



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2000-2001

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-73

ISBN 0-660-61197-X

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2000-2001

Un rapport sur les plans et les priorités

Benoît Bouchard
Président
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

Stéphane Dion
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada

Table des matières

Section I :	Message du président	1
Section II :	Vue d'ensemble de l'organisme	
	A. Mandat, rôles et responsabilités	3
	B. Objectif de l'organisme	4
	C. Facteurs externes influant sur l'organisme	4
	D. Dépenses prévues	7
Section III :	Plans, résultats et ressources	
	A. Objectif du secteur d'activité	9
	B. Description du secteur d'activité	9
	C. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes	9
	D. Renseignements financiers	14
Section IV :	Autres renseignements	15

Section I : Message du président

L'année financière 2000-2001 marque le 10^e anniversaire du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Pendant qu'on se prépare à célébrer cette étape importante pour le BST, nous devons prendre quelques instants pour réfléchir aux réalisations du BST et pour songer aux défis que nous réserve le nouveau millénaire. Malgré quelques difficultés rencontrées en cours de route, je crois que le BST s'est très bien acquitté de sa mission qui consiste à cerner les manquements à la sécurité et à communiquer des messages de sécurité au public, à l'industrie et aux organismes de réglementation. De nombreuses mesures de sécurité ont été prises au cours des 10 dernières années, en partie grâce au travail du BST, afin d'atténuer les dangers qui menacent la sécurité des transports. Au cours des années à venir, le BST continuera à faire face à des situations problématiques connues et il devra également relever de nouveaux défis.

Les organismes d'enquête doivent faire face à de nouvelles attentes en raison de quelques graves accidents survenus récemment, notamment l'écrasement du vol 111 de la Swissair et celui de l'avion d'Egyptair aux États-Unis. Les médias s'attendent à une couverture sur place en direct 24 heures sur 24. Les proches des victimes s'attendent à recevoir un soutien de plus en plus grand des organismes d'enquête. Les médias et les proches des victimes sont assoiffés d'information et veulent recevoir des données factuelles à jour; en fait, la plupart d'entre eux 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 parents des victimes. Répondre à ces besoins grandissants est un défi de taille.

Au cours des deux dernières années, j'ai eu l'occasion de présenter en public quelques rapports d'enquête finals du Bureau. Je crois que ma présence a permis aux Canadiens et aux Canadiennes de mieux comprendre le rôle du BST en matière de sécurité des transports. Au cours de l'année qui vient, j'ai l'intention de participer à d'autres présentations de ce genre.

Les progrès technologiques qui surviennent rapidement au sein de l'industrie continuent également à poser des défis importants. Le personnel technique doit améliorer ses connaissances et maintenir ses compétences à jour pour aller au-devant des changements dans l'industrie. Le BST reconnaît la valeur de ses employés et sait qu'il s'agit d'une ressource importante, c'est pourquoi il continuera d'investir énormément dans la formation de son personnel. Le BST continuera également à investir dans la révision et l'amélioration de ses méthodes de travail.

Le BST a pris plusieurs initiatives récemment pour renforcer son cadre de gestion et mettre en oeuvre des mesures de rendement efficaces. Le BST est notamment déterminé à mettre en oeuvre des processus systémiques d'assurance de la qualité ainsi que la nouvelle stratégie de l'information financière. Ces initiatives fourniront aux

gestionnaires plus de renseignements qui pourront être utilisés pour gérer les activités du BST efficacement et avec efficience.

L'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair a révélé la vulnérabilité du BST. Beaucoup d'autres travaux ont dû être mis de côté pendant quelque temps car on avait besoin d'une bonne partie des ressources du BST pour mener à bien cette importante enquête. À l'heure actuelle, les ressources du BST sont si minces que s'il se produisait beaucoup d'accidents en même temps, peu importe dans quel mode, ou si un accident de l'envergure de la Swissair survenait, le BST aurait du mal à répondre à tous les besoins et à mener efficacement l'enquête. J'ai commencé à discuter de la question avec des hauts fonctionnaires. Au cours des mois qui viennent, je ferai diverses propositions au gouvernement à ce sujet.

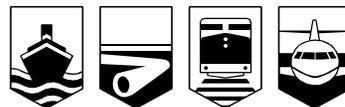
Section II : Vue d'ensemble de l'organisme

A. Mandat, rôles et responsabilités

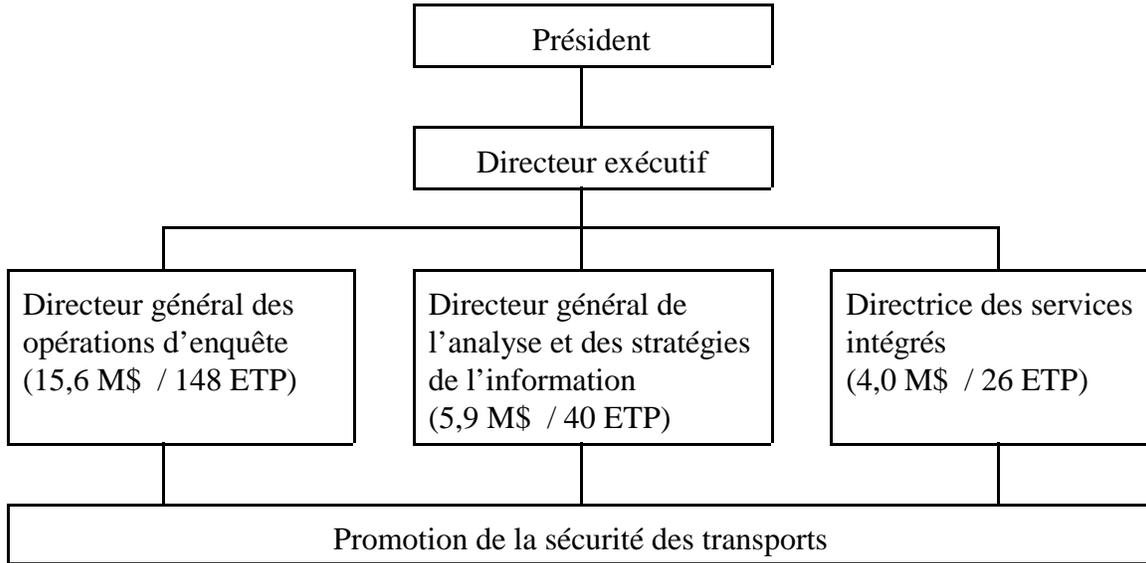
Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, l'Office national des transports du Canada et l'Office national de l'énergie afin d'assurer qu'il n'y ait aucun conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline, de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission 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 d'identifier les manquements à la sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur les accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.



Le BST a un seul objectif : la promotion de la sécurité des transports. Le Président, secondé du Directeur exécutif et de trois cadres supérieurs, est responsable de toutes les activités associées à cet objectif.



B. Objectif de l'organisme

Le BST a pour objectif de promouvoir la sécurité des transports.

C. Facteurs externes influant sur l'organisme

Le BST oeuvre dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport au Canada.

Il y a environ 46 000 navires immatriculés au Canada et des navires battant pavillon étranger effectuent quelque 38 000 passages dans les eaux canadiennes chaque année. Ce commerce produit plus de 17 millions de kilomètres-navire dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport d'environ 40 millions de passagers par année et plus de 350 millions de tonnes de cargaison pour les marchés intérieurs et internationaux, ce qui représente 38 % de toute la marchandise transportée au Canada dans tous les modes de transport. Plus de 25 000 permis ont été délivrés aux bateaux de pêche commerciale l'année dernière.

Le réseau ferroviaire compte une trentaine de compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement 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 chemin de fer (marchandises et voyageurs) et emploient près 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 pipeline. Plus de 145 millions de mètres cubes de pétrole brut et 141 milliards de mètres cubes de gaz naturel sont transportés par des pipelines de compétence fédérale au Canada chaque année.

Chaque année, quelque 70 millions de passagers sont embarqués et débarqués dans plus de 600 aéroports canadiens. Près de 1 000 transporteurs aériens canadiens et un nombre presque égal de transporteurs étrangers exercent leurs activités au Canada. Plus de 70 000 employés sont titulaires d'une licence d'aviation et près de 28 000 aéronefs sont immatriculés au Canada. L'industrie aérospatiale et l'industrie aérienne canadiennes emploient près de 88 000 personnes.

Le BST doit relever des défis bien particuliers pour s'acquitter de sa mission.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : La sécurité des transports a toujours été un sujet de préoccupation pour la population canadienne. Cela est dû en grande partie au rôle social et économique important du réseau de transport au Canada.

La sécurité maritime attire beaucoup l'attention du public et des médias en raison des accidents et des incidents qui se produisent au Canada et à l'étranger. Des accidents à des traversiers, l'échouement de grands pétroliers et de paquebots de croisière, la perte de plusieurs gros vraquiers dans des eaux étrangères et dans les eaux canadiennes ont attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et les questions liées à l'environnement. Le Canada est limité par trois océans et un nombre considérable de personnes utilisent les navires comme moyen de transport, qu'il s'agisse de traversiers ou de paquebots de croisière faisant escale dans les ports du Canada. L'industrie de la pêche au pays reste très importante, même si ses activités ont diminué.

Compte tenu des récents accidents à des trains de voyageurs, le public veut bénéficier du même niveau de sécurité que dans le transport aérien. Dans les régions à forte densité de population, la sécurité des chemins de fer est fort préoccupante car les trains transportent des marchandises dangereuses et des substances toxiques. Le public s'inquiète également de la sécurité aux passages à niveau. Des déraillements de trains de marchandises en voie principale ont également attiré l'attention des médias d'une manière importante.

Dans le domaine de la sécurité des pipelines, on s'intéresse beaucoup aux ruptures de gazoducs.

Les taux d'accident d'aviation sont demeurés stables, mais le nombre de gros accidents d'aviation dans le monde augmente avec l'augmentation des activités aériennes. Des accidents d'aviation récents ont fait les manchettes au Canada et aux États-Unis et ont augmenté les préoccupations de l'industrie et du public canadien au sujet de la sécurité aérienne, par exemple l'écrasement de l'avion du vol 111 de la Swissair qui s'est abîmé

dans l'océan près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, ainsi que l'écrasement de l'avion du vol d'Egyptair au large de la côte est des États-Unis ont suscité beaucoup d'émoi. L'intérêt des médias et les préoccupations du public devraient continuer, voire augmenter avec le temps.

Politique gouvernementale et milieu industriel : Divers changements se sont produits ces dernières années et ont une incidence sur la sécurité des transports en raison de certaines initiatives gouvernementales et d'impératifs commerciaux. Ces changements comprennent la privatisation de sociétés d'État et la commercialisation de nombreuses activités de Transports Canada dans tous les modes de transport. La vive concurrence qui règne dans toutes les sphères de l'industrie des transports et les demandes du public et des expéditeurs pour bénéficier d'un réseau de transport sûr sont également des facteurs importants. Les bouleversements récents touchant les gros transporteurs aériens au Canada ont aussi contribué à accroître les préoccupations du public au sujet de la sécurité aérienne.

Répercussions de la technologie sur les transports : Au cours des 30 dernières années, la technologie a évolué très rapidement. La principale raison étant les innovations dans le domaine de l'informatique et de l'électronique, la mise au point de nouveaux matériaux et leur utilisation dans l'industrie des transports. Ces innovations concernent tous les modes de transport et dans bien des cas, elles permettent aux enquêteurs d'améliorer leur travail; par contre, elles rendent les activités d'enquête et d'analyse de la sécurité plus complexes et plus spécialisées. Le recours accru à l'automatisation pose des problèmes particuliers au chapitre de l'interface homme-machine quand il s'agit de faire l'analyse des défaillances.

Niveau d'activité : Plus de 3 000 accidents et incidents de transport sont signalés chaque année en vertu des exigences de déclaration du gouvernement fédéral. Le BST fonde sa décision d'ouvrir une enquête sur sa politique de classification des événements (pour des précisions voir le site Web du BST au <http://bst.gc.ca>). Pour décider si l'on doit ouvrir une enquête, on se demande d'abord si une enquête pourrait permettre d'atténuer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. La diminution des ressources à l'échelle du gouvernement au cours des dernières années a amené le BST à revoir sa politique de classification. Le BST n'enquête plus sur certains accidents moins susceptibles de mener à des actions de sécurité, même s'il s'agit d'accidents mortels. Cette décision a suscité des réactions négatives chez le public, et le public surveille plus étroitement les activités du BST.

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 une pénurie de personnel qualifié. Le recrutement du personnel constitue pour le BST une activité très concurrentielle : la plupart des personnes proviennent de l'extérieur de la fonction publique, possèdent les compétences et les connaissances techniques

nécessaires pour un mode de transport en particulier et suivent pendant deux ans la formation d'enquêteur qu'exige le BST. Cette formation n'est offerte dans aucun centre de formation traditionnel et, combinée à l'expérience des enquêtes que possèdent les enquêteurs du BST dans tous les groupes professionnels, à tous les niveaux, fait que ces derniers représentent des ressources très intéressantes pour d'autres organismes et pour l'industrie. Le fait que le gouvernement ne soit pas en mesure de concurrencer avec l'industrie sur le plan des salaires et des avantages ajoute au problème. Le BST doit également tenir compte de l'insécurité des employés dus aux ressources limitées, de l'augmentation de la charge de travail des dernières années, de la perception des inéquités en matière de salaire au sein du BST et de la mise en oeuvre de la Norme générale de classification.

D. Dépenses prévues

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 1999-2000*	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget principal des dépenses	20 294	21 025	20 811	20 811
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2 986	3 061	3 038	3 038
Total du Budget principal des dépenses	23 280	24 086	23 849	23 849
Rajustement des dépenses prévues	15 787			
Dépenses nettes prévues	39 067	24 086	23 849	23 849
<i>Plus:</i> Coût des services fournis par d'autres ministères	2 489	2 392	2 392	2 392
Coût net du programme	41 556	26 478	26 241	26 241

Équivalents temps plein	222	230	230	230
--------------------------------	-----	------------	-----	-----

* Ces chiffres sont les meilleures prévisions sur le total des dépenses prévues d'ici la fin de l'exercice financier et comprennent les coûts supplémentaires de 14 426 000 \$ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

Section III : Plans, résultats et ressources

La structure de planification, de rapport et de responsabilisation du BST comprend un seul secteur d'activité: la promotion de la sécurité des transports.

A. Objectif du secteur d'activité

L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes sur les événements de transport, en relevant et en analysant les manquements à la sécurité, et en publiant les constatations et des recommandations.

B. Description du secteur d'activité

Exécution d'enquêtes indépendantes, d'analyses, d'études et de rapports publics portant sur des accidents de transport, des incidents ou des conditions et situations dangereuses liés au fonctionnement d'un aéronef, d'un navire, de matériel ferroviaire ou de pipelines dans les éléments réglementés par le gouvernement fédéral des systèmes canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et de pipelines, dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, d'identifier les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à la sécurité des transports.

C. Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes

Principaux engagements en matière de résultats

Le BST s'est engagé à promouvoir la sécurité des transports au Canada en faisant des analyses indépendantes, impartiales et à point nommé des lacunes en matière de sécurité qu'il relève au sein du réseau de transport de compétence fédérale.

Résultats escomptés

- 1) Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
- 2) 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.
- 3) Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.

- 4) Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.
- 5) Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.
- 6) Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.

Activités connexes

Mise en oeuvre de BST 2000 (lié aux résultats escomptés 1, 2, 4 et 6)

En 1998, le BST lançait une initiative intitulée BST 2000 afin d'améliorer son efficacité et son efficacité opérationnelle. Une méthodologie intégrée d'enquête de sécurité a été élaborée en vue d'intégrer systématiquement les efforts du BST visant à déterminer les causes et des facteurs contributifs, l'identification des manquements à la sécurité, l'évaluation des dangers liés au réseau national de transport, l'évaluation des options pour atténuer ces dangers, et la communication de messages de sécurité convaincants. Le BST a récemment dispensé la formation sur cette méthodologie à tous ses enquêteurs. Cette formation sera également donnée aux nouveaux enquêteurs qui seront recrutés. En plus de cette formation, le BST dispensera de la formation sur la gestion de projets, le leadership et la gestion des équipes. Au cours de l'année qui vient, on s'efforcera de conduire les nouvelles enquêtes conformément aux principes de la nouvelle méthodologie.

Il a été établi que l'assurance de la qualité était un élément essentiel au succès du BST. Le BST mettra donc en application une approche structurée et systémique d'assurance de la qualité. Un concept détaillé a été élaboré et sa mise en oeuvre débutera au cours de l'année qui vient. Les responsabilités principales pour l'assurance de la qualité et la mesure du rendement seront assignées à des postes désignés de gestionnaires et de subalternes. On établira des paramètres avec lesquels on pourra contrôler le rendement. On définira aussi des processus et des systèmes de contrôle de la qualité.

Cadre de gestion du rendement (lié aux résultats escomptés 4, 5 et 6)

Le développement d'un cadre détaillé de gestion du rendement va bon train. Le BST reliera la mesure du rendement aux fonctions internes d'assurance de la qualité et intégrera la mesure du rendement dans la gestion continue des opérations. Le BST veut s'assurer que la mesure du rendement contribue d'abord à la planification et à la gestion des activités, puis qu'elle répond aux exigences gouvernementales de rapport.

le BST a de la difficulté à définir de bons indicateurs de rendement car toutes les enquêtes sont différentes. Certaines enquêtes donnent lieu à des améliorations importantes en matière de sécurité, alors que d'autres ne donnent lieu à aucune amélioration. De plus, il est pratiquement impossible de quantifier avec précision les répercussions directes ou indirectes du BST sur la sécurité des transports car le BST n'est qu'un seul (petit) organisme parmi d'autres qui se partagent la responsabilité de la promotion de la sécurité des transports.

Des sondages seront faits auprès du public et de l'industrie pour connaître leur degré de satisfaction face aux activités du BST. Le premier sondage sera fait auprès des personnes directement concernées par les activités du BST. D'autres sondages seront faits par la suite pour connaître l'opinion d'autres intervenants, comme les médias, les autres paliers de gouvernement, les personnes associées à des accidents pour lesquels le BST n'a pas fait d'enquête, les syndicats, les associations industrielles, etc.

Le BST travaille également à la mise en oeuvre de la nouvelle stratégie de l'information financière du gouvernement, le nouveau cadre de gestion des ressources humaines, la Norme de classification générale, et la modernisation de la fonction contrôleur. Il a été établi que toutes ces initiatives gouvernementales étaient des priorités pour le BST. La mise en oeuvre de ces initiatives permettra d'établir un cadre de gestion solide qui servira à mesurer le rendement et à faire des rapports à ce sujet. De gros efforts seront faits au cours des 18 prochains mois pour mettre en oeuvre ces importantes initiatives.

Communications améliorées (lié aux résultats escomptés 3, 4 et 5)

De concert avec la mise en oeuvre de la méthodologie intégrée d'enquête de sécurité, le BST fera davantage usage des moyens de communication comme les recommandations provisoires, les avis de sécurité, les communiqués, les magazines de sécurité et les lettres d'information pour diffuser des messages de sécurité importants de façon ponctuelle. Même si pour le BST les rapports d'enquête finals demeurent le principal moyen de communiquer des renseignements de sécurité, les autres moyens de communication seront utilisés plus efficacement pour informer le public, l'industrie et les organismes de réglementation pour les inciter à prendre des mesures de sécurité dans les plus brefs délais.

Le Président continuera d'expliquer en personne, au début de l'enquête, le rôle du BST en matière de sécurité des transports, les activités du BST, et la différence entre la mission du BST et celle des organismes semblables à l'étranger. Il assistera plus souvent à des présentations publiques de rapport final du Bureau et expliquera les conclusions du Bureau et les raisons pour lesquelles des mesures doivent être prises et qui doit les prendre.

Des changements ont été apportés au site Web du BST et il est dorénavant plus facile de faire des recherches spécifiques. Par exemple, dans le cas de l'enquête sur l'accident de

Swissair, une page spéciale a été créée et est mise à jour régulièrement pour pouvoir fournir les renseignements les plus récents sur les progrès de l'enquête. Au cours de l'année, d'autres modifications seront apportées au site Web pour augmenter les possibilités de recherche et rendre le site plus convivial.

Le BST poursuivra ses travaux avec des personnes-clés du gouvernement et de l'industrie pour permettre un échange réciproque de données. Le BST prévoit consolider son rôle en tant que dépositaire canadien officiel des données sur les accidents et les incidents de transport en assurant que ces données sont accessibles aux autres quand c'est nécessaire. L'utilisation efficace des technologies et des systèmes de télécommunications jouera un rôle important dans l'amélioration de l'accès aux données. Le BST poursuit également diverses initiatives visant à assurer la qualité et l'intégrité des données. Ces initiatives seront intégrées dans le programme systémique d'assurance de la qualité.

Le BST a mis sur pied un processus qui permet des communications plus fréquentes et plus élaborées avec les familles des victimes du vol 111 de la Swissair. Il a dressé, entre autres, des listes de diffusion par courriel, il a organisé des séances d'information pour les familles ainsi que des visites au hangar des opérations à l'intention des familles et il a monté des vidéos. Ces gestes sont le résultat direct du nombre croissant de demandes que reçoit le BST. De plus en plus, les proches des victimes d'accident demandent des renseignements détaillés et complets concernant l'enquête et ses résultats. Au cours de la période de planification, le BST évaluera son expérience relative à l'enquête sur l'accident de la Swissair et à d'autres dossiers et révisera ses stratégies de communication pour mieux les adapter aux besoins changeants des proches des victimes.

Améliorer la capacité d'intervention (lié aux résultats escomptés 1, 2, 3, 4 et 6)

La récente enquête sur l'accident de la Swissair a démontré que les ressources en personnel du BST sont très minces. Le BST devra au cours des prochaines années recruter un nombre suffisant de personnes qui possèdent la formation nécessaire pour répondre à un accident majeur, tout en permettant de maintenir un niveau d'activités quotidiennes acceptable. Ce problème s'atténuera uniquement avec le temps puisqu'il faut environ deux ans de formation et d'expérience sur le terrain pour permettre à un nouvel enquêteur d'agir pleinement à ce titre. Le BST dressera également un plan de relève pour combler tous les postes de niveau exécutif qui pourraient devenir vacants au cours des prochaines années puisque plusieurs personnes en poste auront le droit de prendre leur retraite au cours de ces années.

Le BST commencera à recruter plus de personnel qui possède les connaissances, les habiletés et les aptitudes nécessaires pour apprendre dans un environnement dynamique. Ceci est particulièrement important puisque les changements s'effectuent à un rythme accéléré et que la technologie joue un rôle de plus en plus important au sein de l'industrie des transports. Les enquêteurs du BST doivent tenir leurs connaissances et leurs compétences à jour. Les effectifs vieillissants du BST doivent relever un défi grandissant

à cet égard. Le rajeunissement des effectifs est donc essentiel au cours des prochaines années si le BST veut continuer à remplir sa mission efficacement.

Au cours de la période de planification, le BST révisera ses besoins en ressources et discutera de diverses options avec le Secrétariat du Conseil du Trésor. Il faudra établir clairement ce qu'on attend du BST et s'assurer que le BST possède les ressources nécessaires pour répondre efficacement à ces attentes.

Ressources (000\$)

Activités connexes	Dollars	% du budget	ETP
Enquêtes	18 535 \$	70 %	159
Communications et production des rapports	1 059 \$	4 %	15
Formation	1 059 \$	4 %	2
Autres activités	5 825 \$	22 %	54
Total	26 478 \$	100 %	230

D. Renseignements financiers

Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Total
Dépenses nettes prévues	24 086
<i>Plus: Services fournis gratuitement par d'autres ministères</i>	
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 480
Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	879
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	18
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada	15
	<hr/>
	2 392
	<hr/>
Coût net du programme pour 2000-2001	26 478

Section IV : Autres renseignements

D'autres renseignements sont également postés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au: <http://bst.gc.ca>. Vous pouvez également nous joindre à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada

200, promenade du Portage

4^e étage

Hull (Québec)

K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239