



# Bureau de la sécurité des transports du Canada

Budget des dépenses  
2002-2003

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 sont déposés au printemps, 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, 2002

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 BT31-2/2003-III-73

ISBN 0-660-61827-3

# **Bureau de la sécurité des transports du Canada**

**Budget des dépenses  
2002-2003**

**Un rapport sur les plans et les priorités**

---

Charles Simpson  
Président intérimaire  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

---

Stéphane Dion  
Président  
Conseil privé de la Reine pour le  
Canada



## Table des matières

<b>Section I :</b>	<b>Mot du président</b> .....	1
	<b>Déclaration de la direction</b> .....	2
<b>Section II :</b>	<b>Raison d'être</b> .....	3
<b>Section III :</b>	<b>Plans et priorités</b> .....	5
	III.1 - Résultat stratégique .....	5
	III.2 - Priorités .....	5
	III.3 - Plans .....	7
	III.4 - Défis et risques .....	9
<b>Section IV :</b>	<b>Organisation</b> .....	13
	Dépenses prévues de l'organisme .....	14
	Coût net du programme pour l'année budgétaire .....	14
	Autres renseignements .....	15



## **Section I : Mot du président**

Depuis sa création il y a un peu plus de onze ans, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est bâti une solide réputation, au point de vue national et international, en tant qu'organisme d'enquête professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares organismes d'enquête multi-modal dans le monde. Il s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un leader mondial à cet égard.

Le BST vise à améliorer sans cesse sa valeur aux yeux des Canadiens et de la communauté de la sécurité des transports. Pour ce faire, le BST se fonde sur l'engagement du gouvernement fédéral de se concentrer sur les citoyens, d'être guidé par des valeurs, de mettre l'accent sur les résultats et de gérer les dépenses de façon judicieuse.

Le présent rapport fait état d'un organisme pleinement engagé dans les premières étapes d'une transition importante. Deux éléments sont essentiels pour assurer le succès du BST dans l'avenir : un cadre de gestion des ressources solide et un sens aigu du rendement actuel de l'organisme et des attentes des Canadiens face à ce dernier. Au cours de l'année financière 2002-2003, le BST se concentrera sur l'établissement d'un cadre fonctionnel et clairement articulé de planification stratégique et de gestion opérationnelle, ainsi que sur l'analyse des besoins des clients. Pour accomplir ces activités fondamentales, l'organisme sera appelé à accomplir beaucoup de travail même s'il est déjà mis à l'épreuve par plusieurs milliers d'accidents et d'incidents signalés chaque année.

Le Bureau de la sécurité des transports est très satisfait de ses résultats et jette un regard sur l'avenir avec détermination et résolution.

## DÉCLARATION DE LA DIRECTION

### *Rapport sur les plans et les priorités de 2002-2003*

Je sou mets, en vue de son dépôt au Parlement, le rapport sur les plans et les priorités de 2002-2003 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

À ma connaissance, les renseignements contenus dans ce rapport :

- décrivent fidèlement les plans et les priorités de l'organisme;
- sont conformes aux principes de présentation énoncés dans les *Lignes directrices pour la préparation du Rapport sur les plans et les priorités 2002-2003*;
- sont complets et exacts;
- sont fondés sur de bons systèmes d'information et de gestion ministériels.

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

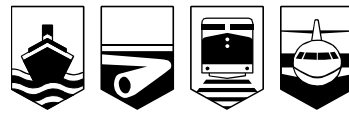


## Section II : Raison d'être

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.





## **Section III : Plans et priorités**

### **III.1 - Résultat stratégique**

Le BST s'engage à promouvoir la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes et d'analyses indépendantes, impartiales et en temps opportun des manquements à la sécurité dans le réseau des transports réglementé par le gouvernement fédéral. Le succès du BST sera démontré par :

- l'accroissement et la justification de la confiance du public dans la sécurité du réseau des transports;
- la mise en œuvre opportune de mesures de sécurité pertinentes;
- l'accroissement de la sensibilisation aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public;
- le niveau de sécurité amélioré grâce à une réduction des risques;
- un rendement organisationnel efficace.

### **III.2 - Priorités**

Les deux derniers rapports sur le rendement du BST indiquent que ce dernier a généralement atteint ses objectifs publiés comme décrits dans les rapports sur les plans et les priorités précédents et a réussi à s'acquitter de sa mission. En effet, les Canadiens semblent avoir confiance dans la mission et le rendement global de l'organisme. Toutefois, les rapports font également état de certains secteurs pour lesquels le BST n'a pas pleinement atteint ses objectifs. Par exemple, le niveau de service établi pour la publication opportune des rapports d'enquête n'a pas été atteint. On a noté que les Canadiens ne comprennent pas entièrement le rôle du BST en ce qui a trait à la promotion de la sécurité des transports. Les efforts visant à établir un cadre de mesure du rendement avec des indicateurs de rendement solides n'ont pas encore donné les résultats escomptés.

Après quelques années d'efforts donnant des résultats variés, la haute gestion du BST a déterminé qu'une nouvelle approche s'avérait nécessaire. Au cours des quelques derniers mois, le BST a entrepris un processus exhaustif de planification stratégique avec la participation d'un échantillon d'employés très vaste. Un examen de l'environnement interne et externe a servi à appuyer ce processus de planification grâce à l'identification des questions qui doivent être résolues afin qu'il soit de plus en plus possible d'atteindre les résultats stratégiques. Ces questions ont été utilisées dans l'élaboration des stratégies suivantes qui donnent un sens de direction aux activités du BST pendant la période de planification de 2002 à 2005 (voir le site web du BST au <http://www.bst.gc.ca> pour le plan stratégique complet) :

1. Améliorer l'efficacité et l'efficience des produits du BST sur le plan de la rapidité et de la qualité.
  - Le BST s'assurera que l'élaboration de ses produits s'appuiera sur des principes qui viseront à améliorer la sécurité des transports et à répondre aux besoins des clients et du réseau en général.
2. Se concentrer sur la constatation et la communication des manquements à la sécurité du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
  - Le BST doit trouver un juste équilibre entre les efforts et les ressources affectés d'une part aux enquêtes sur les accidents de transport (permettant de constater et de communiquer les manquements à la sécurité) et d'autre part à sa gestion efficace dans un contexte de service fédéral public.
3. Améliorer l'efficacité organisationnelle relativement à la réalisation des activités du BST et s'assurer que l'organisme possède les ressources nécessaires.
  - Créer un environnement de travail géré adéquatement et disposant des ressources nécessaires, au sein duquel on encourage le perfectionnement continu des personnes et de l'organisme.
4. Optimiser l'établissement d'alliances, de partenariats et de liens en vue de promouvoir la mission du BST.
  - Afin de tirer avantage de l'efficacité et des économies accumulées grâce à la mise en commun des ressources et de l'expertise, le BST approfondira et renforcera ses relations stratégiques avec les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux.
5. Mettre en valeur la réputation nationale et internationale du Bureau, en le présentant comme une ressource digne de foi et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.
  - Le BST se positionnera de manière à inspirer confiance au public, à l'industrie et aux autres ministères afin d'accroître sa capacité d'avoir une incidence positive sur la sécurité des transports.

Une liste d'activités essentielles a dérivé de ces stratégies. Ces activités sont très importantes pour le succès à long terme du BST, mais elles ne peuvent pas toutes être adressées dans une seule année. Pour l'année financière 2002-2003, les priorités en matière de nouvelles activités seront :

- l'identification des besoins des clients et le rajustement des programmes en conséquence,
- la mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne.

Ces priorités sont très vagues car elles sont extraites d'un travail en cours et non des résultats d'un processus de planification formel et bien établi. Le BST est présentement

dans une période de transition visant à renouveler ses processus de planification interne et à les intégrer pleinement avec le cycle annuel de planification et de rapport du gouvernement. Au cours de la prochaine année, les processus internes seront peaufinés et auront comme conséquence une série de priorités plus détaillées pour le prochain cycle de planification.

### **III.3 - Plans**

Après avoir défini les priorités énoncées auparavant, le BST a entrepris d'élaborer un plan opérationnel détaillé qui servira de fondement afin de guider les activités et les décisions de répartition des ressources pour l'année à venir. Le plan opérationnel complet sera disponible sous peu sur le site web du BST au <http://www.bst.gc.ca>

Au cours de la prochaine année, on se concentrera sur les activités de révision et d'analyse ainsi que sur la planification et la mise en oeuvre de changements afin de mieux positionner l'organisme pour que ce dernier puisse s'acquitter de sa mission de façon viable à long terme. Ceci pourrait inclure une diminution ou une réduction de certaines activités normales afin de libérer des ressources qui peuvent être appliquées à la réalisation des priorités corporatives. On prévoit donc que les produits les plus visibles du BST, comme les enquêtes, les rapports et les publications, n'augmenteront pas et, dans certains cas, pourraient diminuer. Un minimum de deux ans sera nécessaire pour planifier et mettre en oeuvre les changements avant que des avantages importants ne se réalisent. Tout au long de cette période de transition, le BST s'assurera qu'un niveau de qualité élevé soit maintenu dans son travail et qu'une attention appropriée soit portée sur d'autres questions importantes comme la santé et la sécurité au travail, l'équité en matière d'emploi et les langues officielles.

#### Identification des besoins des clients et rajustement des programmes (liée aux stratégies 1, 4 et 5)

Au cours de la période de planification, de nombreuses activités seront entreprises afin d'engager les clients du BST dans un processus de consultation. Cette consultation donnera au BST un aperçu plus vaste à savoir s'il s'acquitte de sa mission avec succès et à savoir la manière dont le public le perçoit. Elle vise également à clairement identifier les besoins et les attentes des clients. Les résultats du processus de consultation seront ensuite utilisés, ainsi que d'autres renseignements, dans la révision des processus opérationnels et des produits de l'organisme. Les produits du BST seront ajustés afin de mieux répondre aux besoins des clients. Les processus opérationnels liés aux enquêtes sur les accidents de transport, à la constatation des manquements à la sécurité, à l'assurance de la qualité et à la gestion de l'information seront aussi modifiés le cas échéant. Ceci inclura l'exploration de changements organisationnels, des options de prestation de services alternatifs, de partenariats stratégiques et des besoins de formation du personnel.

Du travail sera également entrepris sur l'initiative de gouvernement en ligne afin d'améliorer l'accès aux données du BST sur les accidents de transport.

Cette approche plus systémique a été identifiée comme le meilleur choix pour le BST. Au cours des dernières années, un grand nombre d'initiatives isolées ont été mises en oeuvre; ces initiatives ont eu des répercussions restreintes. Au cours des onze années depuis la création du BST, il n'y a jamais eu d'évaluation approfondie de l'opinion des clients au sujet des produits du BST. La gestion s'est fiée en grande mesure sur des anecdotes et des rétroactions informelles pour guider ses décisions. Il est donc approprié d'entreprendre un tel processus afin de cibler les ressources et les priorités de l'organisme pour les années à venir.

Les principales étapes pour le BST seront : l'achèvement du processus de consultation des clients et l'élaboration d'une nouvelle liste de produits d'ici la fin de 2002; la révision des processus opérationnels et l'élaboration d'un plan d'action; et la mise en oeuvre des changements à compter de l'année financière 2003-2004. Les résultats et l'atteinte des objectifs seront mesurés au moyen d'un cadre structuré de gestion du rendement et d'un processus continu de consultation des clients à compter de 2004-2005.

On prévoit que les ressources allouées à ces priorités pendant cette période de planification s'élèveront à 400 000 \$ et 3 équivalents temps plein y seront affectés.

#### Mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne (liée aux stratégies 2 et 3)

En 2000, le BST a terminé une évaluation de sa capacité en matière de fonction de contrôleur. Cette évaluation a récemment été mise à jour. Le rapport d'évaluation est disponible sur le site web du BST au <http://www.bst.gc.ca>. L'évaluation a révélé un nombre d'éléments du cadre de gestion qui doivent être améliorés afin d'atteindre le statut de fonction de contrôleur moderne. L'équipe de gestion a immédiatement reconnu l'importance et les avantages de ces améliorations et a entrepris des initiatives précises, comme : la planification stratégique; une révision de la gouvernance; une révision des délégations; et la mise en oeuvre d'une approche de gestion et de prise de décision plus globale. On élabore présentement un plan d'action détaillé pour la modernisation de la fonction de contrôleur. Ce plan sera mis en oeuvre au cours des deux prochaines années. La mise en oeuvre des initiatives sur la modernisation des ressources humaines prendra également place en parallèle.

Un des plus importants écarts dans le cadre de gestion du BST est l'absence d'un cadre solide de gestion des ressources. Comme première étape, on finalise présentement un plan d'affaires qui facilitera la répartition des ressources à court terme (2002-2003) et de façon continue. Deuxièmement, un processus formel de planification, budgétisation et de rapport conforme au cycle gouvernemental sera mis en oeuvre à temps pour la planification de l'année financière 2003-2004. Ce processus intégrera toutes les activités

de planification et de rapport de l'organisme (ressources humaines, budgets, actifs, technologie de l'information, gestion de l'information, formation et opérations) de manière cohérente.

L'habileté du BST à apporter des changements importants a été gênée en grande partie par des contraintes de ressources et par l'absence d'un cadre formel de gestion des ressources. L'engagement récent en matière d'activités de renouvellement aura comme conséquence des pressions additionnelles à court terme sur les ressources disponibles. Toutefois, la mise en oeuvre de la modernisation de la fonction de contrôleur fournira le cadre nécessaire pour mieux gérer les ressources restreintes du BST. L'élaboration d'une vision à long terme pour l'organisme, combinée à l'ajustement des produits et des processus opérationnels, fournira les éléments essentiels requis pour évaluer la justesse des ressources de base actuelles pour que le BST puisse s'acquitter de sa mission légiférée. Le BST sera alors mieux en mesure de discuter des pressions budgétaires résiduelles avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et de trouver des solutions pratiques afin d'assurer l'intégrité du programme.

On prévoit que les ressources allouées à ces priorités pendant cette période de planification s'élèveront à 350 000 \$ et 3 équivalents temps plein y seront affectés.

### **III.4 - Défis et risques**

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien très vaste et complexe (voir le site Internet de Transports Canada à [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) pour plus de détails). Ce réseau est fort dynamique et en perpétuel changement, ce qui présente des défis particuliers pour le BST.

#### **L'intérêt du public pour la sécurité des transports**

La sécurité des transports a toujours été une question d'intérêt public au Canada en grande partie à cause du rôle social et économique essentiel que joue le réseau de transport au pays. De nouvelles demandes de renseignements ont découlé d'accidents comme l'écrasement du vol 111 de la Swissair (SR 111) près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), le déraillement d'un train de Via Rail en avril 2001 à Stewiacke (Nouvelle-Écosse), le naufrage du petit navire à passagers « TRUE NORTH II » près de Tobermory (Ontario), et l'explosion d'une station de compression d'un gazoduc en février 2001 dans les Cantons de l'Est, au Québec. Les médias s'attendent à une couverture sur place, en temps réel, 24 heures sur 24. Les attentes des proches des victimes à l'endroit des organismes d'enquête sont également plus grandes. En effet, ils ont une énorme soif d'information factuelle à jour, et la majorité d'entre eux veulent suivre de près le déroulement de l'enquête. Le BST doit faire preuve de beaucoup de tact lorsqu'il

communiqué avec les proches des victimes. Le nombre de demandes de renseignements sur les accidents de la part des organismes de réglementation, ainsi que le nombre de demandes de renseignements par le biais du programme d'accès à l'information, a augmenté, surtout étant donné la tendance à tenter des poursuites par suite d'accidents de transport. En fait, répondre à ces demandes de plus en plus nombreuses représente un véritable défi, compte tenu des ressources actuelles.

### Politique gouvernementale et milieu sectoriel

Depuis quelques années, en raison en partie d'initiatives gouvernementales et en partie en réponse aux impératifs commerciaux, divers changements se sont produits qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité des transports. Parmi ces changements, mentionnons la privatisation de sociétés d'État, la commercialisation de nombreuses opérations de Transports Canada, dans tous les modes, et la fusion et la mondialisation au sein de l'industrie. L'environnement très compétitif dans tous les éléments du secteur des transports et les demandes du public et des transporteurs pour un réseau de transport presque exempt d'accidents sont d'importantes considérations.

### Incidence de la technologie sur les transports

Au cours des 10 dernières années, le rythme des percées technologiques dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est en grande partie attribuable aux importants perfectionnements apportés aux ordinateurs et à la technologie électronique, au développement de nouveaux matériaux et à leur application au sein de l'industrie des transports. Les répercussions de ces innovations se font sentir dans tous les modes de transport, et bien que bon nombre d'entre elles permettent aux enquêteurs d'accomplir leur travail de façon plus efficace, elles rendent également les enquêtes et les analyses de la sécurité beaucoup plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des défaillances au niveau de l'interface humain-machine.

### Niveau d'activité

Plus de 3 000 événements de transport sont signalés chaque année, conformément aux exigences de déclaration du fédéral. Le BST décide d'enquêter ou non aux termes de sa Politique de classification des événements (voir le site internet du BST à l'adresse [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca) pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences de décisions opérationnelles. Toutefois, que le BST décide de mener une enquête ou non, certaines ressources doivent être consacrées à l'examen nécessaire pour en arriver à cette décision et pour consigner les données pertinentes dans une base de données d'envergure nationale sur les accidents et les incidents de transport. Le principal critère sur lequel repose la décision de mener ou non une enquête est si celle-ci est susceptible de réduire les risques auxquels sont exposés les



personnes, les biens et l'environnement. Les ressources limitées contraignent le BST à ne pas faire enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même lorsque ces accidents ont entraîné des pertes de vie. Dans certains cas, ceci a occasionné une réaction publique défavorable, et le BST est de plus en plus surveillé par le public. Le BST traîne aussi un arriéré d'enquêtes en cours. Environ 170 enquêtes sont présentement en cours, dont près de la moitié datent de plus d'un an. La gestion de cet arriéré, combinée avec l'ouverture de nouvelles enquêtes, présente un défi continu en raison des ressources limitées.

### Enquête sur l'accident du vol 111 (SR111) de la Swissair

L'écrasement du vol SR 111, survenu au large de Peggy's Cove le 2 septembre 1998, a mis à rude épreuve les ressources du BST. Cet accident a donné lieu à l'enquête la plus complexe sur un accident de transport dans toute l'histoire du Canada et a nécessité la mobilisation de la majorité des ressources du BST, ce qui a causé un arriéré de travail. Les efforts soutenus pour terminer cette enquête continuent d'engager des ressources considérables du BST, consommant temps et ressources humaines qui pourraient autrement être appliquées à combler les arriérés de travail.

### Ressources humaines

Dans la réalisation de ses priorités, le BST doit faire face à un risque important : son effectif. Le BST est déjà aux prises avec un roulement important au sein de son équipe de gestion et du personnel d'enquête. D'autres départs de personnel sont prévus au cours des prochaines années lorsque certains employés et gestionnaires prendront leur retraite. Ceci laissera le BST avec une perte importante de mémoire corporative et de personnel chevronné dans plusieurs facettes des opérations. Il est donc essentiel que le plan opérationnel soit mis en oeuvre très rapidement afin que l'on puisse utiliser les connaissances et l'expertise de ces employés avant qu'ils quittent le BST. En outre, des mesures de planification de la succession doivent être prises de façon à ce que le départ de ces employés ne laisse pas d'écarts dans la prestation de services.

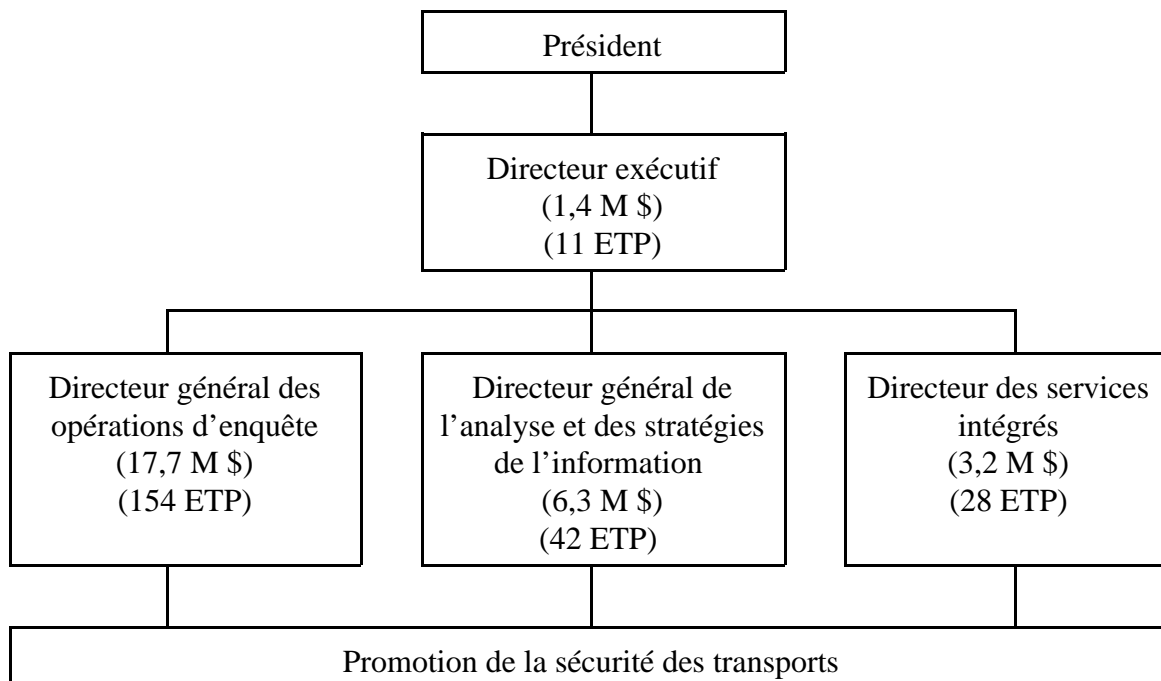
La gestion est consciente d'un niveau de frustration et d'impatience au sein du personnel au sujet des pressions grandissantes sur les ressources sans apparence de soulagement en vue. Si ces sentiments sont laissés sans réponse, le BST pourrait faire face à des problèmes de maintien des effectifs et de moral qui pourraient détourner l'attention et les ressources des priorités corporatives. Au cours de la prochaine année, la gestion du BST surveillera de près cette situation et utilisera les résultats du prochain sondage des employés de la Fonction publique afin de planifier et de mettre en oeuvre des mesures précises pour améliorer la satisfaction des employés au travail.



## Section IV : Organisation

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 réseaux canadiens de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline dans le but d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs, de constater les manquements à la sécurité et de formuler des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements à 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.



## Dépenses prévues de l'organisme

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2001-2002*	Dépenses prévues 2002-2003	Dépenses prévues 2003-2004	Dépenses prévues 2004-2005
Budgétaire du Budget principal des dépenses (brut)	24 121	<b>24 766</b>	24 803	24 803
Rajustements**	7 088	1 000	1 000	1 000
<b>Dépenses nettes prévues</b>	31 209	<b>25 766</b>	25 803	25 803
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 015	<b>2 824</b>	2 824	2 824
<b>Coût net du programme</b>	34 224	<b>28 590</b>	28 627	28 627

<b>Équivalents temps plein</b>	230	<b>235</b>	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 3 244 000 \$ 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.

## Coût net du programme pour l'année budgétaire

(en milliers de dollars)	Total
Dépenses nettes prévues	25 766
<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	1 221
Protection des accidents du travail assurée par Développement des ressources humaines Canada	27
Services de vérification fournis par le Bureau du vérificateur général du Canada	20
	<hr/> 2 824
<b>Coût net du programme pour 2002-2003</b>	<b>28 590</b>

## **Autres renseignements**

D'autres renseignements sont également affichés sur le site Internet du Bureau de la sécurité des transports du Canada au [www.bst.gc.ca](http://www.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<sup>e</sup> étage

Hull (Québec)

K1A 1K8

Téléphone : (819) 994-3741

1. Télécopieur : (819) 997-2239