



# Bureau de la sécurité des transports du Canada



Pour la période  
se terminant  
le 31 mars 1997



Présentation améliorée des rapports  
au Parlement – Document pilote

Canada

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada 1997

En vente au Canada chez

votre librairie local

ou par la poste auprès du

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

N° de catalogue BT31-4/77-1997  
0-660-60363-2



## Avant-propos

Le 24 avril 1997, la Chambre des communes a adopté une proposition afin de répartir le document antérieurement désigné comme la *Partie III du Budget des dépenses principal* pour chaque ministère ou organisme en deux documents, soit le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*. Elle a également ordonné aux 78 ministères et organismes de présenter ces rapports dans le cadre d'un projet pilote.

Cette décision découle des travaux entrepris par le Secrétariat du Conseil du Trésor et 16 ministères pilotes pour donner suite aux engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses et de moderniser la préparation de cette information. Ces démarches visant à mieux cibler les résultats et à rendre plus transparente l'information fournie au Parlement s'insère dans une initiative plus vaste intitulée " Repenser le rôle de l'État ".

Ce *Rapport ministériel sur le rendement* répond aux engagements du gouvernement et tient compte des objectifs fixés par le Parlement d'accroître la responsabilisation touchant les résultats. Il couvre la période se terminant le 31 mars 1997 et compare le rendement aux plans présentés par le ministère dans sa *Partie III du Budget des dépenses principal* de 1996-1997.

Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessiteront un travail soutenu dans toute l'administration fédérale. S'acquitter des diverses exigences que comporte la gestion axée sur les résultats – préciser les résultats de programme prévus, élaborer des indicateurs pertinents pour démontrer le rendement, perfectionner la capacité de générer de l'information et faire rapport sur les réalisations – constitue une composante de base. Les programmes du gouvernement fonctionnent dans des environnements en évolution constante. Étant donné la vogue des partenariats, la prestation de services confiée à des tiers et d'autres alliances, il faudra relever les défis de savoir à qui imputer les responsabilités dans les rapports sur les résultats. Les rapports de rendement et leur préparation doivent faire l'objet de surveillance afin de garantir qu'ils demeurent crédibles et utiles.

Le présent rapport correspond à une étape supplémentaire de ce processus permanent. Le gouvernement entend perfectionner et mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découlera de l'expérience acquise au cours des prochaines années et des précisions que les utilisateurs fourniront au fur et à mesure sur leurs besoins en information. Par exemple, la capacité de communiquer les résultats par rapport aux coûts est limitée pour le moment, bien que cet objectif demeure intact.

Ce rapport peut être consulté par voie électronique sur le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Les observations ou les questions peuvent être adressées au gestionnaire du site Internet du SCT ou à l'organisme suivant :

Revue gouvernementale et services de qualité

Secrétariat du Conseil du Trésor

L'Esplanade Laurier

Ottawa (Ontario) Canada

K1A 0R5

Téléphone : (613) 957-7042 - Télécopieur : (613) 957-7044

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

## **Rapport de rendement**

**Pour la période  
se terminant le  
31 mars 1997**

---

Benoît Bouchard  
Président  
Bureau de la sécurité des transports

---

Stéphane Dion  
Président du Conseil privé de la Reine  
pour le Canada

## Table des matières

Partie I : Le message .....	1
Partie II : Aperçu du ministère .....	2
Mandat, rôles et responsabilités .....	2
Objectifs .....	3
Priorités stratégiques .....	3
Secteur d'activité et de service et organisation .....	3
Partie III : Réalisations du ministère .....	7
A. Attentes en matière de rendement .....	7
Tableaux des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles .....	7
Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité .....	7
Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles, 1996-1997 par secteur d'activité .....	8
Dépenses du Ministère prévues et réelles par secteur d'activité .....	8
B. Réalisations en matière de rendement .....	9
Rendement ministériel .....	9
Rendement des secteurs d'activité .....	9
Partie IV : Renseignements supplémentaires .....	15
A. Liste des rapports exigés par la loi et des rapports ministériels .....	15
B. Personnes-ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires .....	15
C. Tableaux financiers récapitulatifs .....	16
Sommaire des crédits approuvés .....	16
Recettes à valoir sur le Trésor (RVT) par secteur d'activité .....	16
D. Résumé des attentes en matière de rendement .....	17
E. Loi appliquée .....	18

## **Partie I : Le message du président**

Je dirige le Bureau de la sécurité des transports du Canada depuis un an .

J'ai tout de suite été impressionné par l'efficacité du BST, que l'on doit, en grande partie, à l'excellente gestion assurée par mon prédécesseur et aux compétences des membres du Bureau. Le processus d'enquête que le Bureau a établi et son personnel hautement qualifié lui ont permis de devenir un organisme fédéral efficace et d'acquiescer une bonne renommée auprès des experts de par le monde.

Le Bureau de la sécurité des transports a su mener avec habileté et compétence des enquêtes indépendantes sur des accidents et des incidents, déceler des manquements à la sécurité, et faire des recommandations en vue d'éliminer ou de réduire ces manquements, et ce depuis sept ans déjà. La plupart du temps, le BST s'acquitte de ses fonctions sans susciter l'intérêt du public; le BST n'attire l'attention des médias que les premiers jours qui suivent un accident qui revêt une certaine importance aux yeux du public. Ceux qui participent de près au processus d'enquête savent bien, toutefois, qu'il faut du temps pour mener à bien une enquête et faire des analyses poussées, et que les efforts déployés au cours des premiers jours sur le terrain ne marquent que le début de l'effort soutenu que fournira toute l'équipe d'enquête. Un de nos défis permanents est de mieux nous faire connaître auprès des Canadiens si l'on veut que les gens comprennent notre rôle et notre objectif qui est d'améliorer la sécurité.

Le BST continue d'améliorer ses processus à mesure que l'organisme évolue. Par dessus tout, le Bureau s'efforce de mener des enquêtes exhaustives et équilibrées. Lorsqu'il cerne des manquements à la sécurité, le Bureau s'assure qu'ils sont signalés aux exploitants, aux ministres concernés et au grand public. Le Bureau s'exprime avec prudence et sans émotion lorsqu'il divulgue ses conclusions, car sa mission ne consiste pas à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales. Son message doit toutefois être clair et sans équivoque.

Lorsqu'il se produit un accident important au pays, les Canadiens s'en remettent au BST pour déterminer les circonstances de l'accident d'une manière objective et rapide. Le Bureau n'examine pas uniquement l'équipement en cause, mais également les procédures d'exploitation, le personnel concerné, la gestion de la compagnie et toutes les lacunes que pourraient présenter la réglementation et les politiques.

## **Partie II : Aperçu du ministère**

### **Mandat, rôles et responsabilités**

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

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

Un événement de transport désigne tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant ou d'un productoduc, ou toute situation au sujet de laquelle le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, en l'absence de mesures correctives, provoquer un accident ou un incident. La compétence du Bureau s'étend à tout événement de transport survenu dans l'espace aérien ou en territoire canadien. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens et participer à des enquêtes à l'étranger sur des événements de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant ou des aéronefs qui détiennent une licence canadienne ou qui sont immatriculés ou construits au Canada. Par ailleurs, dans le cadre des responsabilités du Canada au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), le Bureau coopère avec d'autres pays.

## **Objectifs**

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

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

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

## **Priorités stratégiques**

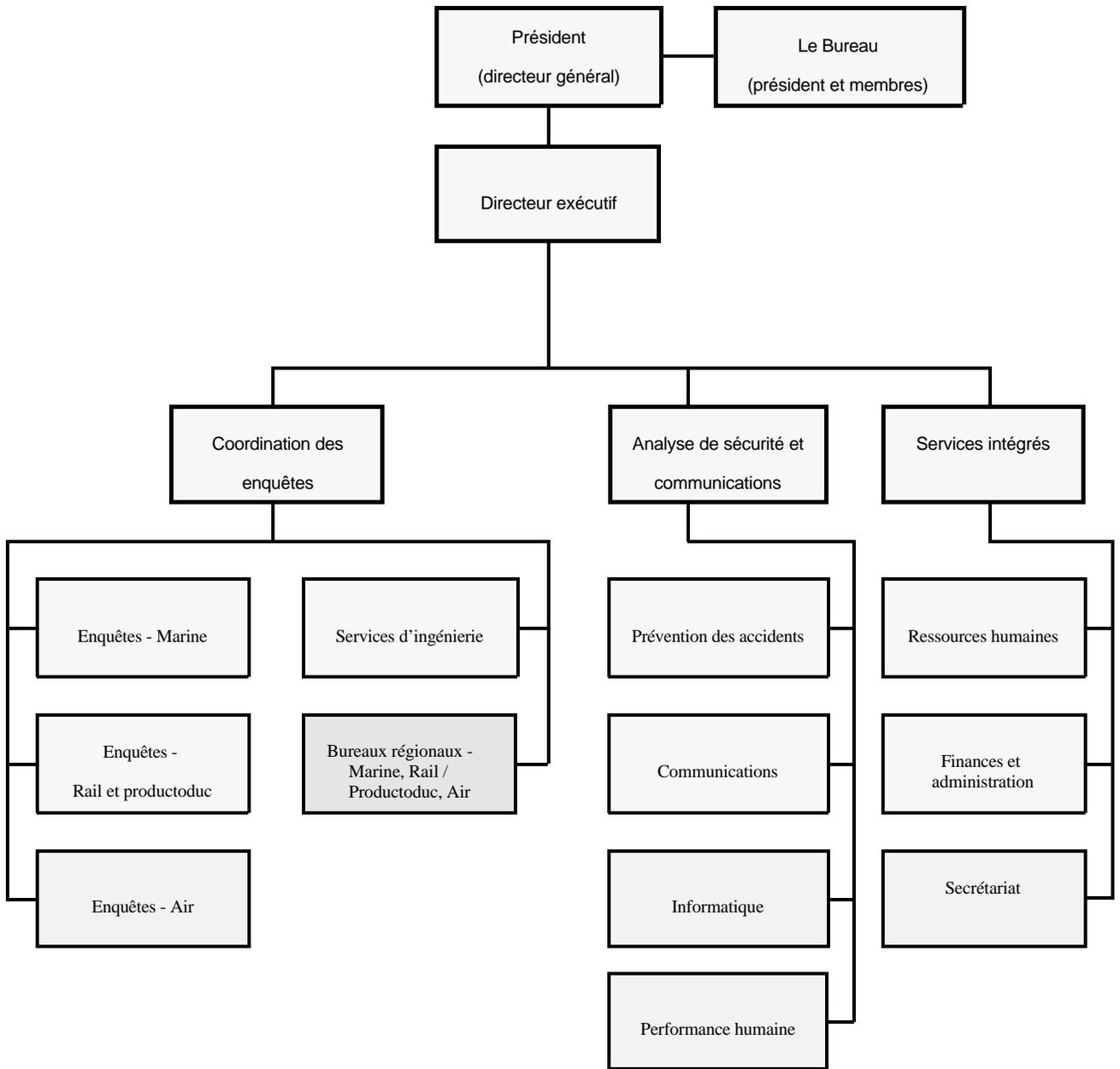
Selon sa loi constitutive, le BST a pour unique objet de promouvoir la sécurité des transports. Lorsqu'il s'agit de décider de mener une enquête, le Bureau se base sur sa politique en matière de classification des accidents. Plus de 4 000 accidents sont signalés chaque année. Le principal critère servant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

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

## **Secteur d'activité et de service et organisation**

Le programme du BST consiste en une activité qui est de promouvoir la sécurité des transports. Présentement, le travail est réparti entre trois unités de travail, mais cela pourrait changer suite à une revue des procédures et activités en vue d'accroître la productivité.

## **Organisation par sous-activité et fonction**



## **Le BST oeuvre dans l'environnement décrit ci-dessous:**

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

Le secteur maritime compte environ 45 000 navires de commerce immatriculés au Canada et de nombreux navires étrangers en eaux canadiennes. Chaque année, le trafic maritime comprend plus de 50 millions de passagers et 300 millions de tonnes de cargaison destinés aux marchés canadiens et internationaux. L'industrie de la pêche exploite environ 20 000 bateaux.

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

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

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

### **Initiatives principales:**

Le BST concentre ses efforts en vue de se faire mieux connaître des Canadiens et de mettre en oeuvre les changements dans ses activités et sa structure découlant de l'examen des programmes. L'application et la mise au point de la politique en matière de classification des événements est l'élément-clé pour atteindre les objectifs de réduction de ressources découlant de l'examen des programmes, tout en poursuivant le mandat du Bureau

Le BST ne peut pas poursuivre ses activités comme par le passé en raison de la réduction continue de ses ressources. La mise en oeuvre de la politique en matière de classification des événements a permis de mieux définir les événements sur lesquels le Bureau devait concentrer ses efforts d'enquête. La pleine mise en oeuvre de cette politique demandera un examen approfondi des habilités, des connaissances et de l'expérience dont a besoin le personnel pour remplir le mandat du Bureau. Une redéfinition de la manière dont le Bureau pourrait remplir son mandat aura un impact possible sur la structure et les procédures de l'organisme. Des réductions au delà de celles annoncées entraîneront sûrement une restructuration fondamentale de l'organisme et une façon différente d'interpréter son mandat. Le Bureau n'ouvre plus d'enquête sur les événements jugés moins importants même lorsqu'il y a des pertes de vie, et cela a occasionné quelques réactions négatives du public. Des réductions supplémentaires amèneraient le Bureau à réduire encore plus le nombre d'enquêtes et cela n'allégera pas les soucis du public.

Le Bureau concentre ses efforts sur les priorités suivantes :

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

## Partie III : Réalisations du ministère

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

Le rapport de rendement du BST est basé sur la structure énoncée dans la Partie III du Budget des dépenses de 1997-98 puisque la nouvelle Structure de planification, de rapport et de responsabilisation n'a pas encore été approuvée par le Conseil du Trésor.

### A. Attentes en matière de rendement

#### Tableaux des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles

##### Besoins en ressources par organisation et secteur d'activité

Comparaison entre les dépenses totales prévues et les dépenses réelles, 1996-1997, par organisation et activité (millions de dollars)

Direction générale ou organisme	Secteurs d'activité	
	Promotion de la sécurité des transports	TOTAUX
Bureau	0.6	0.6
	0.7	0.7
Exécutif	0.8	0.8
	0.6	0.6
Opérations des enquêtes	14.1	14.1
	14.0	14.0
Analyse de la sécurité et Communications	4.9	4.9
	5.2	5.2
Services intégrés	2.8	2.8
	2.9	2.9
<b>TOTAUX</b>	<b>23.3</b>	<b>23.3</b>
	23.3	23.3
<b>% du TOTAL</b>	<b>99.6</b>	<b>99.6</b>

Nota : Les parties ombrées indiquent les dépenses ou les recettes réelles en 1996-1997.

**Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles, 1996-1997, par secteur d'activité**  
(millions de dollars)

Activités	ETP	Frais de fonctionnement (1)	Dépenses en capital	Subventions et contributions votées	Sous-total : Dépenses votées brutes	Subventions et contributions législatives	Dépenses brutes totales	Moins : Recettes à valoir sur le crédit	Dépenses nettes totales
Promotion de la sécurité des transports	255	22.6	0.7	-	23.3	-	23.3	-	23.3
	<b>231</b>	<b>22.0</b>	<b>1.3</b>	-	<b>23.3</b>	-	<b>23.2</b>	-	<b>23.3</b>
<b>Totaux</b>	255	22.6	0.7	-	23.3	-	23.3	-	23.3
	<b>231</b>	<b>22.0</b>	<b>1.3</b>	-	<b>23.3</b>	-	<b>23.3</b>	-	<b>23.3</b>
<b>Autres recettes et dépenses</b>									
<b>Recettes à valoir sur le Trésor</b>									
									-
									<b>0.0</b>
<b>Coût des services fournis par d'autres ministères</b>									
									2.9
									<b>3.2</b>
<b>Coût net du programme</b>									
									26.2
									<b>26.4</b>

Nota : Les chiffres ombrés indiquent les dépenses recettes réelles en 1996-1997.

1. Incluent les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés et les indemnités des ministres.
2. Dû à l'arrondissement des chiffres les totaux indiqués peuvent ne pas correspondre au total des colonnes.

**Dépenses du Ministère prévues et réelles par secteur d'activité**  
(millions de dollars)

Activités	Réel 1993-1994	Réel 1994-1995	Réel 1995-1996	Total prévu 1996-1997	Réel 1996-1997
Promotion de la sécurité des transports	26.7	26.1	23.8	23.3	23.3
<b>Total</b>	<b>26.7</b>	<b>26.1</b>	<b>23.8</b>	<b>23.3</b>	<b>23.3</b>

## **B. Réalisations en matière de rendement**

### **Rendement ministériel**

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

### **Rendement des secteurs d'activité**

En 1996-1997, le BST a réalisé certaines activités. Le BST a continué ses efforts pour diffuser des messages importants sur la sécurité aux compagnies, aux gouvernements et aux personnes appelées à prendre des décisions influentes sur la sécurité des transports au Canada. Fait important à noter, des mesures de sécurité sont souvent prises par une de ces personnes avant même la diffusion du rapport final du BST. En 1996-97, le Bureau a constaté que plus de 100 mesures de sécurité de ce type avaient été prises à la suite d'accidents dont l'enquête n'était pas terminée.

Depuis 1993, le BST publie régulièrement, pour chaque mode, des publications intitulées RÉFLEXIONS dans le but de promouvoir la sécurité des transports. Les articles permettent de réfléchir sur les leçons qu'on peut tirer des accidents et des incidents et des résultats des enquêtes. Les réactions très positives que suscitent ces publications partout dans le monde portent le Bureau à croire que cette formule est un moyen efficace de diffuser les messages importants sur la sécurité. En 1996-1997, le BST a publié 12 numéros et les a distribués à environ 100 000 lecteurs.

Le BST a lui aussi joint les rangs des internautes. Le site Web du BST a connu un vif succès en faisant l'objet d'environ 14 000 visites par semaine, en moyenne, au cours de l'année. Le site comprend les rapports qui ont été publiés depuis le 1er janvier 1995, et plusieurs autres informations sur les activités et le fonctionnement du BST.

En 1996-1997, le BST a continué de négocier la conclusion de protocoles d'entente avec différentes provinces et différents organismes pour la coordination des activités et le partage des coûts ou l'échange de services. C'est ainsi que deux accords ont été signés, le premier avec l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers et le second, avec la province d'Ontario pour la conduite d'enquêtes par le BST sur des accidents

impliquant des lignes ferroviaires secondaires qui relèvent de la compétence de l'Ontario. Le nombre de ces accords qui ont été signés est maintenant de treize. Ces genres d'ententes éliminent un dédoublement de fonctions et d'activités entre les gouvernements fédéral et provinciaux.

Deux autres facteurs importants se rattachent directement à l'efficacité des programmes du BST : la qualité et la rapidité de production des rapports faisant état des constatations et des recommandations du Bureau. Le BST accorde beaucoup d'importance à ces deux facteurs, puisqu'ils exercent une très grande influence sur la portée et la vitesse de diffusion des messages sur la sécurité au sein de l'industrie des transports. Sa loi constitutive l'oblige à envoyer, sous le sceau du secret, une version préliminaire du rapport sur ses conclusions et les manquements à la sécurité à toute personne qu'il estime directement intéressée. La rétroaction des personnes intéressées permet au Bureau de corriger les erreurs ou omissions dans son rapport ou d'aborder des faits nouveaux. Tous les rapports du Bureau sont effectivement soumis à une vérification externe de la part de toutes les personnes directement intéressées par ses conclusions. La qualité du rapport final s'en trouve ainsi améliorée. Pour ce qui est de la rapidité de production, le Bureau s'est fixé un délai d'un an pour rédiger ses rapports et les rendre publics. La réduction de l'arriéré des travaux en cours et du temps nécessaire pour mener à bonne fin ses enquêtes et publier ses conclusions et recommandations est demeurée l'un des objectifs du Bureau en 1996-97. La durée moyenne de production des rapports publiés en 1996-97 est plus grande qu'en 1995-96. Par ailleurs, le nombre d'enquêtes commencées et le nombre d'enquêtes terminées ont diminué, ce qui était à prévoir en raison de la réduction des ressources. Le Bureau continue donc de mettre fortement l'accent sur l'amélioration de la gestion des projets et sur la rationalisation des procédures internes en vue d'atteindre l'objectif qu'il s'est fixé de publier tous les rapports d'enquête en moins d'un an à partir de la date de l'événement, sauf les rapports vraiment exceptionnels.

Le tableau suivant présente le nombre d'enquêtes commencées, le nombre de rapports d'enquête publiés, et la moyenne de temps pour compléter le tout, pour 1996-97 et l'année précédente.

**Charge de travail pour les deux dernières années financières**

	Marine		Productoduc		Rail		Air		Total	
	1996-97	1995-96	1996-97	1995-96	1996-97	1995-96	1996-97	1995-96	1996-97	1995-96
Enquêtes commencées	50	63	2	4	16	47	70	102	138	216
Enquêtes terminées	52	120	1	8	36	50	77	138	166	316
Temps moyen pour compléter une enquête (nombre de jours)	523	474	177	362	482	373	340	328	427	391

Le tableau suivant présente le nombre d'accidents et d'incidents signalés au Bureau en 1996-1997 et pour les deux années précédentes.

### Indicateurs généraux de la charge de travail

		Réel 1996-97	Réel 1995-96	Réel 1994-95
<b>Signalés au Bureau</b>				
Marine	Accidents	644	791	790
	Incidents	<u>215</u>	<u>327</u>	<u>263</u>
		859	1118	1053
Productoduc	Accidents	18	29	13
	Incidents	<u>43</u>	<u>34</u>	<u>39</u>
		61	63	52
Rail	Accidents	1262	1330	1183
	Incidents	<u>533</u>	<u>654</u>	<u>682</u>
		1795	1984	1865
Air	Accidents	409	436	462
	Incidents	<u>1243</u>	<u>1052</u>	<u>1423</u>
		1652	1488	1885
<b>Total</b>	<b>Accidents</b>	<b>2333</b>	<b>2586</b>	<b>2448</b>
	<b>Incidents</b>	<b><u>2034</u></b>	<b><u>2067</u></b>	<b><u>2407</u></b>
		<b>4367</b>	<b>4653</b>	<b>4855</b>

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

### Indicateurs comparatifs de productivité\*

	Prévue 1996-97	Réel 1996-97	Réel 1995-96
Recommandations	40	37	33
Avis de sécurité	30	20	38
Lettres d'information	10	9	52

\* Nota: Il est difficile de prédire de façon significative et avec exactitude ce genre d'activités puisque les résultats dépendent du genre et du nombre d'accidents dans une année donnée et des résultats de l'enquête. En plus, une seule recommandation peut avoir une influence plus importante sur la sécurité que plusieurs autres combinées.

### Évaluation du BST des réponses aux recommandations\*

Recommandation par mode	Pleinement satisfaisante		Intention satisfaisante		Partiellement satisfaisante		Insatisfaisante		Total	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Marine	1	13	5	15	3	6	4	2	13	36
Productoduc	-	2	1	6	1	-	-	-	2	8
Rail	4	4	2	1	-	1	1	4	7	10
Air	-	5	5	9	5	8	5	4	15	26
Total	5	24	13	31	9	15	10	9	39	80

- \*Nota:
1. Ces chiffres sont basés sur une année civile et non sur une année financière, parce que la loi habilitante du BST stipule qu'il doit en faire rapport chaque année au Parlement dans son rapport annuel. Ces évaluations reflètent à quel point le Bureau croit que les manquements à la sécurité ont été adressés.
  2. La différence entre le nombre de recommandations faites et le nombre d'évaluations s'explique en partie par la note ci-dessus et par le fait que le BST ne reçoit pas toujours la réponse dans la même année que la recommandation a été faite.
  3. La différence entre les chiffres inscrits dans la dernière Partie III et ces chiffres-ci s'explique par une réévaluation annuelle faite par le Bureau en tenant compte des corrections réelles apportées aux manquements depuis la réception de la réponse initiale.

En 1996-97, le projet de loi C-86 voulant modifier la loi habilitante du BST a été introduit au Parlement. Les changements proposés visaient à améliorer l'efficacité du Bureau et affermir son indépendance. Le projet est mort au Feuilleton.

En ce qui à trait à la Revue de Programme, le BST a atteint ses réductions sans avoir à puiser dans la réserve centrale pour couvrir les coûts de réaménagement des effectifs. Le BST rencontre également la norme, établie par le Conseil du Trésor, pour le calcul de récupérations des coûts pour les programmes d'encouragement au départ.

## **Partie IV : Renseignements supplémentaires**

### **A. Liste des rapports exigés par la loi et des rapports ministériels**

La loi habilitante du BST stipule que le vérificateur général doit examiner chaque année les comptes et les opérations financières du BST et que le rapport qui en découle doit être déposé devant chaque chambre du Parlement. Elle prescrit aussi que le BST doit soumettre au Parlement son rapport sur ses activités, ses conclusions et ses recommandations pour chaque année civile. Le Bureau doit rendre compte de ses enquêtes en publiant des rapports.

Exception faite du rapport du vérificateur général, les autres rapports et certains autres documents sont disponibles au site Internet du BST à <http://bst-tsb.gc.ca>

### **B. Personne-ressource pour obtenir des renseignements supplémentaires**

Pour toute information supplémentaire s.v.p. communiquer avec:

Gertrude René de Cotret  
Directrice des services intégrés  
Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre  
200 Promenade du Portage  
4ième étage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8

Courrier électronique: Gertrude.Rene\_de\_Cotret@bst-tsb.x400.gc.ca  
Téléphone: (819) 994-8001  
Télécopieur: (819) 997-2239

## C. Tableaux financiers récapitulatifs

### Sommaire des crédits approuvés

#### Autorisations pour 1996-1997 - Partie II du Budget des dépenses

#### Besoins financiers par autorisation (millions de dollars)

Crédit (millions de dollars)	Budget des Dépenses 1996-1997	Réel 1996-1997 <sup>1</sup>
<b>Programme</b>		
Crédit 15 - Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports - Dépenses du programme	20.9	20.8
Législatif 1 - Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2.4	2.4
<b>Total pour le ministère</b>	<b>23.3</b>	<b>23.3</b>

1. Dû à l'arrondissement des chiffres les totaux indiqués peuvent ne pas correspondre au total des colonnes.

### Recettes à valoir sur le Trésor (RVT) par secteur d'activité

#### (millions de dollars)

Activités	Réel 1993-94	Réel 1994-95	Réel 1995-96	Total prévu 1996-97	Réel 1996-97 <sup>1</sup>
Promotion de la sécurité des transports	0.0	0.0	0.0	-	0.0
<b>Total des recettes à valoir sur le Trésor</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>-</b>	<b>0.0</b>

1. Les montants en question sont trop minimes pour être reflétés dans le tableau dû à l'arrondissement des chiffres. Les revenus réels pour 1995-96 sont de 45,348 \$ et de 89,901 \$ pour 1996-97.

#### D. Résumé des attentes en matière de rendement

Le BST a élaboré sa nouvelle Structure de planification, de rapport et de responsabilisation conformément aux exigences, mais celle-ci n'a pas encore reçu l'approbation des ministres du Conseil du Trésor. Le tableau ci-dessous démontre comment sera structurée l'information sur le rendement dans les documents futurs.

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada</b>	
<b>Pour fournir aux Canadiens :</b>	<b>Sera démontré par :</b>
Un organisme indépendant contribuant à assurer un réseau de transport plus sûr, réglementé par le gouvernement fédéral.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Élimination des manquements à la sécurité relevés dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par productoduc.</li><li>• 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 indépendantes, fiables et fournies dans les délais.</li><li>• Fourniture de données pertinentes sur la sécurité par divers moyens technologiques et traditionnels.</li></ul>

**E. Loi appliquée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada**

<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquêtes sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	L.R.C. 1985, ch. C-23.4
--	-------------------------