fonds spéciaux pour l'enquête sur l'accident de MK Airlines, le montant de 308 000 dollars pour les négociations collectives et le montant de 140 000 dollars pour la mise en oeuvre d'un projet sur la gestion de l'information du gouvernement (GIG).

Tableau 2 : Activité de programme

(en milliers de dollars)

| 2005-2006 | | | | | |
|-----------------------|----------------|---------------|--|---|----------------------------|
| Activité de programme | Budgétaire | | Total du Budget principal des dépenses | Rajustements (dépenses prévues pas incluses dans le Budget principal) | Total des dépenses prévues |
| | Fonctionnement | Net | | | |
| Enquêtes de sécurité | 27 602 | 27 602 | 27 602 | 133 | 27 735 |
| Total | 27 602 | 27 602 | 27 602 | 133 | 27 735 |

Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal

(en milliers de dollars)

| Poste voté ou législatif | Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports | Budget principal actuel | Budget principal précédent |
|--------------------------|---|-------------------------|----------------------------|
| 10 | Dépenses de fonctionnement | 24 039 | 26 017 |
| (S) | Contributions aux avantages sociaux des employés | 3 563 | 4 038 |
| | Total pour le ministère | 27 602 | 30 055 |

Tableau 4 : Coût net pour le ministère

| (en milliers de dollars) | Total |
|--|---------------|
| Dépenses nettes prévues | 27 735 |
| <i>Plus: Services reçus à titre gracieux</i> | |
| Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) | 1 771 |
| Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Conseil du Trésor | 1 425 |
| Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Développement social Canada | 16 |
| Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale | 50 |
| | <hr/> |
| | 3 262 |
| Coût net pour le ministère en 2005-2006 | 30 997 |

3.4 Renseignements complémentaires

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse www.bst.gc.ca. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Division des communications
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Courriel : communications@bst.gc.ca

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239