



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois 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. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1997

En vente au Canada par l'entremise des
librairies associées et autres libraires

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-2/1998-III-73
ISBN 0-660-60115-X



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
1997-1998

Partie III

Plan de dépenses



Accordé

Préface

Le présent document est un rapport au Parlement qui indique comment les ressources créditées par ce dernier ont été ou seront dépensées. Il s'agit en fait d'un compte rendu renfermant plusieurs niveaux de détails afin de répondre aux divers besoins de ses utilisateurs.

La Partie III de 1997-1998 a été structurée différemment afin d'établir une distinction nette entre les données de planification et les renseignements sur le rendement, et de mettre l'accent sur les plans et le rendement à long terme des ministères et organismes gouvernementaux.

Le document est divisé en quatre sections :

- Rapport du Président
- Plan de l'organisme
- Rendement de l'organisme
- Renseignements supplémentaires

À noter que, conformément aux principes qui sous-tendent le budget de fonctionnement, l'utilisation des ressources humaines dont il est fait état dans ce document doit être mesurée en équivalents à temps plein.

Table des matières

	Page
Section I : Le rapport du Président	4
Section II : Le plan de l'organisme	5
A. Le sommaire des plans de l'organisme	5
B. Vue d'ensemble de l'organisme	5
1. Rôles et responsabilités	5
2. Organisation et composition du programme	6
3. Objectifs et priorités	9
4. Plans de ressources	9
C. Détails par secteur d'activité	10
Section III : Rendement de l'organisme	14
A. Sommaire du rendement de l'organisme	14
B. Vue d'ensemble de l'organisme	15
C. Détails par secteur d'activité	16
Section IV: Renseignements supplémentaires	21

Section I : Le rapport du Président

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST), connu sous son nom abrégé de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), a connu une année de changements considérables occasionnés surtout par des facteurs externes et aussi par des activités à l'intérieur de l'organisme. Il y a eu un taux de roulement élevé au chapitre des membres du Bureau. À la fin d'un mandat de six années et demie, le premier président du BST a pris sa retraite. Au début de l'exercice 1996-1997, l'un des membres ne comptait que cinq mois d'expérience au sein de l'organisme et les autres membres, y compris le nouveau président, ont été nommés durant l'exercice en cours. En plus d'effectuer le travail régulier du Bureau, les nouveaux membres ont entrepris l'examen des priorités pour les prochaines années.

Le BST a été reconnu comme étant un des ministères et organismes gouvernementaux "les plus touchés" par l'examen des programmes. En conséquence, le Bureau a dû concentrer ses efforts sur la réduction rapide de ses dépenses et de ses effectifs. Cette activité a exercé un effet sur le BST au cours de l'année étant donné qu'il devait, malgré les réductions, gérer ses programmes aussi efficacement que possible.

En septembre 1995, le Bureau a adopté une politique révisée en matière de classification des événements. La mise en application de cette politique est essentielle si le Bureau veut atteindre ses objectifs pour réduire ses ressources, s'il veut rester efficace et poursuivre ses efforts afin de produire des rapports d'enquête dans un délai d'un an. Afin de répondre aux attentes des Canadiens, le Bureau a dû continuer à mettre l'accent sur le perfectionnement des compétences de ses employés, sur l'amélioration de l'évaluation des risques et sur la constatation des manquements à la sécurité.

La mise en oeuvre de ces changements a nécessité une attention particulière aux communications internes et externes. Une initiative connexe vise à améliorer la qualité des données que le BST recueille pour son usage et pour celui du public.

Des propositions visant à modifier la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* afin d'améliorer l'efficacité du Bureau et d'affermir son indépendance ont été préparées.

Le Bureau continue à améliorer la qualité technique de ses rapports d'enquête sur les accidents de transport, les rendant plus précis et probants. Il s'efforce aussi de perfectionner sa capacité de cerner les manquements à la sécurité d'ordre systémique. En plus de ses efforts à améliorer la qualité de ses opérations, le Bureau a effectué les importantes réductions prévues par suite de l'examen des programmes.

Section II : Le plan de l'organisme

A. Sommaire des plans de l'organisme

Le temps est venu de mieux faire connaître le BST aux Canadiens et aux autres qui exploitent certains éléments du réseau des transports au Canada ainsi qu'à ceux dont les produits et services pourraient avoir une incidence sur la sécurité des Canadiens et de leurs produits. Cet objectif sera réalisé d'une part par la prise de certaines initiatives dans le domaine des communications et d'autre part par la mise en oeuvre intégrale de la politique du Bureau en matière de classification des événements. Ainsi, le Bureau continuera ses efforts pour accroître sa productivité afin d'améliorer la qualité et la rapidité d'exécution de ses enquêtes sur les manquements systémiques à la sécurité.

Le Bureau tentera d'affermir son indépendance et de se distancier des procédés judiciaires et réglementaires au moyen de modifications apportées à sa Loi habilitante. Avec le temps, le Bureau continuera de regrouper dans la mesure du possible certaines activités régionales. Bientôt, la région de l'Atlantique sera desservie par un bureau régional situé à Dartmouth en Nouvelle-Écosse.

B. Vue d'ensemble de l'organisme

1. Rôles et responsabilités

Le BST est entré en activité en tant qu'organisme public indépendant en mars 1990. Il a pour mission d'analyser les manquements à la sécurité dans les éléments de compétence fédérale des réseaux de transport maritime, ferroviaire, par productoduc et aérien. La création du BST a mis fin à une situation de conflit d'intérêts qui découlait du fait que certains ministères ou organismes gouvernementaux qui réglementaient ou exploitaient des éléments du réseau de transport dirigeaient également les enquêtes sur les accidents dans le secteur de l'industrie qu'ils réglementaient ou exploitaient.

Aux termes de la Loi, le seul objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports et, à ce titre, le principal objet des enquêtes du Bureau est la prévention des accidents. Le Bureau cherche à mettre en évidence les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à formuler des recommandations en vue de les éliminer ou d'en réduire le nombre. Lorsqu'il enquête sur un accident de transport, le Bureau a le pouvoir exclusif d'en dégager les causes et les facteurs contributifs. En plus des enquêtes indépendantes et publiques sur des événements précis, le Bureau peut diriger des études et des enquêtes spéciales sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST présente annuellement un rapport au Parlement sur ses activités, ses constatations et ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine.

On appelle événement de transport tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant ou d'un productoduc ou toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, en l'absence de mesures correctives, provoquer un accident ou incident. La compétence du Bureau s'étend à tout événement de transport survenu dans l'espace aérien ou en territoire canadien. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens et participer à des enquêtes à l'étranger sur des événements de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant ou des aéronefs qui détiennent une licence canadienne ou qui sont immatriculés

ou construits au Canada. Par ailleurs, dans le cadre des responsabilités du Canada au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Bureau coopère avec d'autres pays.

2. Organisation et composition du programme

Le programme du BST consiste en une activité divisée en un certain nombre de sous-activités. La Loi précise clairement que les conclusions du BST n'ont aucun caractère judiciaire ou quasi-judiciaire et que le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. L'administration centrale du BST est située dans la région de la Capitale nationale et le BST a des bureaux régionaux à Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal, Québec, Dartmouth et Moncton.

Le Bureau se compose d'au plus cinq membres dont un est le président. Le président est le premier dirigeant et répartit les tâches aux membres et au personnel. Le Bureau examine les rapports que lui soumettent les directeurs des enquêtes, en dégage les causes et les facteurs contributifs, constate les manquements à la sécurité, formule des recommandations en matière de sécurité et produit des rapports publics faisant état de ses conclusions.

Le Directeur exécutif est le fonctionnaire supérieur et l'administrateur en chef des opérations. Les responsabilités de ce poste comprennent la gestion interne du BST, l'acquisition et la répartition des ressources humaines et financières, la mise en oeuvre des grandes lignes de politiques et de planification stratégique et des avis et conseils juridiques.

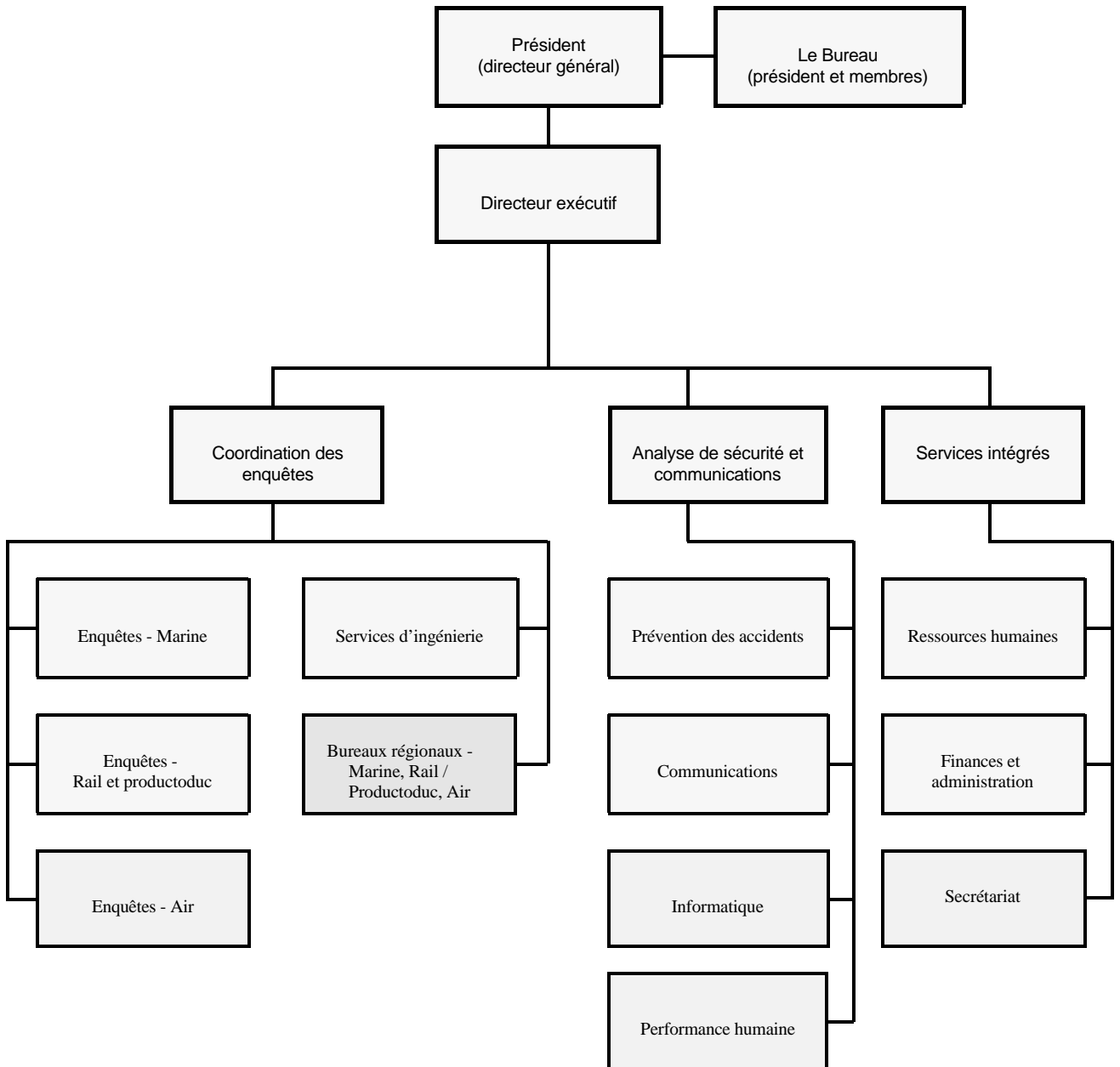
La direction générale des enquêtes effectue des enquêtes indépendantes sur les événements mettant en cause un navire, du matériel roulant, des productoducs ou un aéronef afin de cerner les manquements à la sécurité. Celles-ci comprennent les activités sur les lieux, des essais spécialisés en laboratoires (d'ingénierie et médical) et des analyses de la performance humaine comprenant les aspects organisationnels et de gestion. Elle rédige les rapports qui font état des résultats préliminaires de ces enquêtes et sont présentés au Bureau pour examen en vue d'être inclus dans ses rapports.

La direction générale de l'analyse de la sécurité et des communications analyse des manquements à la sécurité constatés au cours des enquêtes, au moyen d'études de sécurité, d'analyses statistiques et de l'organisation d'un programme de rapports confidentiels. Elle fournit les normes et la formation en matière d'enquêtes sur la performance humaine ainsi que le soutien durant les enquêtes; la formulation de recommandations en matière de sécurité à l'intention du Bureau; l'élaboration et l'exploitation de systèmes d'information et de bases de données sur les événements; les relations avec les médias; l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes et de stratégies de communication.

La direction des services intégrés comprend la prestation de services dans le domaine des ressources humaines, des finances et de l'administration. Elle comprend également un service de secrétariat pour les réunions du Bureau ainsi que la prestation de services aux fins du traitement, du contrôle et du suivi des rapports d'enquête et des autres documents présentés au Bureau.

Tableau 1

Tableau 3 : Organisation par sous-activité et fonction, 1997-1998



3. Objectifs et priorités

Selon sa loi constitutive, le BST a pour unique objet de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau base ses décisions pour enquêter sur sa politique en matière de classification des accidents. Plus de 4 000 accidents sont signalés chaque année. Le principal critère servant à déterminer si un événement fera l'objet d'une enquête consiste à se demander si l'enquête permettra de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens ou l'environnement. Le BST pourra ainsi concentrer ses efforts sur les accidents qui permettront de promouvoir la sécurité des transports.

Le BST a formulé son premier plan stratégique pluriannuel en septembre 1995 et le revise au besoin.

4. Plans de ressources

Le tableau 2 ci-dessous résume les besoins financiers par autorisation pour l'exercice financier 1997-1998.

Tableau 2

Autorisation de dépenser

A. Autorisations pour 1997-1998 - Partie II du Budget des dépenses Besoins financiers par autorisation

Crédits (en milliers de dollars)	Budget principal 1997-1998	Budget principal 1996-1997
Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
15 Dépenses du Programme	19 523	20 949
(S) Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 584	2 356
Total de l'organisme	22 107	23 305

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits (dollars)	Budget principal 1997-1998
Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
15 Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports - Dépenses du Programme	19 523 000

Tableau 3

Coût net du Programme par activité ou secteur d'activité

Activité ou secteur d'activité	Budget des dépenses principal 1997-1998			
	Dépenses de fonctionnement	Total brut	Dépenses Total brut	Total du Budget principal
Promotion de la sécurité des transports	22 107	22 107	22 107	22 107
	22 107	22 107	22 107	22 107
Autres recettes et dépenses				
Coût estimatif des services rendus par les autres ministères				2 908
Coût net du Programme				25 015

C. Détails par secteur d'activité

Le BST est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST)* et le règlement y afférant.

La Loi sur le BCEATST stipule que le Bureau a pour mission de promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, publiques sur les accidents de transport, afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes, publiques ou non, et présentant les conclusions qu'il en tire;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels accidents;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements à la sécurité;
- en prenant l'initiative de mener des études et enquêtes spéciales en matière de sécurité des transports.

Le BST oeuvre dans l'environnement décrit à la page suivante.

Système de transport canadien : Le système national de transport civil dont fait partie le BST est vaste et complexe.

Le secteur maritime compte environ 45 000 navires de commerce immatriculés au Canada et de nombreux navires étrangers en eaux canadiennes. Chaque année, plus de 50 millions de passagers ont recours aux services de transport maritime. L'industrie de la pêche exploite environ 20 000 bateaux.

Le réseau ferroviaire national se compose de 30 compagnies ferroviaires de compétence fédérale qui ont exploité environ 47 000 milles de voies ferrées en 1995. Le réseau transporte environ 330 milliards de tonnes-milles brutes de marchandises, ainsi que près de 80 millions de trains-milles et environ 800 millions de voyageurs-milles. Les compagnies ferroviaires exploitent plus de 3 000 locomotives et quelque 120 000 wagons et voitures. Elles emploient plus de 50 000 personnes.

Le réseau national de productoducs de compétence fédérale comprend environ 50 sociétés d'oléoducs et de gazoducs. Ces sociétés exploitent quelque 40 000 kilomètres de pipelines. Plus de 900 millions de barils de pétrole brut et 4 800 milliards de pieds cubes de gaz naturel sont acheminés au pays par pipeline tous les ans.

Chaque année, plus de 60 millions de passagers embarqués et débarqués transitent par plus de 700 aéroports canadiens. Environ 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre à peu près égal de transporteurs étrangers offrent leurs services au Canada. En outre, on retrouve plus de 70 000 employés d'aviation munis de licences et près de 28 000 aéronefs immatriculés. L'industrie aérospatiale canadienne et l'industrie du transport aérien emploient environ 88 000 personnes.

Politique du gouvernement et situation de l'industrie : Ces dernières années, en raison de certains projets de politique annoncés par le gouvernement, et des réalités économiques, il s'est produit divers changements qui pourraient avoir des répercussions sur la sécurité des transports. Notons à ce chapitre la privatisation de sociétés d'état, la commercialisation de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes, la promulgation de la *Loi sur les transports au Canada*, l'augmentation du nombre de chemins de fer secondaires et le maintien des quotas de pêche. La concurrence acharnée dans tous les secteurs de l'industrie du transport et les attentes du public et des expéditeurs d'un réseau de transport sans accident sont d'autres considérations importantes.

Les répercussions de ces éléments sur la sécurité des transports ne peuvent être dégagées de façon isolée. Bon nombre de ces facteurs peuvent aussi bien exercer des pressions positives que négatives sur la sécurité. Par exemple, de nombreuses personnes font valoir que l'accroissement de la concurrence alliée à un assouplissement de la réglementation économique pousse les entreprises à réduire leur marge de sécurité, mais il faut également reconnaître en corollaire que la liberté d'abandonner des itinéraires déficitaires est susceptible de renforcer les sociétés et d'accroître leur marge de sécurité. Le Bureau doit donc surveiller étroitement et analyser à fond les changements en matière de sécurité qui sont mis en évidence par les événements de transport.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : Le public s'est toujours préoccupé de la sécurité des transports au Canada, essentiellement en raison du rôle socio-économique considérable du réseau de transport public dans le pays.

La sécurité maritime suscite une attention considérable de la part du public et des médias à cause d'événements survenus au Canada et à l'étranger. De récents échouements de grands pétroliers de même que le naufrage de plusieurs gros vraquiers en eaux étrangères ont attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et sur les problèmes environnementaux connexes. Le Canada est entouré de trois océans et des milliers de passagers ont recours aux services de transport maritime. L'industrie de la pêche bien que restreinte est toujours considérable.

Dans les régions peuplées, la sécurité ferroviaire est une source de préoccupation et d'intérêt considérable de la part du public parce que les trains transportent des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Le public se soucie également de la sécurité aux passages à niveau. Par ailleurs, les médias se sont vivement intéressés aux déraillements en voie principale ces dernières années.

En ce qui a trait à la sécurité des productoducs, les ruptures de gazoducs continuent à susciter un grand intérêt. Le BST a formulé plusieurs recommandations à la suite d'enquêtes sur des ruptures de gazoducs, et les compagnies de pipelines ont mis en oeuvre bon nombre de mesures visant à régler les problèmes relevés. L'Office national de l'énergie a également mené une enquête publique sur la fissuration par corrosion sous tension des oléoducs et gazoducs.

Dans le domaine de l'aviation, l'intérêt du public et de l'industrie est resté concentré sur la commercialisation de bon nombre des activités et des services du secteur de l'aviation que Transports Canada exploitait. Ces activités sont cédées à des entités qui vont des sociétés à but non lucratif aux entreprises du secteur privé. En outre, les difficultés financières éprouvées par les Lignes aériennes Canadien International ont suscité beaucoup d'intérêt. Tout récemment, un certain nombre d'accidents d'aviation importants aux États-Unis ont accru l'intérêt du public canadien pour la sécurité aérienne. Cet intérêt soutenu des médias et du public pour la sécurité des transports devrait continuer tout au long des années 1990.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, les changements technologiques se sont succédés extrêmement rapidement dans l'industrie des transports. Cette cadence effrénée est en grande partie attribuable aux progrès considérables réalisés dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, à la mise au point de nouveaux matériaux et à leur application à l'industrie des transports. Ces changements ont un impact dans tous les modes de transport. Beaucoup de ces progrès technologiques permettent aux enquêteurs d'exercer plus efficacement leurs fonctions, mais ils rendent également de plus en plus complexes et spécialisées les enquêtes et les analyses en matière de sécurité. La dépendance accrue sur les systèmes automatisés soulève des problèmes particuliers dans l'analyse des manquements au niveau de l'interface homme-machine.

Dans les années à venir, le BST concentrera ses efforts à se faire mieux connaître des Canadiens et à mettre en oeuvre les changements à ses activités et à sa structure découlant de l'examen de programmes. La mise en oeuvre et la mise au point de la Politique en matière de classification des événements est l'élément-clé pour atteindre les objectifs de réduction tout en poursuivant le mandat du Bureau.

Le BST ne peut pas continuer ses opérations comme par le passé en raison de la réduction continue de ses ressources. La mise en oeuvre de la Politique en matière de classification des événements a permis de mieux définir les événements sur lesquels le Bureau devait concentrer ses efforts en matière d'enquêtes. La pleine mise en oeuvre de cette politique demandera un examen approfondi des habilités, des connaissances et de l'expérience dont a besoin le personnel pour remplir le mandat du Bureau. Une redéfinition de la manière dont le Bureau pourrait remplir son mandat aura, possiblement, un impact sur la structure et les procédures de l'organisme. Des réductions au delà de celles annoncées entraîneront sûrement une restructuration fondamentale de l'organisme et une façon différente d'interpréter son mandat. Le Bureau n'ouvre plus d'enquête sur les événements jugés moins importants même lorsqu'il y a des pertes de vie. Des réductions supplémentaires amèneraient le Bureau à n'ouvrir des enquêtes que sur les accidents qui présentent une forte possibilité d'améliorer la sécurité.

Dans les prochaines années le Bureau concentrera ses efforts sur les priorités suivantes :

- se faire mieux connaître des Canadiens;
- modifier les ressources et les procédures pour améliorer la qualité et la rapidité d'exécution des rapports; et
- développer des mesures de performance appropriées.

Tableau 4

Dépenses prévues votées

(en milliers de dollars)	Budget principal 1996-1997	Budget principal Prévu 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Activité ou secteur d'activité				
Promotion de la sécurité des transports				
Total	23 305	22 107	21 326	21 326

Tableau 5

Secteurs d'activité et activités par sous-activités

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses principal* 1996-1997	Budget des dépenses principal 1997-1998	Planifié 1998-1999	Planifié 1999-2000
Promotion de la sécurité des transports Sous-activités et secteurs d'activité				
Le Bureau	648	750	750	750
Haute gestion, services juridiques	805	800	800	800
Coordination des enquêtes	14 098	13 200	13 043	13 043
Analyse de la sécurité et communications	4 917	4 694	4 220	4 220
Services intégrés	2 837	2 663	2 513	2 513
Total	23 305	22 107	21 326	21 326

* Ne reflète pas les budgets des dépenses supplémentaires....seulement les montants réels du Budget des dépenses principal

Section III : Rendement de l'organisme

A. Sommaire du rendement de l'organisme

Le BST est le seul organisme au Canada qui se consacre uniquement à la promotion de la sécurité des transports, mais d'autres entités au sein du gouvernement et de l'industrie doivent également veiller à l'amélioration de la sécurité dans le cadre de leurs objectifs. Toutefois, les ressources du BST représentent un pourcentage très bas de toutes celles qui sont affectées à la promotion de la sécurité des transports au Canada. Par conséquent, il n'est pas possible de quantifier l'incidence de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports.

Toutefois, certains résultats traduisent bien l'impact des activités du BST. Les médias canadiens acceptent de plus en plus la validité des conclusions et des recommandations du BST. Il en résulte donc une demande du public en faveur des changements proposés par le Bureau. Un autre signe de l'efficacité du BST est l'enquête publique instituée par l'Office national de l'énergie afin de répondre à un problème soulevé par le BST à la suite de son enquête sur plusieurs ruptures de

pipelines. Par ailleurs, le ministère des Transports s'attache tout spécialement à assurer la sécurité de l'exploitation des services de taxi aérien suite à certaines enquêtes et recommandations du BST. Il n'est pas possible de déterminer quelle part de la motivation du ministère est attribuable au BST et quelle part vient d'autres sources. Plus souvent que par le passé, les rapports du BST comportent un compte rendu des mesures de sécurité qui ont été prises et qui éliminent la nécessité de formuler des recommandations. On ne peut affirmer que ces mesures n'auraient jamais été prises sans le BST, mais la présence du BST semble favoriser la prise de mesures sans qu'il faille recourir à la réglementation. Un signe intéressant de l'efficacité du Bureau semble être l'augmentation apparente de la demande provenant de diverses sources pour que le mandat du BST soit élargi afin d'inclure les accidents du transport routier interprovincial. Par exemple, CP Rail a présenté une telle proposition en décembre 1996 devant un sous-comité sénatorial qui se penche sur la sécurité des transports.

Par ailleurs, le BST a dû se retirer d'enquêtes sur des accidents qui avaient un faible potentiel au niveau de la sécurité. La capacité diminuée du Bureau a été critiquée par certaines personnes et des articles ont été rédigés à ce sujet.

B. Vue d'ensemble de l'organisme

Le Bureau est en voie de développement. Il est mieux compris des Canadiens, mais il doit continuer à faire des efforts dans ce sens. Il continue à jouer un rôle dans le domaine international de la sécurité des transports et est de plus en plus connu à l'étranger. Par exemple, il est un des membres fondateurs de l'International Transportation Safety Association (ITSA). Cette organisation d'organismes indépendants d'enquêtes dans le domaine de la sécurité des transports a été formée dans le but de promouvoir l'indépendance des enquêtes et de partager l'information sur la sécurité. Chef de file mondial dans le domaine de l'élaboration et de la mise en application des technologies et des techniques d'enquête, le BST est souvent appelé à venir en aide à d'autres pays et à partager ses connaissances de même que son expertise aux fins de la sécurité des transports. En 1995-1996, le BST a fourni des renseignements, son expertise et son aide à des pays comme le Brésil, le Kirghizistan, la Namibie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis en menant des enquêtes sur des événements sous la juridiction de ces pays.

Il existe de nombreux facteurs qui échappent au BST et qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des transports au Canada, notamment le volume d'activité de chaque mode, les politiques économiques et publiques, la technologie, l'opinion publique et certains phénomènes naturels (les conditions météorologiques, par exemple). L'efficacité avec laquelle les organismes de réglementation remplissent leur rôle, notamment Transports Canada, Pêches et Océans et l'Office national de l'énergie est un autre facteur important. La pertinence des mesures de sécurité, comme les recommandations et les avis de sécurité qu'émet le Bureau sont aussi des variables importantes. La sensibilisation des autres intervenants du milieu des transports, comme les syndicats, l'industrie et les fabricants en matière de sécurité et les initiatives prises ont également une incidence marquée sur la sécurité des transports.

C. Détails par secteur d'activité

Le BST doit développer un cadre plus pertinent pour mesurer son rendement.

Toutefois, en 1995-1996, le BST a réalisé certaines activités. Le BST a continué ses efforts pour diffuser des messages importants sur la sécurité aux compagnies, aux gouvernements et aux personnes capables de prendre des décisions qui ont un impact sur la sécurité des transports au Canada. Fait important à noter, des mesures de sécurité sont souvent prises par l'une de ces personnes avant même la diffusion du rapport final du BST. En 1995, le Bureau a constaté que plus de 100 mesures de sécurité de ce type avaient été prises à la suite d'accidents dont l'enquête n'était pas terminée.

Depuis 1993, le BST publie régulièrement pour chaque mode, des publications intitulées RÉFLEXIONS, dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Les articles permettent de réfléchir sur les leçons qu'on peut tirer des accidents et des incidents et des résultats des enquêtes. Les réactions très positives que suscitent ces publications partout dans le monde portent le Bureau à croire que cette formule est un moyen efficace de diffuser les messages importants sur la sécurité. En 1995-1996, le BST a publié 11 numéros et les a distribués à environ 100 000 lecteurs. Durant l'année, le BST a fait également tout le travail préparatoire pour l'établissement d'un site Internet. Cette initiative a été prise pour diffuser davantage les messages de sécurité et aussi dans l'espoir qu'une utilisation fréquente du site par le public réduirait les coûts d'impression.

En 1995-1996, le BST a signé une entente officielle avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur l'expertise et l'aide à fournir aux autres États membres de l'OACI.

Deux autres facteurs importants se rattachent directement à l'efficacité des programmes du BST : la qualité et la rapidité d'exécution des rapports faisant état des constatations et des recommandations du Bureau. Le BST accorde beaucoup d'importance à ces deux facteurs puisqu'ils exercent une très grande influence sur la portée et la vitesse de diffusion des messages de sécurité au sein de l'industrie des transports. La *Loi sur le BCEATST* oblige le Bureau à envoyer, sous le sceau du secret, une version préliminaire du rapport sur ses conclusions et les manquements à la sécurité cernés, à toute personne qu'il estime directement intéressée par ses conclusions. La rétroaction des personnes intéressées permet au Bureau de corriger les erreurs ou omissions dans son rapport ou d'examiner des faits nouveaux. La qualité du rapport final s'en trouve ainsi améliorée. Pour ce qui est de la rapidité d'exécution, le Bureau s'est fixé un délai d'un an pour rédiger ses rapports et les rendre publics. Bien qu'il ne soit pas toujours possible de respecter ce délai, le Bureau fait des améliorations dans ce sens d'une année à l'autre. En 1995-1996, la durée d'exécution moyenne pour l'ensemble des rapports était de 391 jours. Le nombre de rapports en retard s'établissait à 51, contre 64 l'année précédente.

Le tableau suivant présente le nombre d'enquêtes commencées en 1995-1996, le nombre de rapports d'enquête publiés en 1995-1996, et la moyenne de temps pour compléter le tout.

Tableau 6

Charge de travail pour l'exercice financier 1995-1996*

	Marine	Productoduc	Rail	Air	Total
Enquêtes commencées	63	4	47	102	216
Enquêtes terminées	120	8	50	138	316
Temps moyen pour compléter une enquête (nombre de jours)	474	362	373	328	391

* Cette information ne figurait pas dans les rapports antérieurs.

Le tableau 7 présente le nombre d'accidents et d'incidents signalés au Bureau en 1995-1996 et pour les deux années précédentes.

Tableau 7

Indicateurs généraux de la charge de travail*

		Réel	Réel	Réel
		1995-1996	1994-1995	1993-1994
Signalés au Bureau				
Marine	Accidents	791	790	835
	Incidents	<u>327</u>	<u>263</u>	<u>237</u>
		1 118	1 053	1 072
Productoduc	Accidents	29	13	11
	Incidents	<u>34</u>	<u>39</u>	<u>52</u>
		63	52	63
Rail	Accidents	1 330	1 183	1 051
	Incidents	<u>654</u>	<u>682</u>	<u>586</u>
		1 984	1 865	1 637
Aviation	Accidents	436	462	487
	Incidents	<u>1 052</u>	<u>1 423</u>	<u>1 412</u>
		1 488	1 885	1 899
Total				
	Accidents	2 586	2 448	2 384
	Incidents	<u>2 067</u>	<u>2 407</u>	<u>2 287</u>
		4 653	4 855	4 671

* Note : Ces chiffres ne changent pas énormément d'une année à l'autre.

Un autre indicateur est le nombre de recommandations et d'avis de sécurité émis et dans quelle mesure les responsables y ont donné suite. Les résultats sont présentés ci-après.

Tableau 8

Indicateurs comparatifs de productivité*

	Prévue 1996-1997	Réel 1995-1996	Réel 1994-1995
Recommandations	40	33	83
Avis de sécurité	30	38	48
Lettres d'information	10	52	81

* Note: Il est difficile de prédire de façon significative et avec exactitude ce genre d'activités puisque les résultats dépendent du genre et du nombre d'accidents dans une année donnée et des résultats de l'enquête.

Tableau 9

Évaluation du BST des réponses aux recommandations*

Recommandations par mode	Pleinement satisfaisante		Intention satisfaisante		Partiellement satisfaisante		Insatisfaisante		Total	
	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994
Marine	9	13	9	17	3	4	2	2	23	36
Productoduc	2	2	6	6	1	-	-	-	9	8
Rail	5	6	-	1	-	1	2	3	7	11
Aviation	4	6	8	14	7	5	4	4	23	29
TOTAL	20	27	23	38	11	10	8	9	62	84

*Nota : 1. Ces chiffres sont basés sur une année civile et non sur une année financière parce que la loi habilitante du BST stipule qu'il doit en faire rapport chaque année au Parlement dans son rapport annuel. Ces évaluations reflètent à quel point le Bureau croit que les manquements à la sécurité ont été adressés.

2. La différence entre le nombre de recommandations faites et le nombre d'évaluations s'explique en partie par la note ci-dessus et par le fait que le BST ne reçoit pas toujours la réponse dans la même année que la recommandation a été faite.

Le BST a dépassé ses objectifs en matière de réductions pour l'année 1995-1996. Il n'a donc pas eu à puiser dans la réserve centrale pour couvrir les coûts de réaménagement des effectifs. Il a également réussi à placer dans d'autres ministères tous les employés affectés qui voulaient rester au service de la Fonction publique.

Tableau 10

Bureau de la sécurité des transports
Réductions proposées

(en milliers de dollars)	ETP	Salaires	Autre	B.O. Total
BUDGET OPÉRATIONNEL 1994-1995	306	17 425	6 616	24 041
1ère année - 1995-1996	(33)	(1 275)	(1 825)	(3 100)
2e année - 1996-1997	(17)	(700)	(668)	(1 368)
3e année - 1997-1998	(15)	(500)	0	(500)
4e année - 1998-1999	(12)	(247)	0	(247)
Total des réductions	(77)	(2 722)	(2 493)	(5 215)
	229	14 703	4 123	18 826

Résultats obtenus

1ère année 1995-1996	ETP	Salaires	Autre	B.O. Total
Dépenses	263	14 586	5 440	20 026
Réaménagement des effectifs - PERA/PDA		1 463		1 463
Réductions	43	2 839	1 176	4 015

Le BST répond également à la norme établie par le Conseil du Trésor pour le calcul de la récupération des coûts découlant des programmes d'incitatifs au départ. Réussir à atteindre un succès comparable au cours des années qui viennent est un défi que la gestion du BST doit relever.

Tableau 11

Dépenses prévues et dépenses réelles votées de l'organisme

(en milliers de dollars)	Réel	Réel	Budget	Réel
	1993-1994	1994-1995	Principal 1995-1996	1995-1996
Promotion de la sécurité des transports	26 748	26 077	24 609	23 831
Total	26 748	26 077	24 609	23 831

Section IV: Renseignements supplémentaires

A. Passif éventuel

Au 31 mars 1996, le BST n'avait aucun passif éventuel.

B. Site Internet

Pour voir des rapports d'enquête ou autres documents publiés par le BST, le lecteur peut accéder au site Internet du BST à <http://bst-tsb.gc.ca>

C. Appendices

De l'information financière additionnelle se trouve aux appendices 1 et 2.

Appendice 1 - Besoins en personnel

1.0 Détail des besoins en personnel par secteur d'activité et sous-activités (ETP)

	Réels 1994-1995	Réels 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Promotion de la sécurité des transports						
Sous-activités						
Le Bureau	8	4	5	4	4	4
Haute gestion, services juridiques	9	6	5	5	5	5
Coordination des enquêtes	178	164	160	153	144	144
Analyse de sécurité et communications	58	52	50	48	45	45
Services intégrés	44	38	35	31	31	31
TOTAL	297	264	255	241	229	229

1.1 Sommaire par catégorie professionnelle (ETP)

Catégorie professionnelle	Réel 1994-1995	Réel 1995-1996	Budget des dépenses 1996-1997	Budget des dépenses 1997-1998	Prévu 1998-1999	Prévu 1999-2000
Nominations par décret	5	3	3	4	4	4
Direction	10	9	9	9	9	9
Scientifique et professionnelle	33	29	29	24	22	22
Administration et service extérieur	50	45	42	38	36	36
Technique	136	128	129	125	120	120
Soutien administratif	63	50	43	41	38	38
Exploitation	0	0	0	0	0	0
TOTAL	297	264	255	241	229	229

Appendice 2 - Coût estimatif des services rendus par d'autres ministères pour 1997-98*

*	Les autres coûts de 2 908 millions de dollars se répartissent comme suit :	(\$000)
	● locaux fournis gratuitement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 962
	● service d'émission de chèques et autres services comptables assurés gratuitement par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	13
	● avantages sociaux des employés couvrant la part de l'employeur, primes et coûts d'assurance payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor (15 200 x 5,7%)	866
	● administration gratuite, par Développement des ressources humaines Canada, de l'indemnisation des accidentés du travail	67
	Total	2 908

* Référence : Tableau 3