



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses
2001-2002

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, 2001

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 BT31-2/2002-III-73

ISBN 0-660-61501-0

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses 2001-2002

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 | |
| | 2.1 Mandat, rôles et responsabilités | 5 |
| | 2.2 Objectif de l'organisme ou du programme | 6 |
| | 2.3 Contexte de la planification | 6 |
| | 2.4 Dépenses prévues de l'organisme | 10 |
| Section III : | Plans, résultats, activités et ressources de l'organisme | |
| | 3.1 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités ... | 11 |
| | 3.2 Principaux engagements en matière de résultats, résultats escomptés, activités et ressources connexes | 11 |
| Section IV : | Renseignements financiers | 17 |
| Section V : | Autres renseignements | 19 |

Section I : Message du président

Je crois que le Bureau de la sécurité des transports du Canada (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. La réputation d'excellence dont jouit le BST en tant qu'organisation professionnelle indépendante et compétente fait l'unanimité tant au Canada qu'à l'étranger. Ces 10 dernières années, les responsables de la réglementation et l'industrie ont pris de nombreuses mesures au chapitre de la sécurité afin de réduire les risques. 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.

L'industrie des transports continue d'évoluer à un rythme accéléré. Le BST a entrepris de nombreuses démarches pour se tenir au fait des innovations technologiques, des fusions et de la mondialisation de l'industrie, de l'émergence du Canada en tant qu'exportateur important de réactifs de transport régional et de wagons de chemin de fer, des demandes croissantes pour de l'information, du niveau de responsabilité accru, des besoins changeants des familles de victimes, et de la concurrence acharnée qui se livre sur les marchés pour du personnel compétent. Toutes ces demandes ont pour effet d'exercer des pressions considérables sur les ressources financières et humaines du BST. Des projets sont en cours pour soulager quelque peu ces pressions.

Le BST a pris plusieurs initiatives récemment pour renforcer son cadre de gestion et mettre en oeuvre des mesures de rendement efficaces. Par exemple, le BST a la ferme intention d'établir des processus systématiques d'assurance de la qualité et de mettre en oeuvre le nouveau cadre de gestion des ressources humaines et les fonctions modernes de contrôleur. Le BST considère son personnel comme sa ressource la plus importante et c'est pourquoi, il continuera de déployer des efforts soutenus au chapitre de la formation et du perfectionnement des employés. Ainsi, des plans sont en train d'être élaborés pour rajeunir l'effectif. D'autre part, des investissements soutenus dans l'examen et l'amélioration continus des méthodes de travail demeureront prioritaires pour l'organisation.

Ces dernières années, j'ai moi-même participé à la publication d'un certain nombre de rapports définitifs du Bureau. Cette démarche, selon moi, a aidé les Canadiens et les Canadiennes à mieux comprendre le travail du BST au chapitre du suivi des questions reliées à la sécurité des transports. Au cours de la prochaine année, je continuerai d'être mêlé à de tels événements, tandis que le personnel professionnel maintiendra ses efforts pour répondre à la demande sans cesse croissante de renseignements des nombreux intervenants, y compris les médias et les plus proches parents.

Au cours du prochain exercice, le BST sera confronté à de nombreux enjeux et à de nombreuses pressions. Cela dit, j'ai la certitude que grâce à ses compétences et à son dévouement, le personnel du BST sera à la hauteur de la tâche et continuera à rehausser la sécurité des transports pour les Canadiens et Canadiennes.

DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Rapport sur les plans et les priorités de 2001-2002

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2001-2002 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement le mandat, les priorités, les stratégies de l'organisation et les résultats escomptés par celle-ci;
- sont conformes aux principes de divulgation de l'information énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du rapport sur les plans et les priorités*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion.

Je suis satisfait des méthodes et des procédures d'assurance de la qualité qui ont été utilisées pour produire le RPP.

Les ministres du Conseil du Trésor ont approuvé la Structure de planification, de rapport et de responsabilisation (SPRR) sur laquelle s'appuie le présent document et qui sert de fondement à la reddition de comptes sur les résultats obtenus au moyen des ressources et des pouvoirs fournis.

Directeur exécutif

Date

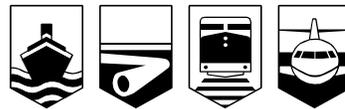
Section II : Vue d'ensemble de l'organisme

2.1 Mandat, rôles et responsabilités

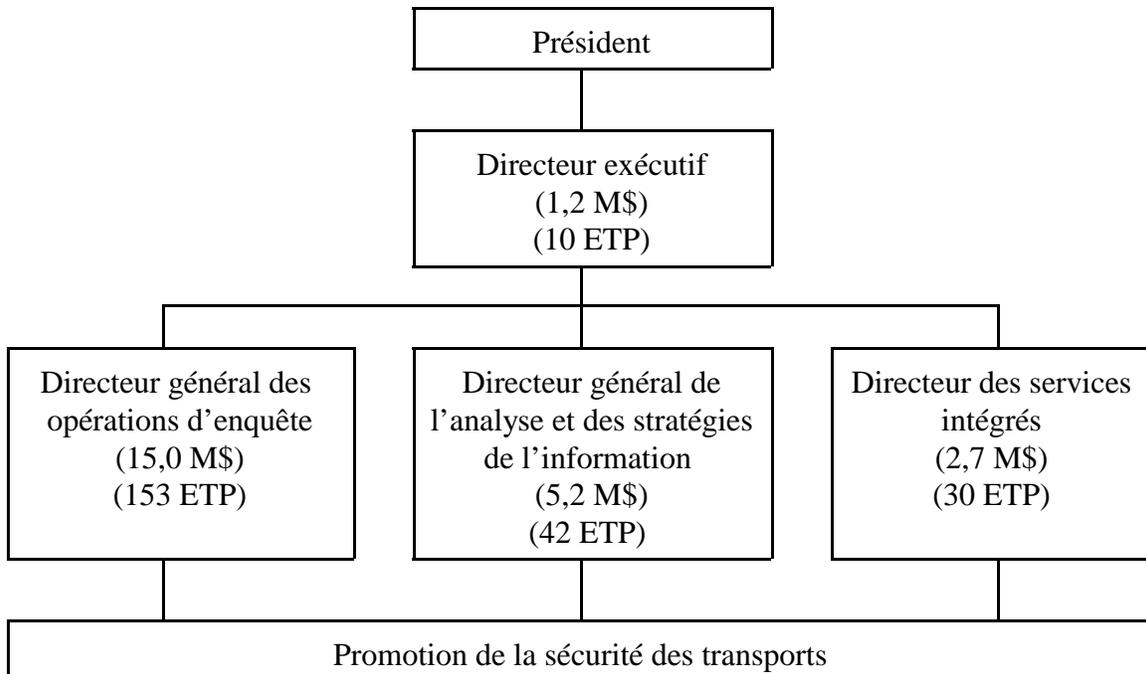
Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST est un organisme indépendant des autres ministères et organismes 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.



2.2 Objectif de l'organisme ou du programme

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

2.3 Contexte de la planification

Le BST oeuvre dans le contexte du vaste et complexe réseau de transport au Canada. Ce système est très dynamique et est en évolution constante.

Le secteur maritime implique quelque 46 000 bateaux d'immatriculation canadienne et de nombreux navires commerciaux étrangers qui effectuent environ 38 000 voyages 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. D'autre part, environ 25 000 bateaux de pêche canadiens ont été autorisés à prendre part à diverses pêches commerciales l'année dernière. Près des deux tiers de ces bâtiments étaient d'immatriculation canadienne.

Le réseau ferroviaire compte une trentaine de compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral exploitant près de 65 000 kilomètres de voies. Le réseau génère plus de 579 milliards de tonnes-kilomètres de produits, crée près de 121 millions de trains de marchandises-kilomètres de travail et plus de 1,4 milliards de voyageurs-kilomètres 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.

Ce contexte n'est pas sans soulever des enjeux particuliers pour le BST :

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. De nouvelles demandes de renseignements se sont manifestées au lendemain de certains accidents, comme l'écrasement du vol 111 de Swissair survenu près de Peggy's Cove, le déraillement d'un train au Mont St. Hilaire, le naufrage du True North près de Tobermory et l'incident survenu dans le secteur du transport par pipeline et qui a impliqué le déversement de produits pétroliers près de Prince George. Les médias s'attendent à une couverture sur place directe et permanente. D'autre part, les attentes des plus proches parents pour un soutien de la part des organismes d'enquête ont également augmenté. Ils sont insatiables dans leurs demandes de renseignements concrets à jour. Ils veulent tous suivre de près le déroulement de l'enquête; vu l'ampleur du drame qui les afflige. Il faut accorder une attention particulière aux communications qui se feront avec ces personnes. Le BST fait également face à une demande croissante de renseignements en vertu du Programme d'accès à l'information. Répondre à toutes ces demandes au moyen des ressources existantes représente un défi de taille.

Politique gouvernementale et milieu industriel : Divers changements qui se sont produits ces dernières années pourraient avoir 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, ainsi qu'une fusion et une mondialisation de plus en plus grande des entreprises. 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.

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 risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. En raison de contraintes au chapitre des ressources, le BST n'enquête pas sur les accidents moins susceptibles de se traduire par des mesures de sécurité et ce, même s'il y a eu des pertes de vie. Cette situation a donné lieu à un certain mécontentement de la part du public, ce qui a attiré davantage l'attention du public sur les activités du BST. Le BST est également aux prises avec un arriéré d'enquêtes. Ainsi environ, 170 enquêtes environ sont en cours et près de la moitié le sont depuis plus d'un an. La gestion de cet arriéré, sans compter les nouvelles enquêtes qui ne cessent de s'ajouter, représente pour le BST une nouvelle difficulté à surmonter en raison des ressources limitées à sa disposition.

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 problème prend une nouvelle tournure dans la mesure où le gouvernement

est incapable de rivaliser avec l'industrie sur le double plan des salaires et des avantages sociaux. Le BST doit également composer avec des employés préoccupés et anxieux en raison des ressources limitées et des charges de travail à la hausse au cours des dernières années, des disparités salariales qui sont perçues à l'interne et de la mise en oeuvre prévue de la norme générale de classification.

Enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair : L'écrasement du vol 111 de Swissair survenu près de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse, le 2 septembre 1998 a mis à rude épreuve les ressources du BST. Il s'agit de l'accident le plus complexe survenu dans les annales canadiennes des transports. Le BST a dû y affecter la majorité de ses ressources et doit se débattre maintenant avec un arriéré de travail. Les efforts qui continuent pour mener l'enquête à terme absorbent beaucoup de ressources du BST, tant et si bien que la situation n'a guère changé au chapitre de l'arriéré des enquêtes. L'enquête sur cet accident a démontré la très grande vulnérabilité du BST lorsque survient un accident majeur de transport.

2.4 Dépenses prévues de l'organisme

| (en milliers de dollars) | Prévision des dépenses 2000-2001* | Dépenses prévues 2001-2002 | Dépenses prévues 2002-2003 | Dépenses prévues 2003-2004 |
|--|--------------------------------------|---|----------------------------------|----------------------------------|
| Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut) | 24 086 | 24 121 | 24 121 | 24 156 |
| Rajustements** | 6 290 | - | - | - |
| Dépenses nettes prévues | 30 376 | 24 121 | 24 121 | 24 156 |
| Plus : Coût des services reçus à titre gracieux | 2 392 | 2 795 | 2 795 | 2 795 |
| Coût net du programme | 32 768 | 26 916 | 26 916 | 26 951 |
| Équivalents temps plein | 230 | 235 | 235 | 235 |

* 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 4 425 000 \$ associés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de la Swissair.

** Les rajustements sont nécessaires pour tenir compte des autorisations obtenues depuis la présentation du Budget principal des dépenses et comprennent des transferts en provenance des crédits du Conseil du Trésor et des budgets supplémentaires.

Section III : Plans, résultats, activités et ressources de l'organisme

3.1 Renseignements détaillés sur les secteurs d'activités

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

L'objectif est de promouvoir la sécurité des transports avec l'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.

3.2 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 ponctuelles 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

Préparation opérationnelle (lié aux résultats escomptés 1, 2, 3, 4 et 5)

La récente enquête sur l'accident du vol 111 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 commencera à recruter plus de personnel qui possède les connaissances, les habiletés et les aptitudes nécessaires pour apprendre dans un environnement dynamique selon une approche basée sur les compétences. 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.

Avec la fin imminente de l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, le BST se penchera sur les leçons apprises au cours de l'enquête. Les résultats de cet exercice serviront à élaborer une stratégie globale sur la façon de traiter un accident majeur tout en réduisant au minimum l'impact sur les activités courantes. Cet examen comprendra également la revue et la mise à jour des outils de travail et des procédures de fonctionnement.

Délais de production des rapports (lié aux résultats escomptés 2, 3, 4, 5 et 6)

Le délai d'un an adopté par le BST pour la publication d'un rapport d'enquête définitif n'a pas encore été respecté pour la majorité des enquêtes. Un sondage mené en 1999 auprès des intervenants a confirmé ce que la gestion du BST a perçu comme étant un problème, soit les délais de publication des rapports. Au cours de la période de planification, des mesures seront prises pour élaborer et mettre en oeuvre une stratégie pour réduire l'arriéré et concevoir des mesures préventives à cet égard. On mène actuellement une étude sur les ressources requises pour traiter cette charge de travail (voir *stratégies de ressourcement* à la prochaine page). Une analyse des procédures sera effectuée afin de relever et de corriger rapidement les goulots d'étranglement au sein du processus de production des rapports. Des outils de travail nouveaux ou améliorés seront acquis ou mis au point. D'autre part, le BST élaborera et mettra en oeuvre une stratégie intégrée de gestion de l'information afin de recueillir, d'organiser, d'utiliser, de diffuser et de gérer des données et des renseignements en matière de sécurité des transports, en fonction de ses objectifs opérationnels et administratifs.

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 est amorcée. Les responsabilités principales pour l'assurance de la qualité et la mesure du rendement ont été assignées à des postes désignés de gestionnaires et de subalternes. On établira des paramètres avec lesquels on pourra contrôler le rendement. Des processus et des systèmes de vérification de la qualité seront définis et mis en oeuvre.

Le BST poursuivra ses travaux avec des partenaires-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 utilisera davantage divers outils de communication comme les recommandations provisoires, les avis de sécurité, les communiqués, les bulletins de sécurité et les lettres d'information, dans le but de diffuser au moment opportun des renseignements en matière de sécurité. Alors que les rapports d'enquête définitifs demeureront le produit le plus apparent du BST, d'autres moyens de communication seront utilisés plus efficacement afin d'informer le public, l'industrie et les responsables de la réglementation et de les inciter à prendre des mesures de sécurité le plus rapidement possible.

Stratégies de ressourcement (lié aux résultats escomptés 1, 3, 4 et 6)

Ces dernières années, le BST a éprouvé des difficultés à satisfaire à ses exigences opérationnelles, en raison principalement d'une charge de travail en hausse et d'une base de ressources humaines et financières amenuisée. Comme il a été mentionné dans les objectifs stratégiques, le BST continue de déployer des efforts afin d'élaborer et de mettre en oeuvre des méthodes et des processus de travail plus efficaces et plus efficaces et de promouvoir et de développer un effectif plus productif.

Le BST élaborera une campagne nationale de recrutement, combinée à un programme de perfectionnement pour combler les postes spécialisés d'enquêteurs. Le BST désire attirer de nouveaux employés pour rajeunir son effectif et se doter d'employés professionnels qualifiés qui lui permettront de satisfaire à ses exigences opérationnelles. Le BST prendra également des mesures pour créer un milieu de travail qui répond aux besoins de ses employés, de telle sorte que l'organisation puisse être perçue comme un employeur de choix et, ainsi, améliorer son taux de maintien en poste des employés.

Le BST se penchera sur ses cadres de gestion des ressources humaines, financières et administratives et adoptera une approche de gestion des ressources comparable au milieu des affaires. On travaille actuellement à la mise en oeuvre de la stratégie gouvernementale d'information financière, du cadre de gestion des ressources humaines, des nouvelles délégations de pouvoir de dotation, de la norme générale de classification, du cadre de gestion du matériel et de la modernisation des fonctions de contrôleur. Toutes ces initiatives contribueront à établir un cadre de gestion solide grâce auquel l'organisation pourra équilibrer sa charge de travail et gérer ses ressources d'une façon plus efficace et plus systématique.

Une étude sur la base des ressources du BST est également en cours. Lorsque la chose est possible, les ressources seront réaffectées à des secteurs où elles pourront servir de façon plus efficace à l'exécution du mandat prévu dans la législation. Au cours de la période de planification, le BST examinera ses besoins en ressources et discutera de diverses options à ce chapitre avec le Secrétariat du Conseil du Trésor. Les grandes questions devront être traitées afin de définir clairement les attentes vis-à-vis le BST et de s'assurer que l'organisation dispose des ressources nécessaires pour y répondre de façon efficace.

La mise au point d'un cadre global de mesure du rendement va bon train. Le BST intégrera la mesure du rendement dans la gestion courante des activités et établira un lien entre elle et la fonction interne d'assurance de la qualité. L'organisation veut faire en sorte que la mesure du rendement sert d'abord et avant tout à la planification et à la gestion des activités et en second lieu à satisfaire aux exigences gouvernementales en matière de production de rapports. Le travail se poursuivra en vue de définir des indicateurs de rendement qualitatifs et quantifiables significatifs. Toutefois, le BST éprouve des difficultés à définir des indicateurs pertinents de mesure du rendement du simple fait que

les enquêtes diffèrent d'un accident à l'autre. Certaines d'entre elles se traduisent par des améliorations notables au chapitre de la sécurité et d'autres, pas du tout. D'autre part, il est pratiquement impossible de mesurer de façon précise l'impact direct, voir indirect du BST sur la sécurité des transports du simple fait, encore une fois, que l'organisation est un petit intervenant parmi plusieurs dont les responsabilités consistent à promouvoir la sécurité des transports.

Des sondages seront effectués pour mesurer le degré de satisfaction de certaines portions du public et de l'industrie relativement au travail du BST. Les sondages s'adresseront principalement aux personnes qui manifestent un intérêt direct à l'égard du travail du BST et à d'autres groupes comme les médias, les autres paliers de gouvernement, des personnes ayant un lien avec les accidents sur lesquels le BST n'enquête pas, les syndicats, les associations industrielles, etc.

Ressources (000\$)

| Activités connexes | 2001-2002 | 2002-2003 | 2003-2004 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Enquêtes | 18 034 \$ | 18 034 \$ | 18 069 \$ |
| Communications et production des rapports | 1 346 \$ | 1 346 \$ | 1 346 \$ |
| Formation | 1 077 \$ | 1 077 \$ | 1 077 \$ |
| Autres activités | 6 459 \$ | 6 459 \$ | 6 459 \$ |
| Total | 26 916 \$ | 26 916 \$ | 26 951 \$ |

Section IV : Renseignements financiers

Coût net du programme pour l'année budgétaire

| (en milliers de dollars) | Total |
|---|-------------|
| Dépenses nettes prévues | 24 121 |
| <i>Plus : Services reçus sans frais</i> | |
| Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada | 1 556 |
| Cotisations aux régimes d'assurance des employés et coûts payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor | 1 186 |
| Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada | 21 |
| Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada | 32 |
| | <hr/> 2 795 |
| Coût net du programme pour 2001-2002 | 26 916 |

Section V : 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