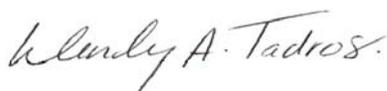


Bureau de la sécurité des transports du Canada

2006-2007

Rapport sur les plans et les priorités



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



Michael D. Chong
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Mot de la présidente	1
Section 1 – Survol.....	3
1.1 Déclaration de la direction	3
1.2 Raison d’être	3
1.3 Ressources	4
1.4 Priorités de 2006-2007	5
Section 2 – Analyse de l’activité de programme.....	6
2.1 Objectif stratégique.....	6
2.2 Activité de programme.....	6
2.3 Secteurs de service clés.....	6
2.4 Cadre de planification.....	7
2.5 Risques et défis	9
2.5.1 Établissement de priorités et gestion de la charge de travail.....	9
2.5.2 Maintenir un effectif bien renseigné et professionnel.....	10
2.5.3 Mise en œuvre et maintien du système Amélioration de la gestion de l’information et du lien entre les enquêtes (AGILE)	10
2.5.4 Soutenir les communications externes	11
2.6 Plans et priorités du ministère	11
2.6.1 Amélioration continue des processus et pratiques internes.....	11
2.6.2 Amélioration continue de la gestion des ressources humaines	12
2.6.3 Services et produits de communication durables	12
2.6.4 Planification de la continuité des activités	12
2.6.5 Développement continu de partenariats	13
2.7 Mesure du rendement	13
Section 3 – Autres renseignements	15
3.1 Renseignements sur l’organisation.....	15
3.2 Renseignements financiers	16
• Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein	17
• Tableau 2 : Activité de programme	18
• Tableau 3 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal	18
• Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux	18
3.3 Vérifications internes et évaluations	19
3.4 Renseignements complémentaires	19

Mot de la présidente

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) jouit 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.

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 efficientes. 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 trois ans et nous sommes sur le point de mettre en œuvre les nouveaux outils intégrés pour les enquêteurs. Toutefois, il reste beaucoup à faire pour mettre en œuvre pleinement les nouveaux outils et pour terminer l'élaboration des composantes qui restent. Ce projet continuera donc de figurer parmi nos priorités pour l'année à venir.

Le public s'attend à ce que les lacunes en matière de sécurité dans le réseau des transports soient reconnues et rectifiées. Au fil des ans, le BST a fait un excellent travail pour ce qui est de repérer les lacunes en matière de sécurité; il a aussi formulé de nombreuses recommandations de sécurité pour les pallier. Cependant, toutes n'ont pas été mises en œuvre de façon satisfaisante. Nous avons récemment commencé à réévaluer chaque année les mesures prises pour faire suite à nos recommandations et à publier les résultats sur notre site Web. Nous espérons que cette divulgation publique servira de mesure incitative à de plus grands changements et à de meilleures mesures de sécurité. Cette année, le BST continuera d'assurer un suivi à l'égard de ses recommandations de sécurité et de communiquer des messages importants sur la sécurité aux intervenants et à l'industrie.

Au cours de la prochaine année, le BST poursuivra aussi les efforts qu'il consacre à l'amélioration continue de ses processus internes et de la gestion de ses ressources humaines ainsi qu'à la création de partenariats. Enfin, nous entamerons l'élaboration de plans de continuité des activités.

Le BST tient fermement à apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Nos efforts constants garantiront que nos produits et services, ainsi que nos activités, demeurent efficaces par rapport à la réalisation de notre mandat.

Section 1 – Survol

1.1 Déclaration de la direction

Je soumetts, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2006-2007 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

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

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur l'architecture des activités de programme approuvée du ministère figurant dans la Structure de gestion, des ressources et des résultats;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvés provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor.



Wendy A. Tadros
Présidente intérimaire

1.2 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, Pêches et Océans Canada 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, de pipeline, ferroviaire, 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.

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.



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).

1.3 Ressources

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)

2006-2007	2007-2008	2008-2009
32 314	31 711	31 539

Ressources humaines

2006-2007	2007-2008	2008-2009
240 ÉTP	240 ÉTP	240 ÉTP

ÉTP = équivalent temps plein

1.4 Priorités de 2006-2007

Le tableau suivant résume les cinq priorités ministérielles de 2006-2007 et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elles.

Priorités du ministère	Type	Dépenses prévues 2006-2007* (en milliers de dollars)
Priorité 1 : Amélioration continue des processus et pratiques internes	En cours	550
Priorité 2 : Amélioration continue de la gestion des ressources humaines	En cours	0
Priorité 3 : Services et produits de communication durables	En cours	30
Priorité 4 : Planification de la continuité des activités	Nouvelle	145
Priorité 5 : Développement continu de partenariats	En cours	0

* Les chiffres indiqués ne comprennent pas le salaire des heures régulières du personnel affecté à ces priorités, ni les frais généraux connexes.

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.

Cet objectif stratégique est aligné sur l'objectif global du gouvernement du Canada portant sur « les communautés sécuritaires et sécurisées ».

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, de pipeline, ferroviaire 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 œuvre 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 à rehausser la capacité du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer de l'information sur la sécurité.

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, pipeline, rail 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	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Marine	6 995	6 976	6 939
Pipeline	758	634	631
Rail	6 189	6 025	5 992
Aviation	18 372	18 076	17 977
Total	32 314	31 711	31 539

Ressources humaines (ÉTP)

Secteurs de service clés	2006-2007	2007-2008	2008-2009
Marine	58	58	58
Pipeline	5	5	5
Rail	52	52	52
Aviation	125	125	125
Total	240	240	240

Les activités menées dans les quatre secteurs de service clés sont essentiellement les mêmes. Des employés affectés à chaque secteur recueillent des renseignements sur les événements, mènent des enquêtes et font des analyses, constatent des lacunes en matière de sécurité, rédigent des rapports d'enquête et communiquent aux intervenants d'importants renseignements sur la sécurité. D'autres employés spécialisés, par exemple en ingénierie, en performance humaine, en services intégrés ou en communications, assurent une gamme complète de services de soutien aux quatre secteurs de service clés.

2.4 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/rapport/anre2004/toc_f.htm et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse www.neb-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 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. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter des constatations et faire des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. 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 (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le

Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux, ainsi que certains organismes des gouvernements provinciaux (principalement dans le secteur ferroviaire).

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) mis au point par le BST pour décoder, analyser et animer les données d'enregistreur de vol est utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le logiciel du RAPS a récemment été commercialisé par une entreprise canadienne qui a modifié le nom du logiciel pour Insight. Son utilisation a donc encore augmenté partout au monde. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

2.5 Risques et défis

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

2.5.1 Établissement de priorités et gestion de la charge de travail

Le BST est confronté à diverses pressions internes et externes visant non seulement le maintien des activités existantes, mais aussi le lancement de nouvelles initiatives pour répondre aux exigences du gouvernement en matière de changement comme la modernisation de la gestion des ressources humaines, la réforme de l'approvisionnement et l'atténuation des risques dans des domaines tels que la sécurité informatique et la planification de la continuité des activités. Le défi à relever consiste à réaliser toutes ces activités avec des ressources limitées. Le BST doit donc trouver le juste équilibre entre le niveau d'activité à entreprendre et la capacité des ressources humaines et financières

disponibles. Cela suppose de reconsidérer constamment les produits, services et méthodes pour veiller à ce que les ressources soient utilisées de la meilleure façon possible pour réaliser les meilleurs résultats possibles.

2.5.2 Maintenir un effectif bien renseigné et professionnel

Comme de nombreuses organisations, le BST est confronté à un défi particulier en ce qui concerne son effectif. De nombreuses fonctions ou tâches sont assurées par une seule personne. Au cours des quelques prochaines années, le BST devra poursuivre ses opérations alors qu'un grand nombre de ses employés clés partiront à la retraite. Il doit aussi composer avec un taux de roulement élevé dans certains secteurs de soutien fonctionnel des Services intégrés, en raison de la forte demande pour de tels spécialistes dans la fonction publique. Le BST doit veiller à être adéquatement préparé à combler toute lacune qui apparaît et à assurer le transfert efficace des connaissances aux nouveaux employés. L'édition 2005 du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux donnera au BST un bilan à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. Des efforts soutenus seront ensuite requis pour réagir à ces préoccupations, notamment en matière de perfectionnement professionnel et de classification des emplois.

2.5.3 Mise en œuvre et maintien du système Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes (AGILE)

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

2.5.4 Soutenir les communications externes

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

2.6 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 constatant et effectuant par la suite des analyses des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport relevant de la compétence fédérale.

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires et du personnel ont permis d'identifier cinq catégories de priorités pour 2006-2007. Elles exigent toutes des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer 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 paragraphes suivants.

Le BST a élaboré un plan d'activités qui décrit en détail les priorités de 2006-2007. Des 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.

2.6.1 Amélioration continue des processus et pratiques internes

Le système Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes (AGILE) a été conçu pour tirer parti des connaissances, aptitudes et capacités, éliminer la disparité des processus et systèmes, et fournir au personnel un dépôt central intégré d'information et d'outils essentiels. À mesure qu'avance le déploiement des modules du système AGILE, le BST veillera à ce qu'une solide stratégie de gestion du changement soit en place pour aider les utilisateurs à adopter de nouvelles façons de travailler. Le BST appuiera aussi la création d'une culture d'amélioration continue en élaborant une stratégie visant la viabilité à long terme de ses processus, outils et systèmes opérationnels, prévoyant notamment un appui aux utilisateurs finaux, de la formation et des

évaluations continues. En même temps, le travail se poursuivra sur la mise au point des modules en chantier. Cette année, le travail de développement sera concentré sur les modules de production de rapports et de gestion ministérielle.

2.6.2 Amélioration continue de la gestion des ressources humaines

Le BST continuera de mettre l'accent sur la gestion stratégique des ressources humaines. La direction tient à parachever la réalisation des initiatives visant la modernisation des ressources humaines afin de respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*. À ce titre, entre autres, le BST mettra en œuvre une planification efficace des ressources humaines, un régime de recrutement plus souple et mieux adapté ainsi qu'une délégation et une responsabilisation plus grandes. En outre, il élaborera et mettra en œuvre un système intégré de planification des ressources humaines concordant avec son cycle actuel de planification des activités et appuyant les objectifs des années à venir en matière de capacité, de maintien de l'effectif, de perfectionnement, de transfert des connaissances, de relève et de dotation. Tous les gestionnaires du BST seront appelés à s'approprier les activités de planification des ressources humaines.

2.6.3 Services et produits de communication durables

Depuis quelques années, le BST a sensibilisé davantage les intervenants sur sa mission et son mandat en offrant des produits et services de communication interne et externe tels que l'utilisation accrue de l'Internet, une vidéo de présentation du BST, un programme de sensibilisation et un service de conférenciers. Pour le présent cycle de planification, la priorité sera accordée à l'actualité, la visibilité et la disponibilité des produits et services de communication ainsi qu'à l'élaboration d'une stratégie visant la viabilité à long terme de la gestion des outils de communication. Le BST continuera également de bonifier son programme de sensibilisation auprès des intervenants, tirant parti des possibilités s'offrant aux membres du Bureau et aux cadres supérieurs de rencontrer des intervenants et de discuter des messages clés sur la sécurité.

2.6.4 Planification de la continuité des activités

Le BST a sensiblement amélioré ses processus, outils et systèmes de gestion au cours des quelques dernières années. Il doit protéger ses investissements en s'assurant de pouvoir fournir ses produits et services sans interruption. À partir d'un profil révisé des risques de l'organisme, les services et actifs essentiels seront cernés. Des évaluations des menaces et des risques seront réalisées, et des plans seront élaborés pour atténuer les risques. Bien qu'une grande part des efforts seront concentrés sur la conformité aux normes de Gestion de la sécurité des technologies de l'information, le travail portera aussi sur d'autres domaines

comme la gestion du matériel et la gestion de l'information. L'état de préparation du BST face à des événements majeurs dans tous les modes de transport sera aussi examiné.

2.6.5 Développement continu de partenariats

Le BST collabore avec de nombreuses organisations dans le cadre de ses activités opérationnelles et administratives. Un examen stratégique des partenariats a donc été entrepris en 2005-2006 en vue d'élaborer un cadre de gestion de ces partenariats. Une fois mis au point, ce cadre servira à évaluer les ententes et protocoles d'entente existants. Le BST tient à rechercher les possibilités éventuelles de nouveaux partenariats et à renforcer les partenariats existants.

2.7 Mesure du rendement

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.

Les résultats des processus opérationnels internes seront mesurés 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. Enfin, le BST évaluera sa capacité de gestion dans le contexte du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor.

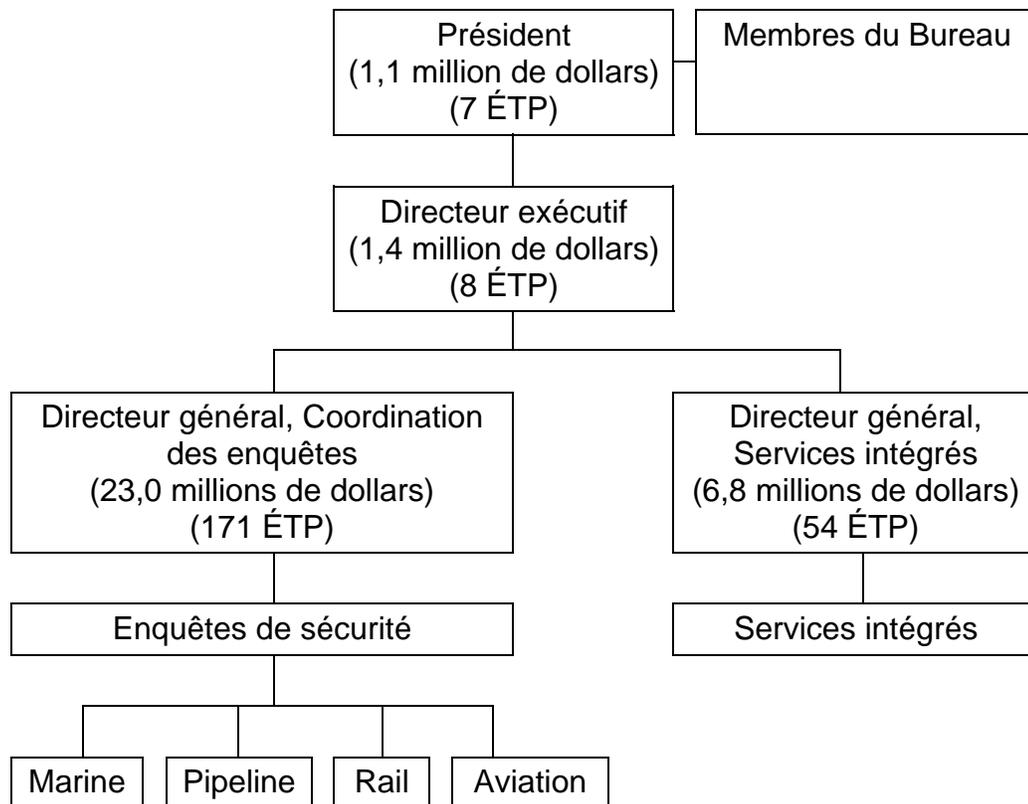
Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord ainsi que les liens avec les priorités de l'exercice en cours.

Perspective	Indicateurs de rendement	Lien avec les priorités
Finances	Coût des enquêtes	1
	Coût des projets du plan d'activités	Les cinq priorités
Clients et intervenants	Sensibilisation des intervenants	1 et 3
	Satisfaction des intervenants (qualité et rapidité)	1 et 3
	Réceptivité aux recommandations du BST	1 et 3
	Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête	1 et 3
	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	1
	Affichage des rapports sur le site Web	1 et 3
	Enquêtes commencées et terminées par enquêteur	1
	Mise en œuvre de la planification de la continuité des activités	4
Apprentissage et croissance	Satisfaction des employés	2
	Investissement dans la formation par personne	2
	Taux d'attrition des employés (excluant les retraites)	2
	Utilisation efficace des partenariats	5
	Mise en œuvre du Cadre de responsabilisation de gestion	1, 2 et 4

Section 3 – Autres renseignements

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



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

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

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

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

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

3.2 Renseignements financiers

Les tableaux suivants 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 29 millions de dollars. Mises à part les réductions budgétaires pour les économies sur les approvisionnements, il est 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 2005-2006 (1)	Dépenses prévues 2006-2007	Dépenses prévues 2007-2008	Dépenses prévues 2008-2009
Enquêtes de sécurité	27 602	29 138	28 684	28 523
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	27 602	29 138	28 684	28 523
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)				
Total du Budget principal des dépenses	27 602	29 138	28 684	28 523
Rajustements :				
- Dépense des recettes des ventes	23			
- Mandats spéciaux de la gouverneure générale (2) :				
- Mandat n° 2	1 328			
- Mandat n° 3	2 015			
- Rajustements aux régimes de bénéficiaires des employés	358			
- Économies sur les achats (3)	-40	-60		
Total des rajustements	3 684	-60		
Dépenses nettes prévues	31 286	29 078	28 684	28 523
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 262	3 236	3 027	3 016
Coût net du ministère	34 548	32 314	31 711	31 539
Équivalents temps plein	240	240	240	240

(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 que le BST a obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses à l'aide de mandats spéciaux de la gouverneure générale et des autres rajustements statutaires. Les sommes obtenues à l'aide de mandats comprennent le report de fonds de l'année précédente, les augmentations salariales dues aux conventions collectives, et le financement de la modernisation des RH et de trois enquêtes majeures.

(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.

Tableau 2 : Activité de programme

(en milliers de dollars)

2006-2007					
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	29 138	29 138	29 138	-60	29 078
Total	29 138	29 138	29 138	-60	29 078

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 du programme	25 486	24 039
(S)	Contributions aux avantages sociaux des employés	3 652	3 563
	Total pour le ministère	29 138	27 602

Tableau 4 : Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2006-2007
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 737
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 442
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	17
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale	40
Total des services reçus à titre gracieux en 2006-2007	3 236

3.3 Vérifications internes et évaluations

Le BST a élaboré un plan de vérifications internes et des ressources ont été affectées à sa mise en œuvre. Le tableau suivant présente les projets de vérification prévus pour l'année à venir.

Projets de vérification	Date prévue d'achèvement
Vérification de la conformité des frais d'accueil	Juillet 2006
Vérification de la conformité de l'utilisation des offres à commande obligatoires	Juillet 2006
Vérification des contrôles internes – article 32 de la <i>Loi sur la gestion des finances publiques</i>	Juillet 2006
Vérification de l'optimisation des ressources dans le volet sur le terrain de l'enquête Air France	Décembre 2006
Vérification de la conformité de la disponibilité des outils de travail dans les deux langues officielles	Mars 2007

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