



# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 1999

Canada

## **Présentation améliorée des rapports au Parlement**

### **Document pilote**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1999

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/77-1999

ISBN 0-660-61089-2



## Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une motion afin de répartir, dans le cadre d'un projet pilote, le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget principal des dépenses* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*.

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 82 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats* – Volume 1 et 2.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1999, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1998-1999. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats* - Volume 2.

Il faut, dans le contexte d'une gestion axée sur les résultats, préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner et de mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant:

Secteur de la planification, du rendement et des rapports  
Secrétariat du Conseil du Trésor  
L'Esplanade Laurier  
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0R5  
Téléphone : (613) 957-7042  
Télécopieur : (613) 957-7044

# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## Rapport ministériel sur le rendement

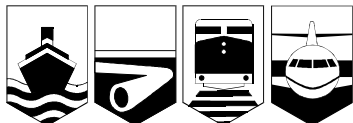
Pour la période se terminant  
le 31 mars 1999

---

Benoît Bouchard  
Président  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

---

Stéphane Dion  
Président  
Conseil privé de la Reine pour le  
Canada



---

Canada



# Table des matières

<b>Liste des tableaux et des figures</b> .....	iii
<b>Tableau des principaux engagements en matière de résultats 1998-1999</b> .....	iv
<b>Section I : Message du président</b> .....	1
<b>Section II : Aperçu du ministère</b> .....	3
II.1 Mandat, vision et mission .....	3
II.2 Cadre de fonctionnement .....	4
II.3 Position au sein du gouvernement et partenaires de co-exécution .....	5
II.4 Objectifs .....	6
II.5 Priorités stratégiques .....	6
II.6 Défis .....	7
II.7 Organisation ministérielle .....	8
Organigramme .....	10
<b>Section III : Rendement ministériel</b> .....	11
III.1 Attentes en matière de rendement .....	11
III.2 Principales attentes en matière de rendement .....	11
III.3 Réalisations en matière de rendement .....	12
1. Service aux Canadiens et Canadiennes — Promotion de la sécurité des transports .....	14
2. Bonne gestion interne de l'organisme .....	25
<b>Section IV : Groupement des rapports</b> .....	30
IV.1 État de préparation à l'an 2000 .....	30
IV.2 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports de l'organisme .....	30
<b>Section V : Rendement financier</b> .....	31
V.1 Aperçu du rendement financier .....	31
V.2 Tableaux des résumés financiers .....	31
<b>Section VI : Autres renseignements</b> .....	36
VI.1 Ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires et site Web du Ministère .....	36
VI.2 Loi et règlements connexes administrés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada .....	36
VI.3 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels .....	37

<b>Annexes</b> .....	38
A - Description du déroulement des enquêtes du BST .....	39
B - Accords de coopération du BST .....	42
C - Adresses Internet d'autres organismes .....	44
<b>Index</b> .....	45

## Liste des tableaux et des figures

Tableau financier 1 : Crédits approuvés

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

Tableau financier 3 : Comparaison historique

Tableau financier 10 : Dépenses en capital

Figure 1 : Organigramme du BST

Figure 2 : Produits du BST en matière de sécurité

Figure 3 : Accidents signalés au BST

Figure 4 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - Année en cours

Figure 5 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-1998)

Figure 6 : Productivité du BST



## Tableau des principaux engagements en matière de résultats 1998-1999

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)</b>		
<b>Pour fournir aux Canadiens et Canadiennes :</b>	<b>Qui se manifeste par :</b>	<b>Réalisation signalée dans :</b>
<p>Promotion de la sécurité par l'entremise d'analyses indépendantes, impartiales et en temps opportun des manquements à la sécurité dans le réseau de transport réglementé par le gouvernement fédéral.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.</li> <li>• Réduction des risques pour les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie des constatations des enquêtes.</li> <li>• Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.</li> <li>• Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.</li> <li>• Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.</li> <li>• Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section III du RMR, page 14 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 15 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 18 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 20 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 22 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 23 et rapport annuel du BST au Parlement</li> </ul>

## Section I : Message du président

En juin 1998, le Parlement a modifié la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (BCEATST). Grâce à ces modifications, l'organisme est dorénavant plus indépendant et le rôle du Bureau est plus clair et mieux défini par rapport aux rôles de la police et des tribunaux. L'exercice du Bureau a également été modifié, passant du régime de l'année civile au régime de l'année financière; ce changement a été apporté pour permettre au Bureau de présenter au Parlement son rapport annuel sur ses activités, ses conclusions et ses recommandations en même temps que son rapport sur ses activités financières.

Depuis le 2 septembre 1998, jour où l'avion du vol 111 de la Swissair s'est abîmé dans l'océan Atlantique au large de Peggy's Cove, tuant ses 229 occupants, le BST relève le plus grand défi de son existence. En vertu de la *Convention relative à l'Aviation civile internationale*, le Canada, plus particulièrement le BST, dirige l'enquête à caractère international qui a été ouverte sur cette tragédie. Des milliers de personnes de nombreux organismes ont participé aux opérations de récupération, notamment les Forces canadiennes, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, la marine américaine, la province de la Nouvelle-Écosse et bien d'autres. Des représentants accrédités de la Suisse, des États-Unis, du Royaume-Uni et de la France ainsi que des experts en divers domaines de la Swissair, de la Boeing Commercial Airplane Company et d'autres personnes, participent à l'enquête de sécurité. Toutes ces personnes travaillent dans des conditions extrêmement difficiles, mais l'étroite collaboration qui existe entre elles a permis aux opérations de récupération et d'enquête de suivre leurs cours. Jusqu'ici, tous se sont montrés compréhensifs et déterminés à comprendre le pourquoi de cette tragédie.

J'ai été particulièrement impressionné par la compétence, l'intégrité et la compassion dont font preuve les membres du personnel technique du BST, compte tenu de la nature très exigeante de l'enquête et des opérations de récupération. Ils travaillent de concert avec leurs homologues de plusieurs autres organismes, péniblement, inlassablement, loin de leurs familles pendant de longues périodes, et avec bien peu de répit, dans l'espoir de faire la lumière sur cette tragédie et d'en établir le *pourquoi*. J'ai rarement vu autant de dévouement.

L'accident du vol de la Swissair illustre bien la vulnérabilité à laquelle je faisais allusion dans le message que j'ai présenté au Parlement l'an dernier. Du personnel des enquêtes des divers modes de transport (maritime, ferroviaire et aérien) participent à l'enquête sur cet accident ainsi que des employés de la plupart de nos services professionnels et de soutien administratif. Pendant que se déroule l'enquête sur cet accident, certaines de nos activités en souffrent. À l'heure actuelle, nos ressources en personnel sont si minces que

nous ne pourrions pas mener en même temps un grand nombre d'enquêtes sur une série d'accidents de n'importe quel mode de transport ni mener une enquête efficace sur un accident de l'envergure de celui de la Swissair. Bref, nos ressources sont minimes.

Malgré les contraintes et nos faibles ressources, je suis heureux de vous annoncer que le dossier **BST 2000** se porte bien et continue de progresser. Nous procédons à une restructuration qui s'avère nécessaire. Nous sommes en train d'élaborer des processus et des méthodes nettement améliorés et de les mettre en oeuvre, et nous avons déjà commencé à mettre sur pied les programmes de formation à cet égard. Le Bureau continue de concentrer davantage son attention sur les conditions dangereuses, qui risquent de compromettre la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement, mises en évidence par les accidents de transport.

Les statistiques sur les accidents au sein du réseau de transport du Canada sont très favorables — les taux d'accidents sont à la baisse et les tendances sont presque les mêmes ou à la baisse. Le réseau de transport au pays jouit d'une réputation internationale enviable en matière de sécurité et d'efficacité. Mais, les milliers d'accidents et d'incidents qui surviennent chaque année nous rappellent qu'il y a toujours matière à amélioration. Comme le dit si bien le proverbe, *Prudence est mère de sûreté*. La sécurité à laquelle les Canadiens et Canadiennes s'attendent et dont ils jouissent ne doit jamais être tenue pour acquise.

## Section II : Aperçu du ministère

### II.1 Mandat, vision et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents des transports et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les éléments de compétence fédérale du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à 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 de constater les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est seul autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

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 risques susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, s'ils ne sont pas corrigés.

La juridiction du BST s'étend sur tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes étrangères sur les accidents de transport faisant intervenir des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés, fabriqués 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).

**Notre mission :** Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est un organisme indépendant du gouvernement fédéral. Notre mission est de promouvoir la sécurité des transports.



**Notre vision** est la suivante :

- réduire les risques dans le réseau de transport canadien en transmettant des renseignements pertinents, précis et en temps opportun tout en présentant des arguments probants en faveur de changements.
- personnaliser nos communications pour répondre aux besoins des différents groupes d'intérêt.
- employer des procédés efficaces et efficients, dont sont chargés des équipes multidisciplinaires ayant l'obligation de rendre compte et dotées de responsabilités claires, et s'inspirant des valeurs fondamentales du BST.
- offrir un milieu de travail positif où le personnel a l'occasion d'acquérir les compétences fonctionnelles, inter-personnelles et professionnelles nécessaires pour exceller.

## **II.2 Cadre de fonctionnement**

Le BST se situe dans le contexte du très vaste et complexe réseau de transport canadien.

Le mode maritime comprend environ 46 000 navires commerciaux enregistrés au Canada et de nombreux navires étrangers circulant dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport de plus de 40 millions de passagers par an et près de 350 millions de tonnes de marchandises pour les marchés intérieurs et internationaux. L'industrie de la pêche utilise plus de 25 000 bateaux.

Le réseau ferroviaire compte quelque 30 lignes de chemin de fer réglementées par le fédéral exploitant près de 40 000 milles de voies. Le réseau génère plus de 360 milliards de tonnes-milles de produits, crée près de 75 millions de trains de marchandises-milles de travail et plus de 900 millions de voyageurs-milles de services. Les chemins de fer exploitent plus de 3 000 locomotives et environ 110 000 wagons de marchandises et voitures et emploient plus de 45 000 personnes.

Le réseau national de pipeline, de compétence fédérale, comprend environ 100 compagnies de pétrole et de gaz. Ces compagnies exploitent environ 40 000 kilomètres de pipelines. Plus de 145 millions de mètres cubes de pétrole brut et 141 milliards de mètres cubes de gaz naturel sont transportés par pipeline au Canada chaque année.

Le réseau de transport aérien civil traite plus de 70 millions de passagers embarqués et débarqués par an dans plus de 600 aéroports canadiens. Quelque 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre presque égal de transporteurs étrangers exercent leurs activités au Canada. Plus de 70 000 employés sont détenteurs d'une licence d'aviation et près de 28 000 aéronefs sont immatriculés. L'industrie aérospatiale et l'industrie aérienne canadiennes emploient près de 88 000 personnes.

### **II.3 Position au sein du gouvernement et partenaires de co-exécution**

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine, et en tant que tel, ne fait pas partie du portefeuille des transports. Il arrive fréquemment que les Canadiens associent le BST à Transports Canada. Mais le BST et Transports Canada sont des organismes complètement distincts. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé le conflit d'intérêt qui existait lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les manquements à leurs propres réglementations et opérations. La Loi donne au BST l'autorité exclusive de faire des constatations sur les causes d'un événement ou les facteurs qui y contribuent lorsqu'il fait enquête. Le processus d'enquête du BST est défini à l'annexe A. D'autres ministères (Transports Canada, l'Office national de l'énergie, etc.) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins.

Il existe un certain nombre de personnes et de groupes qui collaborent avec le BST dans l'accomplissement de son mandat. Au cours d'une enquête, le BST interagit directement avec un certain nombre de personnes, notamment les survivants, les témoins, les proches parents des victimes et les exploitants. Le BST fait également affaires avec un certain nombre d'autres organismes comme les médecins légistes, la police, les constructeurs, les propriétaires, les compagnies d'assurance ainsi que d'autres ministères et organismes gouvernementaux au niveau fédéral. La collaboration entre toutes ces

Les ministères de Transports Canada et de l'Office national de l'énergie envoient souvent un représentant sur les lieux des accidents afin de les évaluer du point de vue de leurs propres responsabilités et déterminer si des mesures immédiates sont nécessaires pour s'acquitter de ces responsabilités. D'autres ministères du gouvernement fédéral peuvent également être présents, comme Développement des ressources humaines Canada, Environnement Canada et la Gendarmerie royale du Canada, afin de veiller à ce que les activités qui sont de leur compétence soient traitées de façon appropriée et aussi pour fournir des services au BST.

personnes et organismes est essentielle pour la conduite des affaires du BST. Une liste des organismes avec lesquels le BST a signé des ententes se situe à l'annexe B.

## II.4 Objectif

L'objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements;
- en formulant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et en présentant les conclusions qu'il en tire.

## II.5 Priorités stratégiques

Les priorités stratégiques actuelles du BST sont les suivantes :

- Fournir aux Canadiens et Canadiennes des constatations d'enquête indépendantes, crédibles et en temps opportun :
  - en appliquant une méthodologie systématique d'enquête et d'analyse pour constater les manquements à la sécurité
  - en recrutant et en perfectionnant régulièrement des employés compétents et d'expérience
  - en donnant l'occasion à des personnes directement intéressées de faire des observations sur les ébauches de rapports avant qu'ils ne soient publiés
  - en publiant des rapports d'enquête définitifs dans l'année qui suit l'événement
  - en réorganisant le BST en fonction de services d'activité axés sur les résultats et en mettant en oeuvre un nouveau cadre de gestion du rendement clairement axé sur les résultats.
- Permettre aux Canadiens et Canadiennes d'accéder plus facilement à des renseignements pertinents sur la sécurité :
  - en utilisant des technologies de l'information, comme l'Internet, pour permettre à l'industrie et au public d'accéder à de l'information sur la sécurité

- ➡ en échangeant davantage de renseignements sur la sécurité avec d'autres organismes gouvernementaux et avec le secteur des transports
- ➡ en publiant des périodiques sur la sécurité pour chaque mode de transport.

## II.6 Défis

Enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair : L'écrasement du vol 111 de la Swissair, survenu près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse) le 2 septembre 1998, a mis à rude épreuve les ressources du BST. Cet accident, le plus complexe dans toute l'histoire du Canada, a nécessité la mobilisation de la majorité de ses ressources. C'est ainsi que des employés de tous les secteurs du BST, notamment les enquêteurs et le personnel de l'Ingénierie, des Finances et de l'Administration, des Ressources humaines, des Communications et de l'Informatique, ont été appelés à délaissier leurs tâches courantes pour se consacrer à cette enquête, ce qui n'a pas été sans causer un arriéré de travail général. Il a été très difficile de rattraper le retard et tous ont déployé beaucoup d'efforts. Si un autre accident d'importance s'était produit entre septembre 1998 et mars 1999, le BST aurait eu beaucoup de difficulté à intervenir de façon adéquate. L'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair ne laisse aucun doute : le BST devient vulnérable si plus d'un accident majeur survient au cours d'une année. Mais le BST a pu compter sur l'aide d'autres organismes gouvernementaux, et plus particulièrement la GRC, la Défense nationale et la Garde côtière, d'autres gouvernements et diverses entreprises du secteur privé. Sans leur apport, le BST n'aurait pu progresser comme il l'a fait dans la conduite de son enquête.

Recrutement et maintien du personnel : Le recrutement et le maintien du personnel représentent un défi important pour le BST qui agit dans un marché très compétitif où il existe peu de personnel qualifié (par ex. enquêteurs d'expérience, informaticiens) et où le gouvernement ne peut pas faire concurrence à l'industrie sur le plan des salaires et des avantages sociaux. Le BST doit également tenir compte de l'insécurité et du mécontentement des employés après nombre d'années de réductions et de charge de travail accrue, de la perception des inéquités en matière de salaire au sein du BST d'autres ministères et de la mise en oeuvre de la Norme générale de classification.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : La sécurité des transports a toujours préoccupé la population canadienne. Cela est dû en grande partie au rôle social et économique important que le réseau de transport joue dans notre pays. Par suite d'accidents d'aéronefs récents, comme celui du vol 111 de la Swissair et celui du vol TWA 800 aux États-Unis, on doit constater que les attentes face aux bureaux d'enquête ont changé. Les médias s'attendent à ce que l'événement soit couvert en temps réel, sur les lieux, 24 heures sur 24. Les proches des victimes s'attendent à recevoir du réconfort et



du soutien de la part de l'État qui fait enquête. Ils veulent avoir des renseignements factuels à jour, et la plupart veulent suivre l'enquête de près. La perte d'un être cher est une question délicate et il faut agir avec tact quand on communique avec les proches d'une victime. En fait, répondre à ces demandes de plus en plus nombreuses représente un véritable défi, compte tenu de nos ressources actuelles.

Incidence de la technologie sur les transports : Depuis plusieurs décennies, le rythme de l'évolution technologique dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est dû en partie aux progrès considérables de la technologie informatique et électronique, à la mise au point de nouveaux matériaux et à leur application au secteur des transports. Ces progrès touchent tous les modes de transport et, bien que nombre d'entre eux permettent aux enquêteurs d'effectuer leur travail de façon plus efficace, ils rendent les enquêtes et l'analyse de la sécurité de plus en plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'égard de l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des manquements à la sécurité dans les interactions hommes-machines.

La dépendance de l'industrie à l'égard des ordinateurs et des systèmes automatisés peut également présenter des difficultés particulières à l'aube de l'an 2000. Dans tous les modes de transport, on tente d'évaluer l'incidence possible du bogue de l'an 2000 et on essaie de s'y préparer. Pour sa part, le BST doit être prêt à faire enquête sur des événements pour lesquels le problème de l'an 2000 aurait pu être un facteur.

## **II.7 Organisation ministérielle**

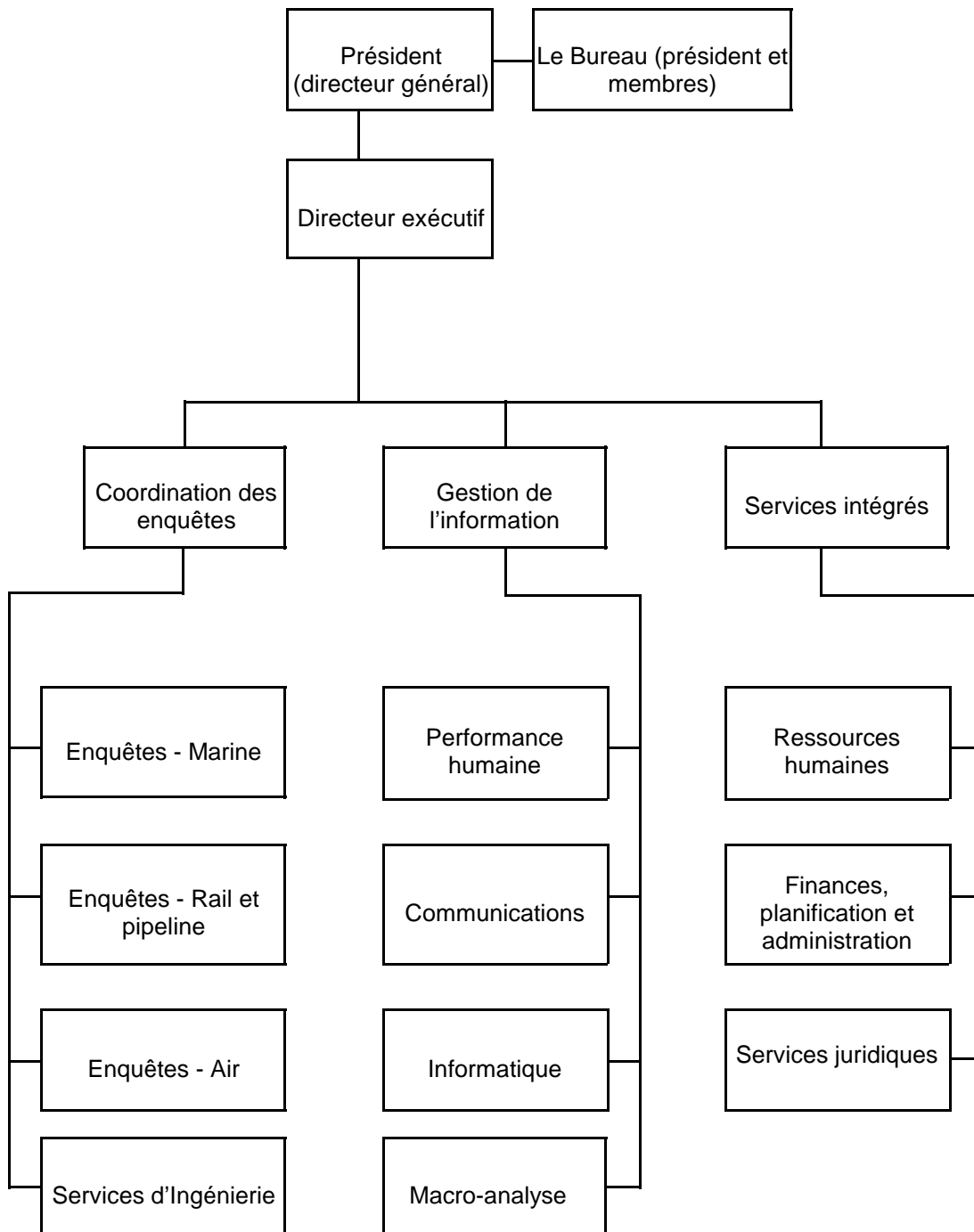
Le BST offre des services aux Canadiens et Canadiennes en général et à divers groupes particuliers comme les constructeurs, les propriétaires, les exploitants et les organismes de réglementation au sein du réseau de transports, au moyen d'un secteur d'activité : la promotion de la sécurité des transports. Ce secteur d'activité est divisé en deux secteurs de service: les Enquêtes et les Services intégrés.

Le secteur de service des Enquêtes est chargé de mener des enquêtes indépendantes sur les événements maritimes, ferroviaires, aériens et de pipelines et de préparer des rapports sur les constatations et sur les manquements à la sécurité mis en évidence, notamment des recommandations fondées sur ces constatations. Ce secteur de service comprend les activités de la Direction générale de la coordination des enquêtes, le bureau des membres du Bureau et les activités des Divisions de la performance humaine et de la macro-analyse de la Direction générale de la gestion de l'information.

Le secteur de service des Services intégrés comprend l'offre de services de gestion et de soutien internes dans les domaines des ressources humaines, des finances, de l'administration, de l'informatique, des politiques et de la planification, et des

communications. Ce secteur de service comprend les activités de la Direction des services intégrés et celles des Divisions des communications et de l'informatique de la Direction générale de la gestion de l'information.

**Figure 1: Organigramme du BST**



## **Section III : Rendement ministériel**

### **III.1 Attentes en matière de rendement**

Dans le *Rapport sur les plans et priorités de 1998-1999*, le BST a défini ses priorités stratégiques telles que décrites à la section II.5 à la page 6 de ce rapport.

Depuis lors, on a fait en sorte de mieux définir les principales attentes en ce qui concerne le rendement que le BST s'est engagé à offrir aux Canadiens et Canadiennes. Ces attentes plus précises sont résumées ci-dessous. La mesure du rendement et les rapports y afférents évoluent et, par conséquent, on peut s'attendre à d'autres améliorations dans de futurs rapports.

### **III.2 Principales attentes en matière de rendement**

1. Le service aux Canadiens et Canadiennes - Promotion de la sécurité des transports
  - 1.1 Constatation des manquements à la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
  - 1.2 Réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie de constatations indépendantes, crédibles et remises en temps opportun.
  - 1.3 Accès du public aux renseignements et aux recommandations sur la sécurité grâce à des méthodes et à des technologies d'information innovatrices et rentables.
  - 1.4 Satisfaction à l'égard de la qualité et de la rapidité de production des constatations et des recommandations.
  - 1.5 Faire connaître aux Canadiens et Canadiennes le rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.
  - 1.6 Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des transports.
  
2. Bonne gestion interne de l'organisme
  - 2.1 Réalisation des réductions des ressources selon l'Examen des programmes II.
  - 2.2 Mise en oeuvre d'un nouveau cadre de gestion du rendement axé sur les résultats.

- 2.3 Mise en oeuvre de stratégies et d'initiatives à l'échelle du gouvernement.
- 2.4 Recrutement et perfectionnement d'un personnel compétent.

### III.3 Réalisations en matière de rendement

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada <sup>1</sup></b>	
Dépenses prévues	22 005 000 \$
Autorisations totales	59 068 133 \$
Dépenses réelles 1998-1999	57 322 991 \$

L'accident du vol 111 de la Swissair, survenu au large de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse) le 2 septembre 1998, a eu de grandes répercussions sur tous les plans et toutes les priorités du BST. Jusqu'ici, il s'agit d'une des enquêtes les plus complexes au monde. L'avion s'est abîmé dans des eaux profondes, dans un secteur non protégé (contre les intempéries) où les conditions météorologiques sont imprévisibles. Les opérations de récupération des débris de l'appareil, des enregistreurs de bord et de conversations et des restes humains se sont révélées un véritable défi pour tous. Le défi n'a pas été surmonté pour autant puisque le BST cherche toujours à déterminer ce qui s'est passé avec le vol 111 de la Swissair. L'écrasement du vol d'Air India, en 1985, a été déclaré acte de terrorisme. Cela signifie que de nombreux services de police du monde entier ont depuis lors été mis à contribution, dont la GRC, pour trouver les coupables et les traduire en justice. Dans le cas de l'accident de la Swissair, malgré la généreuse contribution de nombreux organismes, plus particulièrement la GRC, le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière, c'est le BST qui mène l'enquête de sécurité et au cours des premiers mois de l'enquête, il a dû consacrer d'un tiers à la moitié de ses ressources aux diverses tâches qu'implique une enquête de cette ampleur. Le BST en était à la dernière année de l'Examen des programmes et disposait malheureusement de très peu de ressources pour faire enquête sur un accident d'une telle ampleur et complexité. Grâce à la collaboration de divers ministères fédéraux, du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, des gouvernements des États-Unis et de la Suisse et de divers constructeurs et producteurs

---

1: Les données financières sommaires pour le secteur d'activité visent trois secteurs :

- le plan au début de l'exercice (**dépenses prévues**);
- le plan des dépenses originales en plus des dépenses supplémentaires approuvées par le Parlement pour inclusion dans le budget des dépenses supplémentaires, au chapitre des nouvelles obligations découlant des conventions collectives et de l'enquête sur l'accident de la Swissair (**autorisations totales**);
- les dépenses totales engagées (**dépenses réelles**).

tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du secteur des transports, les premiers mois de l'enquête, qui sont d'une importance critique, ont été très productifs. Il a été possible d'identifier très rapidement les 229 personnes qui se trouvaient à bord de l'appareil, un niveau d'excellence sans pareil. L'accident a démontré qu'en dépit d'une réduction de nos ressources, la demande reliée à nos services a augmenté, surtout en ce qui concerne la nécessité pour les proches parents d'obtenir des renseignements du BST pratiquement sur-le-champ. La demande de visites guidées du bureau situé sur les lieux et de séances d'information a été sans précédent. La disponibilité immédiate de l'information a été particulièrement exigeante pour notre Division des communications et s'est traduite par une augmentation de la charge de travail de l'équipe d'enquête. Le BST a eu pour tâche de tenir régulièrement au courant le Conseil du Trésor de tous les aspects financiers de ce projet d'envergure et d'élaborer les présentations nécessaires pour tous les coûts supplémentaires découlant de tous les ministères mis à contribution.

L'enquête a coïncidé avec la mise en oeuvre de la Norme générale de classification (NGC). Le plan de mise en oeuvre du BST prévoyait la participation des gestionnaires et des employés de l'organisme. Il a fallu, il va sans dire, modifier le plan du tout au tout puisque nombre d'employés affectés à la NGC ont dû être réaffectés à l'enquête sur l'accident de la Swissair. Le BST a fait des pieds et des mains pour trouver des ressources à l'extérieur afin de combler des lacunes; donc il a dépassé ses prévisions financières en raison des services de consultants et du temps requis pour former ces derniers aux pratiques propres au BST. Il a fallu également assurer la formation d'autres gestionnaires et d'employés appelés à aider à la NGC. Quoi qu'il en soit, le BST a été en mesure de respecter les exigences et les délais draconiens que lui avait imposés le Secrétariat du Conseil du Trésor.

La mise en oeuvre de ces deux activités s'est faite à fort prix, à commencer par le stress et les contraintes qu'ont subis les ressources humaines et leurs familles, et les frais de temps supplémentaire. D'autre part, cette utilisation excessive des ressources s'est traduite, à n'en pas douter, par un ralentissement d'autres projets.

Afin de présenter le meilleur résumé possible sur le rendement, nous avons combiné les tendances statistiques, les indicateurs qualitatifs et les preuves anecdotiques. Toutefois, pour les futurs rapports sur le rendement du BST, il faudra élaborer de meilleurs indicateurs du rendement par rapport à la satisfaction du client et à l'incidence générale et à long terme du rendement du BST sur la sécurité des transports au Canada.

Les symboles suivants servent à indiquer les résultats atteints :

- : travail en cours
- ✓ : objectifs atteints

## 1. Service aux Canadiens et Canadiennes — Promotion de la sécurité des transports

1.1	Constatation des manquements à la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.	✓
-----	--	---

### Notre approche :

Le BST a fait appel à sa Politique de classification des événements pour identifier les événements susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité ou ceux qui préoccupent particulièrement le public. Seuls ces derniers font l'objet d'une enquête. Le BST mène donc moins d'enquêtes mais effectue un travail plus complet sur les cas choisis. Mais il faut s'assurer que les Canadiens et Canadiennes comprennent bien cette approche axée sur la bonne gestion des risques.

### Nos réalisations :

En 1998-1999, le BST a entrepris 81 enquêtes et rédigé 119 rapports qui ont été rendus publics. Outre ces rapports, le BST a publié un total de 48 documents sur la sécurité (recommandations, avis de sécurité et lettres d'information) comme on le voit à la figure 2. Le nombre des recommandations, des avis de sécurité et des lettres d'information


Le BST a entrepris 81 enquêtes et publié 119 rapports d'enquête en 1998-1999.

publiés par le BST a augmenté depuis l'année passée principalement à cause de l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair. Depuis le début de l'enquête sur cet accident, le BST a publié 4 recommandations. Il est à noter que depuis deux ans le BST a adopté une approche plus transparente et collaboratrice dans ses enquêtes. Plus de renseignements sont fournis aux personnes directement intéressées par les constatations tout au long du processus d'enquête, leur permettant ainsi d'entreprendre des mesures de sécurité immédiates. Il est maintenant fréquent d'observer des mesures de sécurité prises par l'industrie et les gouvernements au cours de l'enquête du BST. Au lieu de formuler des recommandations, le BST se limite alors à faire état des mesures correctives déjà apportées par l'industrie et les organismes gouvernementaux dans ses rapports d'enquêtes.

**Figure 2**

Documents du BST sur la sécurité			
	1996	1997	1998-1999
Recommandations	37	13	16
Avis de sécurité	30	16	21
Lettres d'information	9	6	11
Mesures de sécurité prises pendant les enquêtes*	101	103	191

\* Dans les années précédentes, les mesures de sécurité prises pendant les enquêtes étaient calculées en fonction de l'année civile. À cause des changements apportés à la loi en 1998, ces chiffres seront dorénavant calculés par année financière. Pour faire le lien, les chiffres de 1998-1999 sont calculés sur 15 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998.

<b>1.2</b>	<b>Réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie de constatations indépendantes, crédibles et remises en temps opportun.</b>	
------------	---	---

**Notre approche :**

Le BST mène ses enquêtes de façon indépendante, non controversée et ouverte en donnant aux exploitants et aux organismes de réglementation l'occasion de voir où se situent la plupart des manquements à la sécurité au cours d'une enquête. Les exploitants et les organismes de réglementation peuvent donc prendre des mesures immédiates sans attendre des recommandations du BST. Le BST peut publier des recommandations provisoires si un manquement à la sécurité justifie de prendre une mesure urgente qui n'aurait pas été prise autrement. Des avis de sécurité et les lettres d'information peuvent également être publiés en cours d'enquête afin d'attirer immédiatement l'attention sur des questions particulières. Une fois qu'une enquête est terminée, le BST publie un rapport qui peut contenir des recommandations. Il fait un suivi de ses recommandations pour voir si l'on prend les mesures correctives pour palier aux manquements à la sécurité constatés. Il y a lieu de noter toutefois que le BST n'a pas le pouvoir d'imposer des changements aux exploitants et aux organismes de réglementation et que l'obtention de ce pouvoir mettrait le BST dans une situation de conflit d'intérêt.



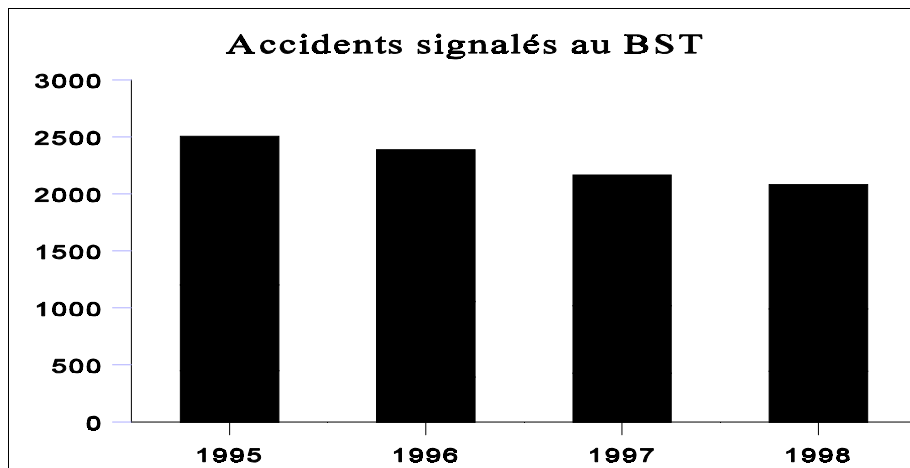
## Nos réalisations :

En 1998, 2 081 accidents et 1 422 incidents au total ont été signalés en vertu des exigences de déclaration obligatoire du Règlement sur le BST. Pour la quatrième année consécutive, le nombre total d'événements signalés a diminué. En 1998, le nombre d'accidents a diminué de 4 % par rapport à

1997 et de 18 % par rapport à 1994. Cette réduction ne peut être attribuée aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations apportées à la sécurité des transports résultent des efforts combinés de nombreux participants, y compris les constructeurs, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation ainsi que le BST. Les chiffres sont aussi modifiés à cause des changements aux secteurs d'activité.

Le nombre d'accidents signalés a diminué de 18 % depuis 1994.

**Figure 3** (les chiffres reflètent l'année civile)



Afin de mesurer sa contribution à la promotion de la sécurité, le BST évalue les réponses à ses recommandations. En 1998-1999, il a reçu des réponses à 9 recommandations, certaines portant sur des recommandations publiées l'année précédente. On trouvera les résultats de cette évaluation à la figure 4.

**Figure 4**

Évaluation des réponses aux recommandations du BST - Année en cours					
1998-1999* (Année où la réponse a été reçue)	Attention entièrement satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Intention satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Attention satisfaisante en partie accordée à un manquement à la sécurité	Attention insatisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Total
Marine	-	-	-	-	0
Pipeline	-	-	-	-	0
Rail	2	1	-	-	3
Aviation	4	-	2	-	6
Total	6	1	2	-	9


\*Les chiffres couvrent la période de janvier 1998 à mars 1999 (15 mois)

À plus long terme, la réponse aux recommandations du BST est très positive. La figure 5 montre l'évaluation des réponses aux recommandations du BST publiées depuis 1990. Au cours de la dernière année, le BST a constaté une amélioration dans l'attention accordée à la réduction ou à l'élimination des manquements à la sécurité mis en évidence, en particulier de la part de Transports Canada.

**Figure 5**

Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-1998)					
	Attention entièrement satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Intention satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Attention satisfaisante en partie accordée à un manquement à la sécurité	Attention insatisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Total
Marine	35	33	21	8	97
Pipeline	8	9	1	1	19
Rail	36	18	17	5	76
Aviation	85	25	36	26	172
Total	166	85	75	40	364

D'autre part, un certain nombre de mesures de sécurité ont été adoptées par l'industrie et le gouvernement avant que le BST ait mis fin à ses enquêtes et publié ses rapports (voir la figure 2). Ces mesures résultent également des efforts du BST pour identifier les manquements à la sécurité.

<b>1.3</b>	<b>Accès du public aux renseignements et aux recommandations sur la sécurité grâce à des méthodes et à des technologies d'information innovatrices et rentables.</b>	
------------	--	---

**Notre approche :**

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. Le BST publie des statistiques périodiques sur les événements pour chaque mode de transport ainsi qu'un condensé périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*. Il met à jour régulièrement ses listes de distribution et effectue de temps à autres des sondages auprès des lecteurs. Il reste également en communication avec l'industrie et les organismes gouvernementaux oeuvrant dans la sécurité des transports afin de promouvoir les messages de sécurité. Le BST tient une liste des questions-clés en matière de sécurité (voir l'annexe A pour plus de

détails) qui identifie les secteurs où les risques sont suffisants pour justifier que le secteur des transports et les gouvernements déploient de nouveaux efforts pour s'attaquer à ces risques et réduire les pertes accidentelles.

Le BST a un site Web où de l'information sur la sécurité est accessible aux Canadiens et Canadiennes. Le BST prévoit également échanger des données électroniques avec d'autres organismes gouvernementaux et avec l'industrie.

### **Nos réalisations :**

En 1998-1999, le BST a publié 119 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Le BST continue de publier le condensé intitulé *Réflexions* pour chaque mode de transport. Ces condensés contribuent à la promotion de la sécurité des transports en analysant les leçons tirées des enquêtes sur les accidents et les incidents. Ces publications ont fait l'objet d'une rétroaction extrêmement positive dans le monde entier. En 1998-1999, le BST a publié 5 numéros (un nombre moindre que dans les années précédentes à cause des ressources et de l'effort requis pour l'enquête de la Swissair) et le nombre de lecteurs reste stable aux environs de 100 000.

Le BST a utilisé son site Internet pour offrir aux Canadiens et Canadiennes tous ses rapports et autres renseignements sur la sécurité des transports. Cette initiative s'est révélée une façon rentable de diffuser l'information. Les documents de planification, tel ce rapport, ainsi que le rapport annuel et d'autres documents ont été mis sur le site cette année. Le site reçoit en moyenne 156 000 visites par année. Durant cette année, les visiteurs ont consulté près de 1 700 000 pages de texte. Par suite de l'intérêt spécial qu'a suscité l'enquête sur l'accident de la Swissair, le BST a dû ajouter une section spéciale à son site Web. Il était devenu pratiquement impossible de traiter les demandes, tant verbales qu'écrites, à ce sujet, le personnel ayant été affecté à l'enquête ou aux activités de soutien. En conséquence, la création d'une section spéciale sur le site Web s'imposait. Cependant, comme elle fait partie du site régulier, le BST n'est pas en mesure de déterminer le nombre exact de visiteurs que la nouvelle section a accueillis.

Les visiteurs au site Web du BST ont visionné près de 1 700 000 page durant l'année.

D'autre part, le BST a pris l'initiative de partager des données électroniques avec d'autres organismes gouvernementaux et certains organismes de l'industrie, le but visé ayant été de faciliter la collaboration entre les organismes oeuvrant dans le domaine de la sécurité et, partant, l'exécution de leur mandat respectif. Les efforts n'auront pas été vains en ce qui concerne Transports Canada mais il a fallu mettre en attente d'autres projets similaires en raison de questions plus urgentes comme l'enquête sur l'accident de la Swissair et la NGC.

Le BST publie annuellement un dépliant intitulé *Questions-clés en matière de sécurité*. La version de 1999-2000 de ce dépliant est publiée dans le Rapport annuel du BST 1998-1999. Elle souligne les principales questions qui, de l'avis du Bureau, posent suffisamment de risques à la sécurité des transports pour justifier que l'industrie et les organismes gouvernementaux déploient de nouveaux efforts pour empêcher d'autres pertes accidentelles. Le BST croit qu'en mettant l'accent sur de telles questions de sécurité, il peut mieux sensibiliser l'industrie et les gouvernements afin qu'ils adoptent des mesures permettant de réduire ou d'éliminer les risques que présentent ces questions-clés.

<b>1.4</b>	<b>Satisfaction à l'égard de la qualité et de la rapidité de production des constatations et des recommandations.</b>	<input type="checkbox"/>
------------	---	--------------------------

#### **Notre approche :**

Le BST s'efforce de publier ses rapports d'enquête dans l'année qui suit la date de l'événement, exception faite des rapports très complexes. Pour relever ce défi, le BST a lancé une grande initiative intitulée *BST 2000* en vue d'améliorer son efficacité et son efficience opérationnelle. Il s'agit notamment de repenser les méthodes de travail, d'élaborer une méthodologie normalisée d'enquête et d'analyse de la sécurité, d'améliorer la structure interne et de procéder au perfectionnement du personnel.

#### **Nos réalisations :**

Le Bureau a poursuivi ses efforts en vue de réduire à la fois l'arriéré des travaux en cours et le temps nécessaire pour mener à bonne fin ses enquêtes et en rendre compte dans un rapport présentant ses conclusions et ses recommandations.

En 1998-1999, le Bureau a réduit de 29 % son arriéré d'enquêtes en cours, comparativement à 1997 (135 enquêtes en cours contre 191); depuis 1994, ce nombre a diminué de 56 %. À la fin de la période de référence, le nombre de rapports terminés pendant la période précédente dépassait le nombre d'enquêtes en cours.

Le Bureau a déjà signalé qu'il s'était fixé un délai d'un an pour la publication de ses rapports d'enquête à partir de la date de l'événement. Au 31 mars 1999, il y avait 58 enquêtes en cours depuis plus d'un an, dont 22 sont susceptibles de donner lieu à une nette amélioration de la sécurité.

Malgré ses efforts pour accélérer la publication des rapports, le Bureau n'est pas encore parvenu à respecter l'objectif qu'il s'était fixé de publier tous les rapports d'enquête en l'espace d'un an. Dans le cas des 119 rapports terminés pendant cette période, le temps moyen de traitement a été d'environ 18 mois, en hausse par rapport aux 16 mois qui avaient été la norme en 1997-1998 (voir la figure 6).

Le BST n'a pas respecté son objectif d'un an pour mener à bien ses enquêtes.

**Figure 6**


Productivité du BST*								
	Marine		Rail / Pipeline		Aviation		Total	
	1997-1998	1998-1999	1997-1998	1998-1999	1997-1998	1997-1998	1997-1998	1998-1999
Enquêtes entreprises	37	25	12	12	66	44	115	81
Enquêtes terminées	44	44	18	24	63	51	125	119
Durée moyenne des enquêtes terminées (nombre de jours)	537	624	742	648	378	416	489	560

\* Ces chiffres sont basés sur l'année financière.

L'Examen des programmes s'est traduit par une réduction de la capacité de satisfaire pleinement et dans les délais aux demandes des employés. Ainsi, la participation du personnel au processus de la Norme générale de classification dans toute l'administration fédérale et l'enquête sur l'accident de la Swissair ont eu des effets négatifs sur les délais de production des rapports au cours de l'exercice.

Le Parlement a approuvé le projet de loi S-2 permettant d'apporter des précisions à la loi créant le BST. Ces modifications, qui viendront renforcer la loi qui établit les paramètres régissant les activités du BST, se répartissent en trois catégories : certaines font suite à des initiatives du gouvernement, bon nombre sont de nature administrative et les autres visent à améliorer les méthodes de travail et l'indépendance du BST. Il reste à voir si ces changements ont produit l'effet escompté.

La rétroaction des médias est favorable en général au BST et les constatations sont bien communiquées aux Canadiens et Canadiennes dans les médias imprimés et électroniques.

<b>1.5</b>	<b>Faire connaître le rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.</b>	
------------	---	---

**Notre approche :**

La présence du président sur les lieux de certains graves accidents vise à attirer l'attention des médias sur le travail du BST. Le président profite de ces occasions pour expliquer le rôle et le mandat du BST à tous les Canadiens et Canadiennes. La publication de rapports d'enquête importants fait également l'objet d'une plus grande publicité. Le BST est en contact permanent avec l'industrie.

**Nos réalisations :**


Pour la plupart, le BST exécute son travail discrètement, attirant l'attention des médias uniquement dans les quelques jours qui suivent un accident important. Mais les personnes plus proches du processus d'enquête savent qu'une enquête et une analyse approfondies prennent du temps et que les quelques premiers jours sur le terrain ne sont que le début d'un travail d'équipe prolongé. L'écrasement de l'appareil du vol 111 de la Swissair survenu en septembre 1998 a changé tout cela; il a suscité et maintenu l'attention des médias dès le début. Par exemple, CNN (la Canadian News Corporation) a consacré des heures de couverture aux réunions d'information qu'ont tenues l'enquêteur désigné et les membres de l'équipe. L'intérêt des proches parents a été marqué et, il va sans dire, soutenu, mais répondre à leurs demandes n'a pas été sans prolonger le processus d'enquête et ne sera pas sans créer de précédent.

Dans l'ensemble, les médias et le public connaissent mieux le nom du BST et l'enquête sur l'accident de la Swissair a renforcé cette connaissance de façon significative. De plus en plus de Canadiens et Canadiennes font maintenant la distinction entre le BST et Transports Canada.

Le président du BST s'est rendu sur les lieux de deux accidents d'aviation, à l'aéroport de Mirabel (Québec) et évidemment à Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse).

Le président du BST a assisté à la diffusion publique de rapports d'enquête sur des accidents très médiatisés à Biggar (Saskatchewan) et à Montréal (Québec). La diffusion du rapport du Bureau sur le déraillement du train de VIA Rail Canada Inc. à Biggar a donné au président et au BST la possibilité de rencontrer le conseil régional ainsi que les

équipes ayant participé au sauvetage et à l'évacuation après le déraillement. À l'occasion de cette diffusion publique, des réunions ont eu lieu avec des représentants des syndicats et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Ces réunions ont été bien accueillies par la communauté et les médias. Ces rapports d'enquête sont disponibles sur le site Internet du BST.

<b>1.6</b>	<b>Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des transports.</b>	
------------	--	---

### **Notre approche :**

Afin d'être reconnu comme une ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des transports, le BST poursuit une approche à trois volets:

- embaucher et maintenir un personnel compétent;
- produire des rapports de qualité;
- collaborer avec d'autres organismes.

### **Nos réalisations :**

Le BST est très bien connu aux niveaux national et international. Un certain nombre de protocoles d'entente ont été négociés pour faciliter la collaboration avec d'autres organismes canadiens (voir l'annexe B). Ces organismes reconnaissent le professionnalisme et l'expertise du BST dans son champ de compétence et en sont venus à se fier à ses constatations. Cette reconnaissance transcende les compétences fédérales et provinciales. La province de l'Ontario a signé un accord avec le BST, et quatre autres provinces ont des ententes informelles avec lui pour obtenir des services liés aux enquêtes sur les accidents des chemins de fer sur courtes distances relevant de la compétence provinciale. Plutôt que d'acquérir leur propre savoir-faire, ces provinces ont choisi de demander l'aide du BST sur une base de recouvrement des coûts. Ces dispositions permettent aux gouvernements provinciaux de répondre à leurs besoins de façon efficace et efficiente.

Le BST offre des services d'enquête sur les accidents de chemins de fer sur courtes distances à certaines provinces.



Les installations techniques du BST continuent de susciter l'intérêt des représentants du gouvernement, de l'industrie et des universités. Un certain nombre de visites guidées et de séances d'information ont été organisées pour mieux faire comprendre et connaître la façon dont le BST utilise les méthodes scientifiques et la technologie au cours de ses enquêtes. Plus particulièrement, les capacités d'écoute des enregistreurs de vol du BST attirent l'attention internationale. Le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS) mis au point par le BST est actuellement utilisé en vertu d'un accord de licence par cinq autres pays, et des négociations sont en cours avec d'autres pays, dont les États Unis, l'Allemagne, la France, l'Australie et la Finlande. Au total, huit organismes de sécurité de gouvernements étrangers contribuent actuellement à un accord de partage des coûts pour améliorer et développer ce système. Cette initiative a permis d'investir beaucoup plus dans l'amélioration du système que le BST n'aurait pu se le permettre à lui seul.

Les contributions de pays étrangers ont multiplié par quatre l'investissement du BST dans l'amélioration du RAPS utilisé pour analyser les boîtes noires retirées à la suite d'accidents d'aéronefs.

Le BST appuie activement les travaux de deux organisations des Nations Unies : l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

En outre, le BST participe aux activités d'associations internationales comme le Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes, l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI), l'Association internationale d'ergonomie et la Fondation pour la sécurité aérienne. Le BST a également participé activement aux travaux du groupe de travail international sur les enregistreurs de bord de l'ISASI, dont il assure actuellement la présidence.

À la demande du BST, un groupe de travail a été mis sur pied à l'OMI et a été chargé de produire un énoncé des exigences pour les enregistreurs de données de bord (VDR) des navires. Un énoncé provisoire a été préparé, mettant à profit la vaste expérience des enregistreurs et les connaissances accumulées par le BST au fil des ans. On s'est appuyé sur la norme mise au point par l'aviation commerciale pour les enregistreurs de données de vol (FDR). L'énoncé provisoire des exigences a été présenté de manière non officielle à une réunion de l'OMI à Londres, en Angleterre. Après bien des discussions techniques entre les 18 États membres intéressés et les représentants de l'industrie, un projet de document de travail a été produit, définissant les exigences minimales. Ce projet a été présenté en séance plénière et après quelques discussions, il a été accepté et communiqué à tous les États membres.

## 2. Bonne gestion interne de l'organisme

2.1	Réalisations des réductions des ressources selon l'Examen des programmes II.	✓
-----	--	---

### Notre approche :

Le BST n'a qu'un seul programme. Les réductions prévues par l'Examen des programmes ont donc pu être réalisées en rationalisant les activités et en prenant des décisions plus sélectives sur les événements devant faire l'objet d'une enquête.

### Nos réalisations :

Toutes les réductions prévues par l'Examen des programmes ont été réalisées. Comme prévu, en adoptant une approche de gestion des risques, le BST a réduit le nombre de ses enquêtes. Ce nombre a chuté considérablement lorsque le BST a décidé de ne plus mener d'enquêtes sur les événements mineurs. Cela a également entraîné la réduction des données utilisées par les organismes de réglementation pour assumer leur rôle de surveillance de la sécurité et par le BST pour effectuer des études. Cela a également eu pour effet de retarder la publication des rapports. Au cours des années précédentes, on avait régulièrement progressé pour en arriver à une norme d'un an pour mener à bien les enquêtes. Mais à la suite des réductions, il a fallu plus de temps pour publier les rapports, ce qui a eu une incidence sur la perception que peuvent avoir les Canadiens et Canadiennes de la façon dont le BST assume son mandat.

Du point de vue financier, le BST a répondu aux cibles de réduction. De plus, tous les coûts liés au réaménagement des effectifs associés au programme d'encouragement au départ anticipé ont été entièrement absorbés par ses budgets. Les lignes directrices et les normes du Conseil du Trésor portant sur la période de rachat, dans le cadre des programmes d'encouragement au départ, ont également été respectées.

Le BST a atteint ses cibles de réduction.

2.2	<b>Mise en oeuvre d'un nouveau cadre de gestion du rendement axé sur les résultats.</b>	□
-----	---	---

**Notre approche :**

Le haute gestion dirige cet exercice. Au moyen d'ateliers structurés et de séances de remue-méninges, il a amélioré les résultats à court comme à long terme. Un premier ensemble d'indicateurs a été mis au point à la fin de l'exercice financier, comprenant les activités et résultats qui aideront le BST à atteindre ses objectifs.

**Nos réalisations :**

Premièrement, le BST a renforcé ses principaux engagements à l'égard des résultats et entrepris de mieux se faire connaître des Canadiens et Canadiennes. On a consenti de nombreux efforts pour expliquer aux Canadiens et Canadiennes le rôle du BST dans la promotion de la sécurité des transports. La couverture médiatique de l'accident de la Swissair a certes été de grande utilité à ce dernier égard. Un cadre général de gestion du rendement a été élaboré mais sa mise en oeuvre ne s'est pas faite aussi rapidement que prévu; comme pour tant d'autres projets interrompus, les cadres supérieurs ont dû et doivent toujours consacrer beaucoup de temps à l'enquête sur l'accident de la Swissair et à la mise en oeuvre de la Norme générale de classification (NGC). Les prochaines étapes sont : mettre au point un système de production de rapports sur l'emploi du temps qui soit relié à notre système financier, pour que le BST puisse mesurer les coûts d'activités et de résultats divers; mener un sondage auprès de la majorité des personnes directement intéressées par les conclusions du BST, pour mieux comprendre les points forts comme les points faibles de l'organisme. Deux ou trois ans sont à prévoir pour la mise en oeuvre intégrale du nouveau cadre de gestion du rendement et la production des rapports à ce sujet. Le BST souhaite que la mesure du rendement satisfasse non seulement les exigences du gouvernement mais également contribue à la planification et à la gestion des activités.

Le BST a connu certaines difficultés pour définir les indicateurs de mesure d'un bon rendement du fait qu'il n'est qu'un petit intervenant parmi de nombreux autres ayant la responsabilité de promouvoir la sécurité des transports. Il est pratiquement impossible de mesurer exactement l'effet du BST sur la sécurité des transports. Les enquêtes sont toutes différentes. Certaines mènent à des améliorations considérables en matière de sécurité, d'autres non. Il n'y a pas de bon moyen de relier directement les coûts engagés par le BST aux améliorations particulières de la

Il faut faire davantage dans ce secteur pour que le BST puisse rendre compte utilement de son rendement.

sécurité. Il faudra faire davantage dans ce domaine pour que le BST puisse rendre compte utilement de son rendement.

2.3	<b>Mise en oeuvre de stratégies et d'initiatives à l'échelle du gouvernement.</b>	
-----	---	---

### **Notre approche :**

Le BST surveille constamment les priorités, les stratégies et les initiatives gouvernementales. Il participe à toutes les initiatives obligatoires à l'échelle du gouvernement. Le BST participe également à d'autres initiatives gouvernementales chaque fois qu'il est possible d'améliorer l'efficacité. Le BST intègre également à son style de gestion une approche axée sur l'innovation et la prise de risques.

### **Nos réalisations :**

La mise en oeuvre comme telle de la NGC a commencé en août 1998, par la tenue de séances de formation pour les gestionnaires et les employés sur la nouvelle norme de classification, plus précisément sur la rédaction et l'évaluation des postes. L'accident de la Swissair a donné lieu à une nouvelle planification des activités reliées à la NGC. Il a fallu ainsi assurer une formation à d'autres gestionnaires et employés, en remplacement de ceux affectés à l'enquête, et faire appel à des consultants dûment formés, pour la rédaction des descriptions de travail, en remplacement des gestionnaires qui n'avaient plus le temps de s'occuper de cette activité. Le BST n'était pas sans savoir que les coûts dépasseraient de beaucoup les estimations du Secrétariat du Conseil du Trésor, mais il n'en demeure pas moins que les coûts réels sont exceptionnels pour un organisme de notre taille. Contrairement à beaucoup d'autres organismes similaires au BST, celui-ci est de nature très opérationnelle et compte de nombreux postes spécialisés (21 groupes, comme le prévoit l'actuel régime de classification), difficiles à décrire à un profane. Le coût de mise en oeuvre de la NGC au sein du BST, d'ici la fin de l'exercice financier de 1998-1999, se situe aux environs de 334 000 \$, à l'exclusion des coûts salariaux des gestionnaires et employés concernés. Malgré les nombreux défis que le BST a eu à relever, il a su respecter les délais que lui avait imposés le SCT et prévoit continuer de le faire. Au cours de l'exercice, les employés ont reçu une formation sur la rédaction de leur propre description de travail et, tout comme les syndicats, ont été tenus au courant des changements par la voie de bulletins d'information.

Le BST est toujours un partisan actif du partage des services de soutien locaux mais n'a pas eu le temps de poursuivre de nouveaux projets. La sous-traitance de la gestion de sa bibliothèque est encore en vigueur.

Le BST participe activement à l'initiative de partage des systèmes du gouvernement. Il utilise actuellement trois des systèmes partagés approuvés pour la gestion de ses ressources humaines et ses finances. Le BST est également un membre actif des groupes interministériels qui partagent ces systèmes.

<b>2.4</b>	<b>Recrutement et perfectionnement d'un personnel compétent et d'expérience.</b>	<input type="checkbox"/>
------------	--	--------------------------

**Notre approche :**

Le BST a défini des profils de compétence pour les principaux postes. Le personnel est engagé en fonction de ses compétences et de ses aptitudes. Une grande partie de la formation et du perfectionnement est assurée à l'externe et une petite partie est assurée à l'interne en raison de la nature particulière et spécialisée du travail à exécuter. Une formation permanente est donnée pour que les employés tiennent leurs connaissances et leurs compétences à jour en accord avec l'évolution de l'industrie.

**Nos réalisations :**

En 1998-1999, le BST a investi plus de 583 000 \$ dans la formation et le perfectionnement, soit une moyenne de 2 687 \$ par employé à temps plein. Conformément au projet *BST 2000*, le BST a défini des besoins précis de formation spécialisée pour que les employés comprennent mieux le processus d'enquête et toutes les étapes qu'il comporte. Les travaux fragmentés seront maintenant confiés à des équipes qui travailleront ensemble en s'inspirant de la Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité (MIES). Après la mise au point du cadre nécessaire, le BST a retenu les services de consultants pour l'élaboration d'un programme de formation à l'intention de tous les employés actuels et futurs. Ainsi, la formation sur le processus d'enquête, le leadership d'équipes et la gestion de projets liés aux enquêtes est prévue au cours du prochain exercice financier.

Le maintien des employés est un problème important au BST. En raison de la concurrence dans l'industrie, le BST a de la difficulté à recruter et à conserver des professionnels hautement qualifiés. Le BST doit donc constamment se renouveler et former de nouveaux employés. Ce problème exigera une attention particulière dans les prochaines années si le BST veut continuer d'être prêt à répondre aux événements. La nécessité d'un personnel de relève s'est fait sentir en raison des importantes ressources qu'ont nécessitées l'enquête sur l'accident de la Swissair et, dans une certaine mesure, la mise en oeuvre de la NGC.

La capacité de recruter et de conserver le personnel s'est trouvée réduite en raison de l'augmentation de la charge de travail et de la réduction du niveau des ressources, tant dans le secteur opérationnel que dans celui des Ressources humaines. En 1998-1999, le BST a recruté 18 enquêteurs et 13 ont quitté l'organisme pour embrasser d'autres choix de carrière.

En 1998-1999, le BST a embauché 18 enquêteurs mais 13 ont quitté l'organisme.

## **Section IV : Groupement de rapports**

### **IV.1 État de préparation à l'an 2000**

Le BST a mis sur pied un comité directeur de l'an 2000 formé de trois équipes responsables de coordonner ses activités de préparation à l'an 2000. Le comité directeur se réunit régulièrement pour surveiller les progrès relatifs à ses plans. La première équipe est responsable de tout le matériel, des logiciels et des réseaux informatiques, la deuxième, de tous les systèmes intégrés et de l'équipement de bureau, et la troisième, de tout l'équipement et des applications techniques. Le 20 août 1999, le BST a terminé les essais et les vérifications de conformité de tout le matériel, les logiciels et les réseaux informatiques ainsi que de tous les systèmes intégrés et de l'équipement de bureau. Aucun problème grave n'a été découvert. On a préparé un plan détaillé pour s'occuper de cette question. Cinq des sept systèmes ministériels essentiels à la mission sont conformes. Les deux autres doivent être conformes d'ici le 30 septembre 1999. Tous les autres systèmes ont été testés, et des modifications mineures seront effectuées d'ici le 30 septembre 1999. Les travaux reliés au matériel et aux applications techniques progressent plus lentement. Le comité directeur de l'an 2000 suit la situation de près. Une vérification indépendante vient de prendre fin sur l'état de préparation à l'an 2000 du BST; seuls des points mineurs demeurent en suspens. Le BST est en train de mettre au point un plan d'urgence détaillé.

### **IV.2 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports de l'organisme**

En vertu de sa loi, le BST doit rendre compte au Parlement de ses activités, constatations et recommandations pour chaque année financière (en vertu d'un changement apporté en 1998 à la loi habilitante du BST; la loi précédente stipulait pour chaque année civile). On peut se procurer le *Rapport annuel de 1998-1999 au Parlement* auprès du BST sur demande. La loi exige également que le Vérificateur général du Canada examine chaque année les comptes et les opérations du Bureau et que le rapport de vérification soit déposé devant chaque chambre du Parlement. On peut se procurer les états financiers et le rapport de vérification de 1998-1999 auprès du BST sur demande.

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter tous les rapports d'enquête du BST publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour chacun des quatre modes de transport. Ces rapports sont également disponibles sur le site Web. Finalement, le BST publie un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*.

## **Section V : Rendement financier**

### **V.1 Aperçu du rendement financier**

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 18,9 millions de dollars. Un budget supplémentaire de 36,9 millions de dollars a ensuite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente, pour des ajustements par suite de négociations collectives et le gros pour les coûts exceptionnels de l'enquête sur l'accident au vol 111 de la Swissair, augmentant ainsi le total des autorisations à 55,8 millions de dollars. Le budget supplémentaire des dépenses qui a été approuvé pour l'enquête sur l'accident de la Swissair portait sur les coûts supplémentaires de tous les ministères fédéraux qui ont participé à l'enquête à la demande du BST. En 1998-1999, le BST a dépensé la somme de 54 millions de dollars, à même le total des autorisations de 55,8 millions de dollars. L'écart est causé par la somme prévue de 1,5 millions de dollars qui n'a pas été dépensée dans le cadre de l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair. Des retards dans d'autres activités par suite de l'enquête sur l'accident de la Swissair et la mise en oeuvre de la NGC ont aussi entraîné un écart de 0,240 million de dollars.

Le total des dépenses du BST, n'incluant pas les coûts de la Swissair, représente un coût d'environ 0,66 \$ par citoyen canadien. Si l'on ajoute les coûts de tous les ministères pour l'enquête de la Swissair, le coût monte à 1,78 \$ par citoyen canadien. Il s'agit d'un petit prix à payer pour maintenir la capacité de faire enquête sur d'importants manquements à la sécurité dans quatre modes du réseau de transport national.

### **V.2 Tableaux des résumés financiers**

Seuls les tableaux financiers récapitulatifs suivants s'appliquent au BST :

Tableau 1 : Crédits approuvés

Tableau 2 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses réelles

Tableau 3 : Comparaison historique

Tableau 10 : Dépenses en capital



## Tableau financier 1 : Crédits approuvés

<b>Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)</b>				
<b>Crédit</b>		<b>Dépenses prévues 1998-1999</b>	<b>Autorisations totales 1998-1999</b>	<b>Dépenses réelles 1998-1999</b>
<b>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</b>				
15	Dépenses de fonctionnement	18,9	55,8	54,1
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,1	3,2	3,2
<b>Total pour le ministère</b>		<b>22</b>	<b>59</b>	<b>57,3</b>
<p>Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et supplémentaires et des autres autorisations.</p> <p>Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues à cause de l'enquête sur l'accident de la Swissair et des nouvelles obligations en matière de conventions collectives.</p>				

**Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses prévues et des dépenses actuelles**

<b>Dépenses prévues par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)</b>			
<b>Secteurs d'activité</b>	<b>1998-99</b>		
	<b>Dépenses prévues</b>	<b>Autorisations totales</b>	<b>Dépenses réelles</b>
ETP	229	224	217
Fonctionnement	21,5	57,2	54,9
Capital	0,5	1,8	2,4
Subventions et Contributions	-	-	-
<b>Total provisoire des dépenses brutes approuvées</b>	<b>22</b>	<b>59</b>	<b>57,3</b>
Subventions et contributions législatives	-	-	-
<b>Total des dépenses brutes</b>	<b>22</b>	<b>59</b>	<b>57,3</b>
Moins:			
Recettes disponibles	-	-	-
<b>Total des dépenses nettes</b>	<b>22</b>	<b>59</b>	<b>57,3</b>
Autres recettes et dépenses			
Recettes non disponibles	-	-	-
Coût des services offerts par d'autres ministères	2,6	2,6	2,7
<b>Coût net du programme</b>	<b>24,6</b>	<b>61,6</b>	<b>60</b>
<p><b>Nota :</b> 1) Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues à cause de l'enquête sur l'accident de la Swissair et des nouvelles obligations en matière de conventions collectives.</p> <p>2) Recettes disponibles : <i>Ces recettes étaient auparavant appelées «Recettes affectées aux dépenses».</i></p> <p>3) Recettes non disponibles : <i>Ces recettes étaient auparavant appelées «Recettes à valoir sur le Trésor».</i></p>			

### Tableau financier 3 : Comparaison historique

<b>Comparaison historique entre les dépenses prévues et les dépenses réelles (en millions de dollars)</b>					
	<b>Dépenses réelles 1996-1997</b>	<b>Dépenses réelles 1997-1998</b>	<b>1998-1999</b>		
			<b>Dépenses prévues</b>	<b>Autorisations totales</b>	<b>Dépenses réelles</b>
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	23,3	22,7	22	59	57,3
<b>Total</b>	<b>23,3</b>	<b>22,7</b>	<b>22</b>	<b>59</b>	<b>57,3</b>
<p>Les autorisations totales correspondent à la somme du budget des dépenses principal, des budgets supplémentaires et des autres autorisations.</p> <p>Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues à cause de l'enquête sur l'accident de la Swissair et des nouvelles obligations en matière de conventions collectives.</p>					

**Tableau financier 10 : Dépenses en capital**

<b>Dépenses en capital (en millions de dollars)</b>					
			<b>1998-1999</b>		
	<b>Dépenses réelles 1996-1997</b>	<b>Dépenses réelles 1997-1998</b>	<b>Dépenses prévues</b>	<b>Autorisations totales</b>	<b>Dépenses réelles</b>
<b>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</b>	1,3	1,1	0,5	1,8	2,4
<b>Total</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>1,8</b>	<b>2,4</b>
<p>Les autorisations totales correspondent à la somme du budget des dépenses principal, des budgets supplémentaires et des autres autorisations.</p> <p>Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues à cause de l'enquête sur l'accident de la Swissair et des nouvelles obligations en matière de conventions collectives.</p>					

## Section VI : Autres renseignements

### VI.1 Ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires et site Web du ministère

Pour plus de renseignements veuillez communiquer avec les personnes suivantes :

Gertrude René de Cotret  
Directrice, Services intégrés  
Bureau de la sécurité des transports du  
Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8

Courrier électronique:

[gertrude.rene\\_de\\_cotret@bst.gc.ca](mailto:gertrude.rene_de_cotret@bst.gc.ca)

Téléphone : (819) 994-8001

Télécopieur : (819) 997-2239

Jean L. Laporte  
Chef, Finances, Planification et  
Administration  
Bureau de la sécurité des transports du  
Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8

Courrier électronique:

[jean.laporte@bst.gc.ca](mailto:jean.laporte@bst.gc.ca)

Téléphone : (819) 994-8004

Télécopieur : (819) 997-2239

On peut obtenir également d'autres renseignements au site Web du BST au :

<http://bst-tsb.gc.ca>

### VI.2 Loi et règlements connexes administrés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada

Le BST est le seul responsable devant le Parlement de la loi et des règlements connexes suivants :	
<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	R.S.C., 1998, c. 20

### **VI.3 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels**

En vertu de sa loi, le BST doit rendre compte au Parlement de ses activités, constatations et recommandations pour chaque année financière (en vertu d'un changement apporté en 1998 à la loi habilitante du BST; la loi précédente stipulait pour chaque année civile). On peut se procurer le *Rapport annuel de 1998-1999 au Parlement* auprès du BST sur demande. La loi exige également que le Vérificateur général du Canada effectue une vérification annuelle des états financiers du BST et que ces états et le rapport de vérification correspondant soient déposés devant chaque chambre du Parlement. On peut se procurer les états financiers et le rapport de vérification de 1998-1999 auprès du BST sur demande.

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter tous les rapports d'enquête du BST depuis 1995 sur le site Web. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour chacun des quatre modes de transport. Ces rapports sont également disponibles sur le site Web. Finalement, le BST publie un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*.

# **Annexes**

A - Description du processus d'enquête du BST

B - Accords de coopération du BST (protocoles d'entente)

C - Adresses Internet d'autres organismes

## **Annexe A**

### **Description du déroulement des enquêtes du BST**

---

Le BST peut décider des événements sur lesquels il fait enquête. Sa politique est de faire enquête seulement sur les événements qui risquent de déboucher sur la formulation d'une mesure de sécurité ou qui suscitent un grand intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports.

Dans l'accomplissement de ses fonctions, le BST recherche l'ouverture d'esprit, l'équité, la compétence et l'intégrité. Les enquêtes et les rapports d'enquête doivent donc recueillir un maximum de renseignements visant à promouvoir la sécurité tout en respectant les droits des intéressés.

#### **Politique de classification des événements**

Environ 3 500 événements de transport sont signalés au BST chaque année conformément à ses exigences de déclaration obligatoire. En raison de considérations d'ordre pratique, seule une petite partie de ces incidents feront l'objet d'une enquête. De nombreux événements justifient une enquête du BST dans la mesure où ils offrent la possibilité d'acquérir de nouvelles connaissances sur les manquements à la sécurité sous-jacents qui compromettent la sécurité des transports. Mais la plupart des événements signalés n'offrent pas en soi d'intérêt suffisant pour accroître les connaissances du BST sur les manquements à la sécurité. Toutefois, un vaste examen de l'ensemble de ces événements faisant intervenir des phénomènes ou des facteurs semblables est parfois justifié.

La gestion efficace des ressources et la promotion de la sécurité des transports dépendra de l'identification rapide par le BST de chaque événement, ainsi que des situations ou des conditions dangereuses, pouvant mener à une amélioration de sécurité importantes. À cet effet, le BST a mis au point un système de classification à cinq niveaux. Chaque événement est classé en fonction d'un processus d'évaluation du risque et la décision est prise de faire enquête ou non.

Le principal critère permettant de déterminer si un événement, dans n'importe quel mode, fera l'objet d'une enquête est de savoir si cette analyse est susceptible de mener à une réduction du risque auxquels sont exposés les personnes, les biens ou l'environnement.

Les autres critères sont notamment les suivants :

- prise en compte de toute obligation ou engagement du BST en vertu d'accords internationaux, aide aux provinces ou autres nations, etc.
- prise en compte du niveau d'attente du public à l'égard des enquêtes du BST.



La Politique de classification des événements et les critères détaillés d'évaluation du risque sont décrits sur le site Internet du BST.

## **Processus d'enquête**

### **Sur le terrain**

Le nombre d'enquêteurs envoyés sur les lieux d'un incident pour mener une enquête varie d'un enquêteur, pour une enquête relativement simple, à 20 à 30 pour une enquête importante.\* Cette étape peut durer d'une journée à plusieurs semaines ou mois. Dans tous les cas, une personne responsable est nommée pour mener l'enquête. En général, cette étape peut comprendre l'examen des lieux, l'examen de l'équipement, du véhicule ou de l'épave, des entrevues avec les témoins, la collecte de documents pertinents et la sélection et le retrait de morceaux d'épave particuliers en vue d'un examen plus approfondi.

### **Phase postérieure**

Un grand nombre d'activités se déroulent entre le moment où l'équipe d'enquête quitte les lieux de l'événement jusqu'à ce que l'enquêteur responsable produise le rapport initial. Cette étape peut prendre jusqu'à six mois selon la taille et la complexité de l'enquête. Les activités au cours de cette phase peuvent comprendre la collecte et l'examen de tous les dossiers de Transports Canada/Office national de l'énergie, des entreprises, des véhicules et autres dossiers, des entrevues avec le personnel des compagnies et de Transports Canada/Office national de l'énergie, un examen en laboratoire des morceaux d'épave choisis, la lecture et l'analyse des enregistreurs, un travail de simulation et l'examen des rapports d'autopsie et de toxicologie. L'enquêteur responsable, avec l'appui des autres enquêteurs de l'équipe, est chargé de réunir et d'analyser toute l'information collectée et de produire un rapport provisoire.

### **Production du rapport**

Le rapport d'enquête provisoire est examiné par le Bureau et peut être accepté, modifié ou renvoyé en vue d'un travail plus poussé. Une fois approuvé, le rapport est envoyé, sous pli confidentiel, aux «personnes directement intéressées par les constatations» afin d'obtenir leurs commentaires. Les commentaires reçus de ces personnes sont examinés

\*Nota : le processus normal ne s'applique pas à l'enquête de la Swissair, à son apogée, l'enquêteur désigné dirigeait ou coordonnait le travail d'environ 4 000 employés du gouvernement, des contractuels et des volontaires. L'enquête sur le terrain se poursuit toujours.

par le Bureau et peuvent donner lieu à une modification du rapport. Cette méthode permet d'assurer à la fois l'équité et l'exactitude du rapport. Le rapport est ensuite parachevé, imprimé et rendu public. La norme de rendement du BST consiste à publier les rapports dans l'année qui suit l'événement. Toutefois, les rapports relatifs à des événements très complexes ou inhabituels peuvent prendre plus longtemps.

### **Liste des questions-clés en matière de sécurité**

Le BST fait enquête sur des accidents et des incidents précis et les analyse. Il surveille également les grandes tendances et les nouvelles questions de sécurité et en tient une liste. Il existe un certain nombre de secteurs où les risques pour la sécurité sont suffisants pour justifier que l'industrie du transport et le gouvernement consentent des efforts supplémentaires pour y remédier et réduire le nombre de nouvelles pertes accidentelles. Le BST croit qu'en travaillant ensemble, les participants au milieu du transport canadien peuvent réduire ou éliminer les manquements à la sécurité associés à ces questions. Chaque année, parallèlement au rapport annuel, le BST remet cette liste des questions-clés en matière de sécurité importante au Parlement. La liste la plus récente est accessible sur le site Internet du BST.

## Annexe B

### Accords de coopération du BST

Coopération avec :	Secteur de coopération :
Médecins légistes (les 10 provinces et 2 territoires, 5 ententes sont formelles et les autres sont informelles)	- Coordination des enquêtes
Défense nationale	- Coordination des enquêtes - Offres de service par le Centre d'essais techniques de la qualité
Air Alliance, Air BC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Canadian Airlines, First Air, Royal Air, Westjet	- Offre d'une formation dans les cabines de pilotage des gros aéronefs
Gendarmerie royale du Canada	- Coordination des activités d'enquête - Protection de certains sites
Transports Canada	- Échange d'information - Coordination des activités liées à la sécurité
Conseil national de recherches	- Collaboration sur les enregistreurs de vol, développement de logiciels et analyse technique
Développement des ressources humaines Canada	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête (Code du travail)
Office national de l'énergie	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Administration de la voie navigable du Saint-Laurent	- Échange d'information
Canada - Nova Scotia Offshore Petroleum Board	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Canada - Newfoundland Offshore Petroleum Board	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête

<b>Coopération avec :</b>	<b>Secteur de coopération :</b>
Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Organisation de l'aviation civile internationale	- Offre de service du BST pour les enquêtes internationales
Patrimoine canadien / Institut canadien de conservation	- Offre de services de soins d'urgence pour la préservation des documents
Pêches et Océans	- Échange d'information
Environnement Canada	- Offre de services météorologiques pour les enquêtes du BST
Santé Canada	- Offre d'évaluations médicales pour les enquêteurs du BST - Offre de services de soutien aux enquêtes
Ressources naturelles Canada	- Offre de services de levés géologiques et de sciences de la terre
Centre de développement des transports	- Utilisation du logiciel de dépouillement et d'analyse des enregistreurs de vol du BST
Ministère des Transports - Province de l'Ontario (négociations en cours avec le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba)	- Offre de services d'enquête sur les accidents ferroviaires sur les chemins de fer sur courtes distances par le BST

## Annexe C

### Adresses Internet d'autres organismes

---

On peut consulter 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 adresses Internet des principaux organismes sont les suivantes :

- Transports Canada ..... <http://www.tc-gc.ca>
- Office national de l'énergie ..... <http://www.neb.gc.ca>
- Pêches et Océans - Garde côtière canadienne ..... <http://www.ccg-gcc.gc.ca>
- Office des transports du Canada ..... <http://www.cta-otc.gc.ca>
- Gendarmerie royale du Canada ..... <http://www.rcmp-grc.gc.ca>
- Développement des ressources humaines Canada ..... <http://www.hrdc-drhc.gc.ca>
- Défense nationale ..... <http://www.dnd.ca>

## Index

Air	12, 42
Attentes en matière de rendement	11
Cadre de fonctionnement	4
Chemin de fer	3, 4, 23
Coopération	23, 38, 42
Défis	7, 27
Internet	19, 38, 40, 41, 44
Liste des questions-clés	41
Loi	1, 3, 5, 15, 21, 30, 36, 37
Mmarine	1, 10, 17, 18, 21
NGC	13, 19, 26, 27, 29, 31
Organisation	8, 27, 43
Pipeline	3, 4, 8, 10, 11, 14, 17, 18, 21
Politique de classification des événements	14, 39, 40
Principaux engagements	26
Priorités	6, 11, 12, 27
Processus d'enquête	5, 14, 22, 28, 38-40
Recommandations	1, 3, 5, 6, 8, 11, 14-18, 20, 30, 37
Réflexions	18, 19, 30, 37
Service aux Canadiens et Canadiennes	11, 14
Swissair	1, 2, 7, 12-14, 19, 21, 22, 26, 27, 29, 31-35, 40