



# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant  
le 31 mars 1998

Canada

## **Présentation amélioré des rapports au Parlement**

### **Document pilote**

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commenant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le *Rapport sur le rendement* met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 1998

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des

Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC

Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue BT31-4/77-1998

ISBN 0-660-60743-3



## Avant-propos

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

Cette décision découle des engagements pris par le gouvernement d'améliorer l'information fournie au Parlement sur la gestion des dépenses. Cette démarche vise à mieux cibler les résultats, à rendre plus transparente l'information fournie et à moderniser la préparation de cette information.

Cette année, le rapport d'automne sur le rendement comprend 80 rapports ministériels sur le rendement ainsi que le rapport du gouvernement intitulé *Une gestion axée sur les résultats*.

Ce *Rapport ministériel sur le rendement*, qui couvre la période se terminant le 31 mars 1998, porte sur une responsabilisation axée sur les résultats en signalant les réalisations par rapport aux attentes en matière de rendement et aux engagements en matière de résultats énoncés dans la *Partie III du Budget principal des dépenses* ou le projet pilote de *Rapport sur les plans et priorités* pour 1997-1998. Les principaux engagements en matière de résultats pour l'ensemble des ministères et organismes sont aussi inclus dans *Une gestion axée sur les résultats*.

Il faut, dans le contexte d'une 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 soumettre un rapport équilibré sur les réalisations. Gérer en fonction des résultats et en rendre compte nécessitent un travail soutenu dans toute l'administration fédérale.

Le gouvernement continue de perfectionner et de mettre au point tant la gestion que la communication des résultats. Le perfectionnement découle de l'expérience acquise, les utilisateurs fournissant au fur et à mesure des précisions sur leurs besoins en information. Les rapports sur le rendement et leur utilisation continueront de faire l'objet d'un suivi pour s'assurer qu'ils répondent aux besoins actuels et en évolution du Parlement.

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 :

Secteur de la planification, du rendement et des rapports  
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 ministériel sur le rendement

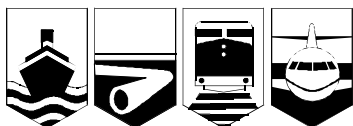
Pour la période se terminant  
le 31 mars 1998

---

Benoît Bouchard  
Président  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

---

Stéphane Dion  
Président  
Conseil privé de la Reine pour le  
Canada



---

Canada



# Table des matières

<b>Liste des tableaux et des figures</b> .....	ii
<b>Résumé</b> .....	iii
<b>Tableau des principaux engagements en matière de résultats 1998-1999</b> .....	iv
<b>Chapitre I : Message du président</b> .....	1
<b>Chapitre II : Aperçu du Ministère</b> .....	3
II.1 Mandat, vision et mission .....	3
II.2 Cadre de fonctionnement .....	4
II.3 Position au sein du gouvernement et partenaires de co-exécution .....	5
II.4 Objectifs .....	6
II.5 Priorités stratégiques .....	6
II.6 Défis .....	7
II.7 Organisation ministérielle .....	9
Organigramme .....	11
<b>Chapitre III : Rendement ministériel</b> .....	13
III.1 Attentes en matière de rendement .....	13
III.2 Principales attentes relatives au rendement .....	13
III.3 Réalisations .....	14
1. Le service aux Canadiens et Canadiennes - Promouvoir la sécurité des transports .....	15
2. Bonne gestion interne de l'organisme .....	26
<b>Chapitre IV : Rendement financier</b> .....	31
IV.1 Aperçu du rendement financier .....	31
IV.2 Tableaux des résumés financiers .....	31
<b>Chapitre V : Autres renseignements</b> .....	37
V.1 Ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires et site Web du Ministère .....	37
V.2 Loi et règlements associés .....	37
V.3 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels .....	38
<b>Annexes</b> .....	39
A - Description du processus d'enquête du BST .....	40
B - Accords de coopération du BST .....	43
C - Adresses Internet d'autres organisations .....	45
<b>Index</b> .....	46

## Liste des tableaux et des figures

Tableau financier 1 : Autorisations pour 1997-1998 - Partie II du Budget des dépenses  
Tableau financier 2 : Dépenses prévues contre dépenses réelles par secteur d'activité  
Tableau financier 3 : Dépenses ministérielles prévues par secteur d'activité  
Tableau financier 5 : Comparaison des dépenses prévues de 1997-1998 et des autorisations totales aux dépenses réelles par organisation et secteur d'activité

Figure 1 : Organigramme du BST  
Figure 2 : Produits du BST en matière de sécurité  
Figure 3 : Accidents signalés au BST  
Figure 4 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - Année en cours  
Figure 5 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-1997)  
Figure 6 : Productivité du BST

# Résumé

Le réseau de transport canadien est parmi les plus sûrs du monde. Mais le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) continue d'examiner en profondeur les facteurs sous-jacents qui peuvent expliquer pourquoi les accidents se produisent. Le BST peut ainsi assurer aux Canadiens que les risques qui peuvent compromettre la sécurité des transports seront clairement définis et communiqués pour que les mesures correctives qui s'imposent soient prises.

Ce rapport de rendement précise le mandat et les objectifs du BST, réitère les engagements qui ont été pris à l'égard des résultats dans le Rapport des plans et priorités adressé au Parlement et justifie les *résultats atteints en 1997-1998* au moyen des ressources disponibles.

Pour la troisième année consécutive, le nombre total d'événements signalés a diminué. Le nombre d'accidents a diminué de 15 % depuis 1994 alors que le niveau d'activité dans le secteur des transports a augmenté.

Le BST a publié 125 rapports d'enquête l'an dernier. Ces rapports s'accompagnaient de 13 recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire les risques inhérents. Le nombre de recommandations et d'avis de sécurité publiés par le BST ont sensiblement diminué depuis deux ans. Cette diminution est attribuable à des méthodes d'enquête en collaboration plus ouvertes. Il est donc maintenant fréquent que des mesures de sécurité soient prises pendant le cours des enquêtes du BST obviant ainsi la nécessité d'émettre des recommandations.

Le BST a continué à s'efforcer de communiquer avec les Canadiens et d'expliquer son rôle dans la promotion de la sécurité des transports. Les médias et le public canadiens perçoivent de plus en plus le BST comme un organisme indépendant. Il est également largement reconnu aux niveaux national et international. Les gouvernements provinciaux demandent au BST une aide spécialisée lors d'enquêtes sur des incidents relatifs à des lignes de chemin de fer de courte distance. Les organismes de sécurité des gouvernements étrangers ont acquis le système de dépouillement des enregistreurs de vol du BST, et contribuent maintenant financièrement à son amélioration. De nombreux pays ont envoyé des délégations au Canada pour discuter de la structure, du mandat et des pratiques d'exploitation du BST et ont adopté certaines parties du modèle canadien pour améliorer leurs propres organismes de sécurité.

Le BST a continué de participer à des initiatives à l'échelle du gouvernement comme le partage des services locaux de soutien, les autres modes de prestation de service, le partage des systèmes informatiques, la norme générale de classification et la stratégie d'information financière.



## Tableau des principaux engagements en matière de résultats 1998-1999

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)</b>		
<b>Pour fournir aux Canadiens et Canadiennes:</b>	<b>Qui se manifeste par :</b>	<b>Réalisation signalée dans :</b>
<p>Promotion de la sécurité par l'entremise d'analyses indépendantes, impartiales et en temps opportun des manquements à la sécurité dans le réseau de transport réglementé par le gouvernement fédéral.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identification des manquements à la sécurité dans les réseaux de transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.</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.</li> <li>• Accès public à des données pertinentes sur la sécurité et les recommandations.</li> <li>• Satisfaction avec la qualité et la ponctualité des constatations et des recommandations.</li> <li>• Sensibilisation des Canadiens et Canadiennes au rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.</li> <li>• Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource compétente et indépendante dans le domaine de la sécurité des transports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Section III du RMR, page 15 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 17 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 19 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 21 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 23 et rapport annuel du BST au Parlement</li> <li>• Section III du RMR, page 24 et rapport annuel du BST au Parlement</li> </ul>

## Section I: Message du président

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est encore un organisme gouvernemental relativement récent. Dans ses huit premières années d'existence, il a dû relever un certain nombre de défis. Un de ses principaux atouts est sa loi, la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Cette loi a été élaborée après de nombreuses années passées à étudier les questions de sécurité des transports au Canada et après avoir examiné les lois et les pratiques d'autres pays. Il est devenu évident qu'une forme d'enquête indépendante sur les accidents avait été adoptée dans plusieurs pays. En général, plus l'organisme d'enquête sur les accidents de transport est indépendant, plus il est efficace. Mais l'indépendance était une condition qui, une fois satisfaite, devait s'accompagner d'une compétence technique pour que l'organisme puisse prospérer.

Au Canada, la loi adoptée comportait certains autres éléments importants. Le mandat du Bureau a été élargi au-delà de la fonction d'enquête sur les accidents pour comprendre les enquêtes sur les incidents et les risques pour la sécurité. Les Canadiens se sont ainsi dotés d'un organisme qui peut examiner les manquements à la sécurité n'ayant pas donné lieu à des accidents, mais qui auraient pu en occasionner si les risques n'avaient pas été éliminés. Le mandat du Bureau ne prévoit pas la surveillance générale du réseau, rôle qui incombe aux responsables de la réglementation. Un autre élément important de la loi canadienne est le fait que le Bureau doit coordonner ses activités et agir dans un esprit de collaboration tout en maintenant son indépendance. D'autre part, il y a lieu de noter que les méthodes du Bureau sont très ouvertes, mais que certains renseignements sont confidentiels. Après de longs débats, il a été décidé que si certains renseignements, comme ceux donnés par les témoins et les enregistreurs de bord n'étaient pas divulgués, ils seraient plus facilement accessibles aux enquêteurs et cela permettrait d'identifier plus rapidement les risques. Les risques pourraient ensuite être éliminés du système, qui deviendrait plus sûr plus rapidement.

À la suite de son adoption en 1989, la Loi, qui a fait l'objet d'un examen et d'un débat, a été récemment modifiée. Aucun changement fondamental n'a été apporté, mais certaines dispositions ont été précisées et certains éléments ont été ajoutés pour renforcer l'indépendance du Bureau et élargir son travail au-delà des aspects juridiques et autres.

Grâce à ses fondements législatifs solides, le BST est devenu un chef de file dans son domaine. Des pays comme les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, Taïwan, l'Italie ont consulté le Canada au sujet de leurs propres activités d'enquête sur les accidents de transport. Le BST est également membre d'une organisation connue sous le nom de International Transportation Safety Association, qui vise à coordonner l'échange des

données sur la sécurité et à promouvoir la notion d'indépendance et d'objectivité dans les enquêtes sur les accidents de transport.

Au Canada et de façon concrète, le BST contribue à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. De par son mandat, le Bureau est tenu de définir les manquements à la sécurité et de faire des recommandations pour les réduire ou les éliminer. Le style de coopération et de transparence du Bureau donne aux exploitants et aux responsables de la réglementation la possibilité de voir où se situent la plupart des manquements à la sécurité au cours d'une enquête. À mesure que le temps passe, les rapports du Bureau comportent de moins en moins de recommandations et de plus en plus de commentaires sur les mesures de sécurité prises par les exploitants et les responsables de la réglementation au cours de l'enquête. C'est ainsi que la sécurité est assurée de façon plus directe et plus rapide.

Il reste encore fort à faire, et les défis que doit relever le Bureau sont énormes. Je crois que notre organisme est à la hauteur et que le succès qu'il a connu jusqu'à présent laisse présager un avenir très prometteur et un réseau de transport plus sûr pour les Canadiens qui voyagent ou qui expédient leurs produits au Canada et à l'étranger.

## Section II: Aperçu du Ministère

### II.1 Mandat, vision et mission

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 des transports et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les éléments de compétence fédérale du transport maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline. Le Bureau s'acquitte de son mandat 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 risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est seul autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

La juridiction du BST s'étend sur tous les événements de transport au Canada. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes étrangères sur les accidents de transport faisant intervenir des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des avions enregistrés, fabriqués 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 internationale de l'aviation civile (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un avion, d'un navire, d'un wagon de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les risques susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident, s'il n'est pas corrigé.

**Notre mission :** Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est un organisme indépendant du gouvernement fédéral. Notre mission est de promouvoir la sécurité des transports.



**Notre vision** est la suivante :

- réduire les risques dans le réseau de transport canadien en transmettant des renseignements pertinents, précis et en temps opportun tout en présentant des arguments probants en faveur de changements.
- personnaliser nos communications pour répondre aux besoins des différents groupes d'intérêt.
- employer des procédés efficaces et efficients, dont sont chargés des équipes multidisciplinaires ayant l'obligation de rendre compte et dotées de responsabilités claires, et s'inspirant des valeurs fondamentales du BST.
- offrir un milieu de travail positif où le personnel a l'occasion d'acquérir les compétences fonctionnelles, inter-personnelles et professionnelles nécessaires pour exceller.

## **II.2 Cadre de fonctionnement**

Le BST se situe dans le contexte du très vaste et complexe réseau de transport canadien.

Le mode maritime comprend environ 45 000 navires commerciaux enregistrés au Canada et de nombreux navires étrangers circulant dans les eaux canadiennes. Le trafic maritime au Canada comprend le transport de plus de 50 millions de passagers par an et près de 300 millions de tonnes de marchandises pour les marchés intérieurs et internationaux. L'industrie de la pêche utilise plus de 20 000 bateaux.

Le réseau ferroviaire compte quelque 30 lignes de chemin de fer réglementées par le fédéral exploitant près de 40 000 miles de voies. Le réseau génère plus de 340 milliards de tonnes-miles de produits, crée près de 80 millions de trains de marchandises-miles de travail et plus de 900 millions de voyageurs-miles de services. Les chemins de fer exploitent plus de 3 000 locomotives et environ 120 000 wagons de marchandises et de passagers et emploient près de 50 000 personnes.

Le réseau national de pipeline, de compétence fédérale, comprend environ 50 compagnies de pétrole et de gaz. Ces compagnies exploitent environ 40 000 kilomètres de pipeline. Plus de 900 millions de barils d'huile brute et 4 800 milliards de pieds cubes de gaz naturel sont transportés par pipeline au Canada chaque année.

Le réseau de transport aérien civil traite plus de 60 millions de passagers embarqués et débarqués par an dans plus de 700 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 détenteurs d'une licence aviation et près de 28 000 aéronefs sont immatriculés. L'industrie aérospatiale et l'industrie aérienne canadiennes emploient près de 88 000 personnes.

### **II.3 Position au sein du gouvernement et partenaires de co-exécution**

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine, et en tant que tel, ne fait pas partie du portefeuille des transports. Il arrive fréquemment que les Canadiens associent le BST à Transports Canada. Mais le BST et Transports Canada sont des organismes complètement distincts. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les possibilités de conflit d'intérêt pouvant exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les manquements à leurs propres réglementations et opérations. La Loi donne au BST l'autorité exclusive de faire des constatations sur les causes d'un événement ou les facteurs qui y contribuent lorsqu'il fait enquête. Le processus d'enquête du BST est défini à l'annexe A. D'autres ministères (Transports Canada, l'Office national de l'énergie, etc.) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins.

Il existe un certain nombre de personnes et de groupes qui collaborent avec le BST dans l'accomplissement de son mandat. Au cours d'une enquête, le BST interagit directement avec un certain nombre de personnes, notamment les survivants, les témoins, les proches parents des victimes et les exploitants. Le BST fait également affaires avec un certain nombre d'autres organismes comme les médecins légistes, la police, les constructeurs, les propriétaires, les compagnies d'assurance ainsi que d'autres ministères et organismes gouvernementaux au niveau fédéral. La collaboration entre toutes ces personnes et organisations est essentielle pour la conduite des affaires du BST.

Transports Canada et l'Office national de l'énergie envoient souvent un représentant sur les lieux des accidents afin de les évaluer du point de vue de leurs propres responsabilités et déterminer si des mesures immédiates sont nécessaires pour s'acquitter de ces responsabilités. D'autres ministères du gouvernement fédéral peuvent également être présents, comme Développement des ressources humaines Canada, Environnement Canada et la Gendarmerie royale du Canada, afin de veiller à ce que les activités qui sont de leur compétence soient traitées de façon appropriée.

Le BST reconnaît les responsabilités des autres organismes gouvernementaux et s'est engagé à collaborer pleinement avec eux, sans pour autant compromettre sa propre indépendance et sa capacité à s'acquitter de ses responsabilités. Le BST a donc négocié un certain nombre de protocoles d'entente avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux afin de définir les conditions de la collaboration entre les organismes et éviter le doublement des efforts. On trouvera à l'annexe B une liste de ces accords.

On trouvera dans les sites Web ministériels des renseignements supplémentaires sur les responsabilités respectives des autres organismes du gouvernement fédéral (voir annexe C pour obtenir les adresses Internet).

## **II.4 Objectif**

L'objectif du BST est de promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs;
- en constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements;
- en formulant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et en présentant les conclusions qu'il en tire.

## **II.5 Priorités stratégiques**

Les priorités stratégiques actuelles du BST sont les suivantes :

- Fournir aux Canadiens et Canadiennes des constatations d'enquête indépendantes, crédibles et en temps opportun :
  - en appliquant une méthodologie systématique d'enquête et d'analyse pour identifier les manquements à la sécurité
  - en recrutant et en perfectionnant régulièrement des employés compétents et d'expérience
  - en donnant l'occasion à des personnes directement intéressées de faire des observations sur les ébauches de rapports avant qu'ils ne soient publiés
  - publier des rapports d'enquête définitifs dans l'année qui suit l'événement
  -





transports. Ce sont notamment la privatisation des sociétés d'État, la commercialisation de nombreuses opérations de Transports Canada dans tous les modes, l'adoption d'une nouvelle loi sur les transports, l'augmentation du nombre des lignes de chemin de fer de courte distance et les quotas dans les pêches. Le contexte hautement concurrentiel dans tous les éléments du secteur des transports et le fait que tant le public que les expéditeurs exigent un réseau de transport pratiquement libre d'accident sont également des facteurs importants.

L'influence de ces facteurs sur la sécurité des transports sont difficiles à isoler. Bon nombre des facteurs peuvent avoir des effets autant positifs que négatifs sur la sécurité. Par exemple, beaucoup affirment que la concurrence accrue associée à une déréglementation économique pousseront les entreprises à réduire leurs marges de sécurité. Mais la liberté d'abandonner des routes qui ne sont pas rentables pourrait renforcer les entreprises et leur permettre d'accroître leur marge de sécurité.

Intérêt du public pour la sécurité des transports : La sécurité des transports a toujours préoccupé la population canadienne. Cela est dû en grande partie au rôle social et économique important que le réseau de transport joue dans notre pays.

La sécurité maritime attire beaucoup l'attention du public et des médias en raison des événements qui se produisent au Canada et à l'étranger. Le chavirage de traversiers de passagers, l'échouement de grands pétroliers et la perte de plusieurs gros vraquiers dans des eaux étrangères a attiré l'attention du public sur la sécurité maritime et les questions environnementales connexes. Le Canada est limité par trois océans et le trafic passager dans ce mode de transport est considérable. Notre industrie des pêches, même réduite, reste très importante.

À la suite des accidents récents de trains de passagers, le public s'attend à un niveau de sécurité correspondant à celui de l'aviation. Dans les régions à forte densité de population, la sécurité des chemins de fer préoccupe beaucoup du fait que les trains transportent des produits dangereux et des substances toxiques. Le public s'inquiète également de la sécurité aux passages à niveau. Les déraillements de trains de marchandises sur les voies principales ont également attiré une attention considérable dans les médias.

En ce qui concerne les pipelines, on s'intéresse encore beaucoup aux déficiences des gazoducs. Le BST a rendu public plusieurs recommandations résultant de ses enquêtes sur les ruptures de gazoducs, et les compagnies de pipeline ont adopté de nombreuses mesures pour régler les problèmes mis en évidence. L'Office national de l'énergie a également effectué une enquête publique sur la fissuration par corrosion sous contrainte des gazoducs et des oléoducs.

En aviation, l'intérêt du public et de l'industrie s'est concentré sur la commercialisation de bon nombre des activités et des services de Transports Canada. De nombreuses activités ont été cédées à des entités allant de sociétés à but non lucratif à des entreprises du secteur privé. Un certain nombre d'accidents aériens récents ayant fait les manchettes au Canada et aux États-Unis ont également eu pour effet d'intensifier les préoccupations du public canadien au sujet de la sécurité aérienne. Cette attention des médias et cette préoccupation du public devraient se poursuivre ou augmenter jusqu'à la fin du siècle.

Incidence de la technologie sur les transports : Depuis 30 ans, le rythme de l'évolution technologique dans le secteur des transports a été très rapide. Cela est dû en partie aux progrès considérables de la technologie informatique et électronique, à la mise au point de nouveaux matériaux et à leur application au secteur des transports. Ces progrès touchent tous les modes de transport et, bien que nombre d'entre eux permettent aux enquêteurs d'effectuer leur travail de façon plus efficace, ils rendent les enquêtes et l'analyse de la sécurité de plus en plus complexes et spécialisées. La dépendance accrue à l'égard de l'automatisation pose des problèmes particuliers pour l'analyse des manquements à la sécurité dans les interfaces hommes-machines.

La dépendance de l'industrie à l'égard des ordinateurs et des systèmes automatisés peut également présenter des difficultés particulières à l'aube de l'an 2000. Dans tous les modes de transport, on tente d'évaluer l'incidence possible du problème de l'an 2000 et on essaie de se préparer. Pour sa part, le BST doit être prêt à enquêter sur des événements pour lesquels le problème de l'an 2000 aurait pu être un facteur.

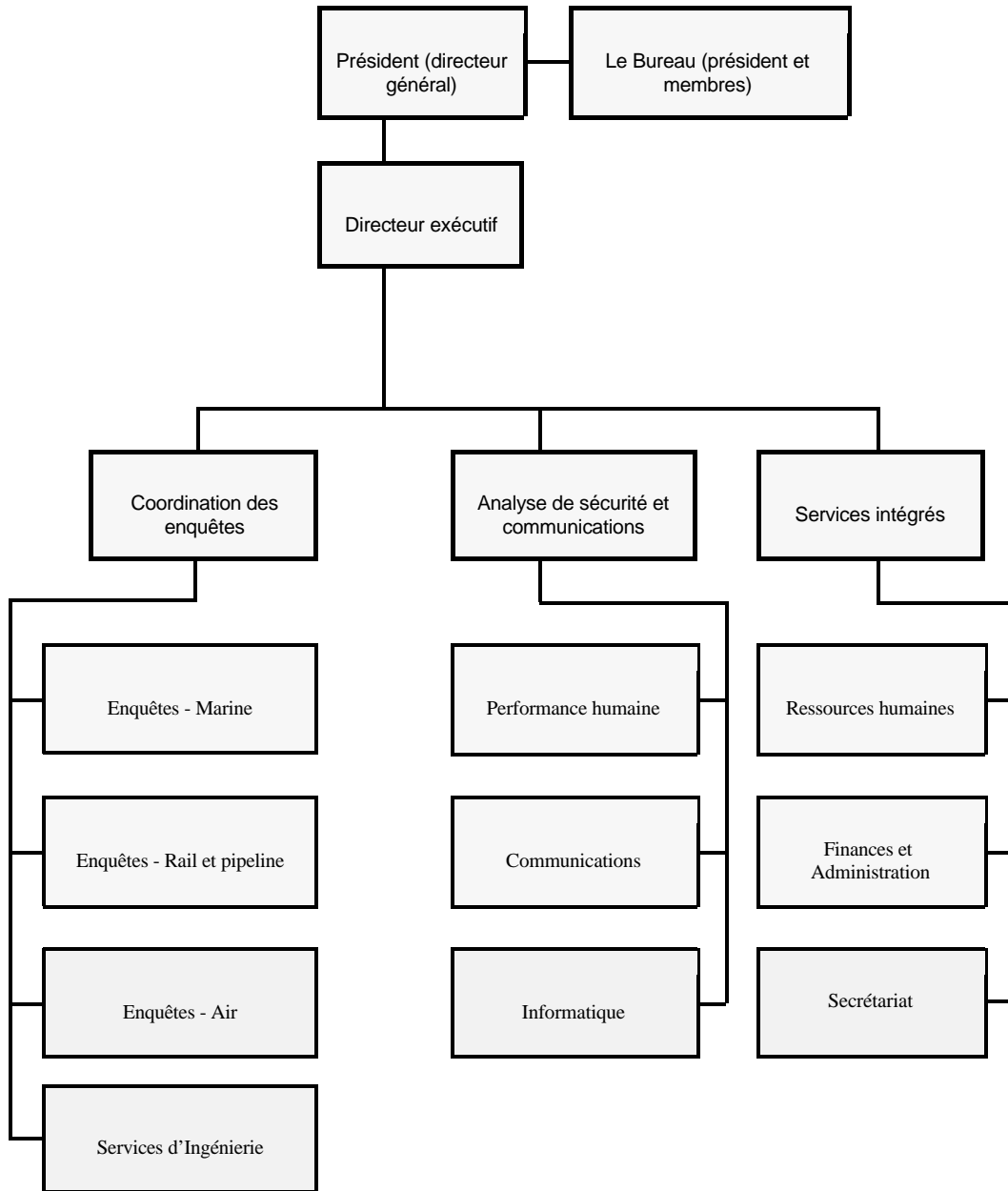
## **II.7 Organisation ministérielle**

Le BST offre des services aux Canadiens en général et à divers groupes particuliers comme les constructeurs, les propriétaires, les exploitants et les responsables de la réglementation au sein du système des transports, au moyen d'un secteur d'activité: la promotion de la sécurité des transports. Ce secteur d'activité est divisé en deux secteurs de service: les Enquêtes et les Services intégrés

Le secteur de service des Enquêtes est chargé de mener des enquêtes indépendantes sur les événements dans les transports maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline et de préparer des rapports sur les constatations et sur les manquements à la sécurité mis en évidence, notamment des recommandations fondées sur ces constatations. Ce secteur de service comprend les activités de la direction des Opérations d'enquête, le bureau des membres du Bureau et les activités de la Division de la conduite humaine de la Direction générale de l'analyse et de la sécurité des communications.

Le secteur de service des Services intégrés comprend l'offre de services de gestion et de soutien internes dans les domaines des ressources humaines, des finances, de l'administration, de l'informatique, des politiques et de la planification, des communications et des services de secrétariat du Bureau. Ce secteur de service comprend les activités du bureau du directeur exécutif, de la Direction des services intégrés et celles des Divisions des communications et de l'informatique de la Direction générale de l'analyse et de la sécurité des communications.

**Figure 1: Organigramme du BST**





## Section III: Rendement ministériel

### III.1 Attentes en matière de rendement

Dans la *Partie III du Budget des dépenses de 1997-1998*, le BST a défini ses priorités opérationnelles comme suit:

- ▣► faire mieux comprendre son travail aux Canadiens et Canadiennes;
- ▣► mettre en oeuvre des changements en matière de ressources et de processus afin d'améliorer la qualité et les délais de production de ses rapports;
- ▣► utiliser des mesures de rendement utiles.

Depuis lors, on a fait en sorte de mieux définir les principales attentes en ce qui concerne le rendement que le BST s'est engagé à offrir aux Canadiens et Canadiennes. Ces attentes plus précises sont résumées ci-dessous. La mesure du rendement et les rapports y afférents évoluent et, par conséquent, on peut s'attendre à d'autres améliorations dans de futurs rapports.

### III.2 Principales attentes en matière de rendement

1. Le service aux Canadiens et Canadiennes - Promotion de la sécurité des transports
  - 1.1 Identification des manquements à la sécurité dans les transports maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.
  - 1.2 Réduction du risque auquel sont exposés les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie de constatations d'enquête indépendantes, crédibles et remises en temps opportun.
  - 1.3 Accès du public aux renseignements et aux recommandation sur la sécurité grâce à des méthodes et à des technologies d'information innovatrices et rentables.
  - 1.4 Satisfaction à l'égard de la qualité et de la rapidité de production des constatations et des recommandations.
  - 1.5 Faire connaître aux Canadiens et Canadiennes le rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.
  - 1.6 Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des transports.

## 2. Bonne gestion interne de l'organisme.

- 2.1 Réalisation des réductions des ressources selon l'Examen des programmes II.
- 2.2 Mise en oeuvre d'un nouveau cadre de gestion du rendement axé sur les résultats.
- 2.3 Préparation du BST pour l'an 2000.
- 2.4 Mise en oeuvre de stratégies et d'initiatives à l'échelle du gouvernement.
- 2.5 Recrutement et perfectionnement de personnel qualifié et d'expérience.

### III.3 Réalisations en matière de rendement

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada <sup>1</sup></b>	
Dépenses prévues	22 107 000 \$
Autorisations totales	23 187 509 \$
Dépenses réelles 1997-1998	22 697 140 \$

Les réalisations du BST doivent être envisagées dans le contexte des restrictions financières générales du gouvernement. Depuis 1994-1995, les ressources du BST ont été réduites de 27,4 millions de dollars, soit une diminution nette de 5,3 millions de dollars en quatre ans. L'effet cumulatif de ces réductions budgétaires est important puisque nous n'avons pas constaté de diminution parallèle de la demande pour nos services. Au contraire, les Canadiens s'attendent à ce que le BST joue un rôle plus important pour assurer la sécurité des transports dans une industrie plus ouverte et déréglementée. À bien des égards, les réductions ont permis de rationaliser les activités et d'en arriver à une plus grande efficacité mais, à moyen terme, elles ont également créé des difficultés graves pour trouver le financement nécessaire à l'exécution des activités permanentes et à la préparation aux nouvelles priorités, en particulier la nécessité de suivre les progrès de la technologie de l'information. Ces difficultés financières devraient être encore plus marquées au cours des prochaines années.

L'efficacité du BST dépend de sa capacité à mener des enquêtes rapides et de grande qualité qui identifient les importants manquements à la sécurité qui, à leur tour, donnent lieu à des recommandations et des mesures sur la sécurité "contribuant à faire une

---

<sup>1</sup>: Les dépenses prévues sont fondées sur la Partie III du budget de 1997-1998. Les autorisations totales représentent le total du budget principal et des budgets supplémentaires.

différence. Mais un certain nombre d'autres organismes du gouvernement et de l'industrie ont également pour objectif d'améliorer la sécurité. L'ensemble des ressources du BST ne représentent qu'une petite partie des ressources générales utilisées pour la promotion de la sécurité des transports au Canada. Par conséquent, la responsabilité à l'égard des résultats est partagée par de nombreuses entités et il est difficile d'attribuer au BST ou à un autre organisme des réalisations mesurables précises. De plus, bien d'autres facteurs externes, sur lesquels le BST n'a aucun contrôle, peuvent influencer la sécurité des transports au Canada, notamment: les niveaux d'activité dans chaque mode, la politique publique et les règlements, la technologie, la météo et les conditions climatiques, la concurrence dans l'industrie, les conditions du marché du travail, les conditions économiques et l'opinion publique.

Afin de présenter le meilleur résumé possible sur le rendement, nous avons combiné les tendances statistiques, les indicateurs qualitatifs et les preuves anecdotiques. Toutefois, pour les futurs rapports sur le rendement du BST, il faudra élaborer de meilleurs indicateurs du rendement par rapport à la satisfaction du client et à l'incidence générale et à long terme du rendement du BST sur la sécurité des transports au Canada.

Les symboles suivants servent à indiquer les résultats atteints :

- : travail en cours
- ✓: objectifs atteints.

## **1. Service aux Canadiens et Canadiennes - Promotion de la sécurité des transports**

<b>1,1</b>	<b>Identification des manquements à la sécurité dans les transports maritime, ferroviaire, aérien et par pipeline.</b>	<b>✓</b>
------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

### **Notre approche:**

Le BST a examiné sa Politique de classification des événements à la lumière de la réduction de ses ressources. Le BST utilise cette politique de classification pour identifier les événements susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité ou ceux qui préoccupent particulièrement le public. Seuls ces derniers font l'objet d'une enquête. Le BST mène donc moins d'enquêtes mais effectue un travail plus complet sur les cas choisis. Mais il faut que les Canadiens et Canadiennes comprennent bien cette approche axée sur la bonne gestion du risque.



## Nos réalisations:

En 1997-1998, le BST a entrepris 115 enquêtes et rédigé 125 rapports qui ont été rendus publics. Outre ces rapports, le BST a publié un total de 35 documents sur la sécurité (recommandations, avis de sécurité et lettres d'information) comme on le voit à la figure 2. Le nombre des recommandations, des avis de sécurité et des lettres d'information publiés

Le BST a entrepris 115 enquêtes et publié 125 rapports d'enquête en 1997-1998.

par le BST a considérablement diminué ces deux dernières années. Cette diminution est due essentiellement à l'approche plus transparente et en collaboration adoptée par le BST dans ses enquêtes. Plus de renseignements sont fournis aux personnes directement intéressées par les constatations tout au long du processus d'enquête, leur permettant ainsi d'entreprendre des mesures de sécurité immédiates. Il est maintenant fréquent d'observer des mesures de sécurité prises par l'industrie et les gouvernements pendant l'enquête du BST. Au lieu de formuler des recommandations, le BST se limite alors à faire état des mesures correctives déjà apportées par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

**Figure 2**

Documents du BST sur la sécurité			
	1995-1996	1996-1997	1997-1998
Recommandations	33	37	13
Avis de sécurité	38	30	16
Lettres d'information	52	9	6
Mesures de sécurité prises pendant les enquêtes*	105	101	103

\*: Les mesures de sécurité prises pendant les enquêtes sont calculées en fonction de l'année civile.

1,2	<b>Réduction des risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement grâce à l'utilisation par les gouvernements et l'industrie de constatations indépendantes, crédibles et remises en temps opportun</b>	✓
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

### Notre approche:

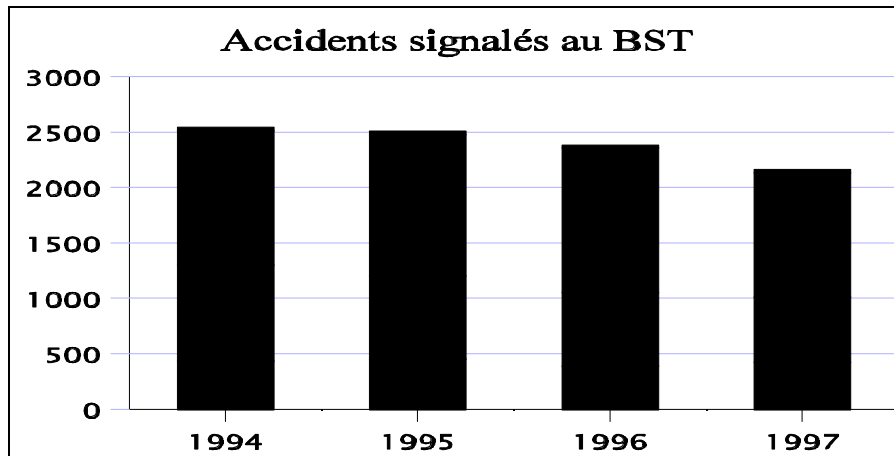
Le BST mène ses enquêtes dans un style coopératif et ouvert en donnant aux exploitants et aux responsables de la réglementation l'occasion de voir où se situent la plupart des manquements à la sécurité au cours d'une enquête. Les exploitants et les responsables de la réglementation peuvent donc prendre des mesures immédiates sans attendre les recommandations du BST. Le BST peut publier des recommandations provisoires si un manquement à la sécurité justifie de prendre une mesure urgente qui n'aurait pas été prise autrement. Des avis de sécurité et les lettres d'information peuvent également être publiés en cours d'enquête afin d'attirer immédiatement l'attention sur des questions particulières. Une fois que l'enquête est terminée, le BST publie un rapport qui peut contenir des recommandations. Il surveille ensuite le suivi de ses recommandations pour voir si l'on prend les mesures appropriées ou non. Il y a lieu de noter toutefois que le BST n'a pas le pouvoir d'imposer des changements aux exploitants et aux responsables de la réglementation.

### Nos réalisations:

En 1997, 2 159 accidents et 1 310 incidents au total ont été signalés en vertu des exigences de déclaration obligatoire du Règlement sur le BST. Pour la troisième année consécutive, le nombre total d'événements signalés a diminué. En 1997, le nombre d'accidents a diminué de 9 % par rapport à 1996 et de 15 % par rapport à 1994. Cette réduction ne peut être attribuée aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations apportées à la sécurité des transports résultent des efforts combinés de nombreux participants, y compris les constructeurs, les transporteurs, les équipages, les responsables de la réglementation ainsi que le BST.

Le nombre d'accidents signalés a diminué de 15 % depuis 1994.

**Figure 3**



Afin de mesurer sa contribution à la promotion de la sécurité, le BST évalue les réponses à ses recommandations. En 1997, il a reçu des réponses à 28 recommandations, certaines portant sur des recommandations publiées l'année précédente. On trouvera les résultats de cette évaluation à la Figure 4. Dans l'ensemble, les recommandations du BST sont suivies de mesures satisfaisantes.

**Figure 4**


Évaluation des réponses aux recommandations du BST - Année en cours					
1997 (Année où la réponse a été reçue)	Attention entièrement satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Intention satisfaisante de corriger un manquement à la sécurité	Attention satisfaisante en partie accordée à un manquement à la sécurité	Attention insatisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Total
Marine	-	13	1	2	16
Pipeline	-	2	-	-	2
Rail	2	6	-	-	8
Aviation	-	2	-	-	2
Total	2	23	1	2	28

À plus long terme, la réponse aux recommandations du BST est très positive. La Figure 5 montre l'évaluation des réponses aux recommandations publiées depuis 1990. L'an dernier, le BST a constaté une amélioration dans l'attention accordée à la réduction ou à l'élimination des manquements à la sécurité mis en évidence, en particulier de la part de Transports Canada.

**Figure 5**

Évaluation des réponses aux recommandations du BST (1990-1997)					
	Attention entièrement satisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Intention satisfaisante de corriger un manquement à la sécurité	Attention satisfaisante en partie accordée à un manquement à la sécurité	Attention insatisfaisante accordée à un manquement à la sécurité	Total
Marine	35	33	21	8	97
Pipeline	8	9	1	1	19
Rail	34	17	17	5	73
Aviation	79	25	34	26	164
Total	156	84	73	40	353

D'autre part, un certain nombre de mesures de sécurité ont été adoptées par l'industrie et le gouvernement avant que le BST ait mis fin à ses enquêtes et publié ses rapports (voir Figure 2). Ces mesures résultent également des efforts du BST pour identifier les manquements à la sécurité.

<b>1,3</b>	<b>Accès du public à des renseignements et à des recommandations sur la sécurité grâce à des méthodes et des technologies d'information innovatrices et rentables.</b>	
------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

**Notre approche:**

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. Le BST publie des

statistiques périodiques sur les événements pour chaque mode de transport ainsi qu'un condensé périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*. Il met à jour régulièrement ses listes de distribution et effectue de temps à autres des sondages auprès des lecteurs. Il reste également en communication avec l'industrie et les organismes gouvernementaux oeuvrant dans la sécurité des transports afin de promouvoir les messages de sécurité. Le BST tient une liste de questions-clés en matière de sécurité (voir annexe A pour plus de détails) qui identifie les secteurs où les risques sont suffisants pour justifier que le secteur des transports et les gouvernements déploient de nouveaux efforts pour s'attaquer à ces risques et réduire les pertes accidentelles.

Le BST a entrepris de fournir aux Canadiens et Canadiennes une partie de l'information sur la sécurité sous format électronique à l'aide de son site Web. Le BST prévoit également d'échanger des données électroniques avec d'autres organismes gouvernementaux et avec l'industrie.

### **Nos réalisations:**

En 1997-1998, le BST a publié 125 rapports d'événements ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Le BST continue de publier le condensé intitulé *Réflexions* pour chaque mode de transport. Ces condensés contribuent à la promotion de la sécurité des transports en analysant les leçons tirées des enquêtes sur les accidents et les incidents. Ces publications ont fait l'objet d'une rétroaction extrêmement positive dans le monde entier. En 1997-1998, le BST a publié 10 numéros et le nombre de ses lecteurs est passé à un peu plus de 100 000.

Le BST a utilisé son site Internet pour offrir aux Canadiens tous ses rapports et autres renseignements sur la sécurité des transports. Cette initiative s'est révélée une façon rentable de diffuser l'information. Le site reçoit en moyenne 10 000 visites par semaine. Le BST a également pris l'initiative de partager des données électroniques avec d'autres organismes gouvernementaux et des organismes choisis de l'industrie. Cet échange de données facilitera la collaboration entre les organismes chargés de la sécurité, facilitant ainsi l'accomplissement de leur mandat respectif.

Le BST a enregistré en moyenne 10 000 visites par semaine à son site Web.

Les représentants du BST ont présenté des communications et participé à des conférences ainsi qu'à des réunions techniques pour demeurer en contact avec l'industrie. Les membres du Bureau et le personnel du BST ont également organisé de nombreuses réunions avec l'industrie et d'autres membres du milieu des transports comme le Canadien National, Canadien Pacifique Limitée., TransCanada Pipelines Ltd., l'Office

national de l'énergie, l'Association des pilotes de ligne, Transports Canada, la Garde côtière canadienne, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Association canadienne des pipelines de ressources énergétiques, l'Association des armateurs canadiens, etc.

Le BST a publié une brochure intitulée *Questions-clés en matière de sécurité 1998* soulignant les principales questions qui posent suffisamment de risques à la sécurité des transports pour justifier que l'industrie et les organismes gouvernementaux déploient de nouveaux efforts pour empêcher d'autres pertes accidentelles. Le BST croit qu'en mettant l'accent sur les questions de sécurité, il peut mieux sensibiliser l'industrie et les gouvernements afin qu'ils adoptent des mesures permettant de réduire ou d'éliminer les risques que présentent ces questions-clés.

<b>1,4</b>	<b>Satisfaction à l'égard de la qualité et de la rapidité de production des constatations et des recommandations.</b>	<input type="checkbox"/>
------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------

#### **Notre approche:**

Le BST s'efforce de publier ses rapports d'enquête dans l'année qui suit la date de l'événement. Pour relever ce défi, le BST a lancé une grande initiative intitulée BST 2000 en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience opérationnelle. Il s'agit notamment de repenser les méthodes de *travail*, d'élaborer une méthodologie normalisée d'enquête et d'analyse de la sécurité, d'améliorer la structure interne et de procéder au perfectionnement du personnel.

Des modifications à la loi créant le BST (projet de loi S-2) ont été apportées pour accroître l'indépendance et l'efficacité de l'organisme.

#### **Nos réalisations:**

Tous les événements signalés ont été analysés selon la Politique de classification des événements du BST afin de déterminer ceux qui présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. Le BST a entrepris des enquêtes sur 115 des événements qui lui ont été signalés en 1997-1998. En 1997-1998, 125 rapports ont été rédigés et rendus publics. Le nombre de rapports terminés a dépassé le nombre des enquêtes ouvertes

Le BST n'a pas respecté sa norme d'un an pour mener à bien ses enquêtes.

pendant l'année. Mais la durée moyenne des enquêtes est de 489 jours, comme il est indiqué à la Figure 6.

**Figure 6**

Productivité du BST										
	Marine		Pipeline		Rail		Aviation		Total	
	1996-1997	1997-1998	1996-1997	1997-1998	1996-1997	1997-1998	1996-1997	1997-1998	1996-1997	1997-1998
Enquêtes entreprises	50	37	2	2	16	10	70	66	138	115
Enquêtes terminées	52	44	1	1	36	17	77	63	166	125
Durée moyenne des enquêtes terminées (nombre de jours)	523	537	177	717	482	768	340	378	427	489

Le BST n'a pas souvent atteint son objectif consistant à terminer ses enquêtes dans l'année qui suit l'événement. On a cependant fait des efforts particuliers pour que les enquêtes sur des événements importants soient menées à bien dans l'année. Ce problème est dû en grande partie à la réduction du personnel à la suite de l'Examen des programmes. Le départ de nombreux employés d'expérience a eu une incidence importante sur la productivité. Le BST a pris des initiatives pour régler ce problème.


Sous la bannière de BST2000, d'importants efforts ont été consentis pour repenser les méthodes de travail, normaliser la méthodologie d'enquête et d'analyse de la sécurité et améliorer sa structure interne. Le recrutement et la formation de nouveaux enquêteurs est actuellement en cours pour rajeunir les rangs du BST. Une importante initiative de perfectionnement du personnel a été entreprise pour actualiser les compétences des enquêteurs et des analystes de la sécurité.

Dans le cadre de ces changements, on a également amélioré les communications courantes avec tous ceux qui sont directement intéressés par les travaux du BST.

Outre ces initiatives, le Parlement a approuvé le projet de loi S-2 permettant d'apporter des précisions à la loi créant le BST. Ces modifications, qui viendront renforcer la loi qui établit les paramètres régissant les activités du BST, se répartissent en trois catégories:

certaines font suite à des initiatives du gouvernement, bon nombre sont de nature administrative et les autres visent à améliorer les méthodes de travail et l'indépendance du BST.

En ce qui concerne la qualité des constatations et des recommandations, la rétroaction des personnes directement intéressés par les travaux du BST est très positive. En général, les gens directement intéressés estiment qu'ils sont traités équitablement et avec professionnalisme par le personnel. Ils apprécient le fait d'être tenus informés du cours de l'enquête et respectent la crédibilité des constatations. La rétroaction des médias est également favorable en général et les constatations sont bien communiquées aux Canadiens et Canadiennes dans les médias imprimés et électroniques.

1,5	<b>Faire connaître le rôle joué par le BST dans la promotion de la sécurité des transports.</b>	
-----	-------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------

**Notre approche:**

Le président du BST assume personnellement la responsabilité de cette activité. La présence du président sur les lieux de certains graves accidents vise à attirer l'attention des médias sur le travail du BST. Le président profite de ces occasions pour expliquer le rôle et le mandat du BST à tous les Canadiens et Canadiennes. La publication de rapports d'enquête importants fait également l'objet d'une plus grande publicité. Le BST est en contact permanent avec l'industrie.

**Nos réalisations:**

Pour la plupart, le BST exécute son travail discrètement, attirant l'attention des médias uniquement dans les quelques jours qui suivent un accident important. Mais les personnes plus proches du processus d'enquête savent qu'une enquête et une analyse approfondies prennent du temps et que les quelques premiers jours sur le terrain ne sont que le début d'un travail d'équipe prolongé. Que ce soit sur les lieux d'un accident ou à la publication d'un rapport d'enquête, le personnel profite de toutes les occasions qui lui sont offertes pour expliquer le rôle du BST et les méthodes utilisées pour mener une enquête.

Dans l'ensemble, les médias et le public commencent à mieux connaître le nom du BST. De plus en plus de Canadiens font la distinction entre le BST et Transports Canada.



Le président s'est rendu sur les lieux du déraillement important d'un train à Biggar, en Saskatchewan, ainsi que sur les lieux de l'écrasement d'un avion à Fredericton, au Nouveau-Brunswick. Dans les deux cas, le président a expliqué aux médias et aux Canadiens et Canadiennes le travail accompli par le BST.

La parution du rapport sur l'accident d'Edson à Edmonton, en Alberta, et le rapport sur l'accident de Marie-Soleil Tougas à Montréal ont donné au BST et à son président l'occasion de rencontrer les proches parents des victimes, les exploitants, les représentants de Transports Canada et les médias pour examiner les circonstances entourant ces événements. Cette façon de procéder pour diffuser des rapports d'enquête qui sont au centre de l'attention générale a été généralement bien accueillie par l'industrie, les collectivités et les familles des victimes. Les rapports d'événements sont disponibles sur le site Internet du BST.

Certains Canadiens et Canadiennes (les membres de la famille des victimes, les syndicats, des compagnies de transport) ont commencé à se plaindre du fait que le BST ne faisait pas enquête sur certains accidents. Conformément à sa Politique de classification des événements, le BST examine soigneusement les faits qui entourent chaque événement signalé avant de prendre la décision de faire enquête ou non. On tente ensuite de communiquer aux parties directement intéressées les raisons pour lesquelles le BST choisit de ne pas faire enquête sur un événement particulier et s'assure ainsi que les Canadiens et Canadiennes comprennent mieux notre rôle.

1,6	<b>Reconnaissance nationale et internationale du BST en tant que ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des transports.</b>	✓
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

#### **Notre approche:**

Afin d'être reconnu comme une ressource indépendante et faisant autorité dans le domaine de la sécurité des Transports, le BST poursuit une approche à trois volets:

- embaucher et maintenir un personnel compétent;
- produire des rapports de qualité;
- collaborer avec d'autres organismes.

## Nos réalisations:

Le BST est très bien connu aux niveaux national et international. Un certain nombre de protocoles d'entente ont été négociés pour faciliter la coopération avec d'autres organismes canadiens (voir annexe B). Ces organismes reconnaissent le professionnalisme et l'expertise du BST dans son champ de compétence et en sont venus à se fier à ses constatations. Cette reconnaissance transcende les compétences fédérales et provinciales. La province de l'Ontario a signé un accord avec le BST, et quatre autres provinces négocient actuellement avec lui pour obtenir des services liés aux enquêtes sur les accidents de chemin de fer sur courte distance relevant de la compétence provinciale. Plutôt que d'acquérir leur propre savoir-faire, ces provinces ont choisi de demander l'aide du BST sur une base de recouvrement des coûts. Ces dispositions permettent aux gouvernements provinciaux de répondre à leurs besoins de façon efficace et efficiente.

Le BST offre des services d'enquête sur les accidents de chemin de fer de courte distance à certaines provinces.

Les installations techniques du BST continuent de susciter l'intérêt des représentants du gouvernement, de l'industrie et des universités. Un certain nombre de visites guidées et de séances d'information ont été organisées pour mieux faire comprendre et connaître la façon dont le BST utilise les méthodes scientifiques et la technologie au cours de ses enquêtes. Plus particulièrement, les capacités de l'enregistreur du vol du BST attirent l'attention internationale. Le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS) mis au point par le BST est actuellement utilisé en vertu d'un accord de licence par cinq autres pays. Au total, huit organismes de sécurité de gouvernements étrangers contribuent actuellement à un accord de partage des coûts pour améliorer et développer ce système. Cette initiative a permis d'investir beaucoup plus dans l'amélioration du système que le BST n'aurait pu se le permettre à lui seul.

Les contributions de pays étrangers ont multiplié par quatre l'investissement du BST dans l'amélioration du RAPS utilisé pour analyser les boîtes noires retirées à la suite d'accidents d'aéronefs.

La loi créant le BST est également reconnue comme un bon modèle par la communauté internationale. De nombreux pays ont envoyé des délégations au Canada pour discuter de la structure, du mandat et des méthodes opérationnelles du BST. Les Pays-Bas sont en train de créer un nouvel organisme de sécurité des transports gouvernemental qui s'inspire du modèle canadien. Le gouvernement de Taïwan a récemment envoyé des représentants au Canada pour examiner notre modèle et a par la suite créé un nouveau conseil de la sécurité aérienne. Les autorités d'enquête de la Nouvelle-Zélande étaient récemment au Canada pour examiner notre loi afin d'améliorer la leur.

## 2. Bonne gestion interne de l'organisme

2,1	Réalisations des réductions des ressources selon l'Examen des programmes II.	✓
-----	------------------------------------------------------------------------------	---

### Notre approche:

Le BST n'a qu'un seul programme. Les réductions prévues par l'Examen des programmes ont pu donc être réalisées en rationalisant les activités et en prenant des décisions plus sélectives sur les événements devant faire l'objet d'une enquête.

### Nos réalisations:

Toutes les réductions prévues par l'Examen des programmes ont été réalisées. Comme prévu, en adoptant une approche de gestion du risque, le BST a réduit le nombre de ses enquêtes. Ce nombre a chuté considérablement lorsque le BST a décidé de ne plus mener d'enquêtes sur les événements mineurs. Cela a également entraîné la réduction des données utilisées par les responsables de la réglementation pour assumer leur rôle de surveillant de la sécurité et par le BST pour effectuer des études. Cela a également eu pour effet de retarder la publication des rapports. Au cours des années précédentes, on avait régulièrement progressé pour en arriver à une norme d'un an pour mener à bien les enquêtes. Mais à la suite des réductions, il faut plus de temps pour faire paraître les rapports, ce qui a eu une incidence sur la perception que peuvent avoir les Canadiens et Canadiennes de la façon dont le BST assume son mandat.

Le BST a atteint ses cibles de réduction.

Du point de vue financier, le BST a répondu aux cibles de réduction. De plus, tous les coûts d'ajustement de la main-d'oeuvre associés au programme d'encouragement au départ anticipé ont été entièrement absorbés par ses budgets. Les lignes directrices et les normes du Conseil du Trésor portant sur la période de rachat, dans le cadre des programmes d'encouragement au départ, ont également été respectées.

2,2	<b>Mise en oeuvre d'un nouveau cadre de gestion du rendement davantage axé sur les résultats.</b>	□
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------	---

**Notre approche:**

Le BST a organisé un atelier sur la mesure du rendement pour son équipe de cadres supérieurs. On a ensuite décidé d'identifier les résultats et les indicateurs de mesure d'un bon rendement. Une fois cette tâche terminée, le rendement sera mesuré et lié aux résultats. Le BST reliera également ses activités de mesure du rendement à ses fonctions internes d'assurance de la qualité. Il faudra sans doute deux ou trois ans pour mener à bien la mise en oeuvre et rendre compte en fonction du nouveau cadre de gestion du rendement.

**Nos réalisations:**

Premièrement, le BST a renforcé ses principaux engagements à l'égard des résultats et entrepris de mieux se faire connaître des Canadiens et Canadiennes. On a consenti de nombreux efforts pour expliquer aux Canadiens et Canadiennes le rôle du BST dans la promotion de la sécurité des transports. On prévoit actuellement la mise au point d'un cadre de gestion global du rendement. Une stratégie détaillée devrait être mise en place dans l'année. Dans sa planification, le BST liera la mesure du rendement aux fonctions internes d'assurance de la qualité et intégrera la mesure du rendement à la gestion permanente des activités. Le BST souhaite que la mesure du rendement satisfasse non seulement les exigences du gouvernement mais également contribue à la planification et à la gestion des activités.

Le BST a connu certaines difficultés pour définir les indicateurs de mesure d'un bon rendement du fait qu'il n'est qu'un petit intervenant parmi de nombreux autres ayant la responsabilité de promouvoir la sécurité des transports. Il est pratiquement impossible de mesurer exactement l'effet du BST sur la sécurité des transports. De plus, le BST a de la difficulté à lier son rendement opérationnel à ses résultats financiers. Il n'y a pas deux enquêtes semblables. Certaines permettent d'apporter des améliorations importantes à la sécurité et d'autres non. Il n'y a pas de bon moyen de relier directement les coûts engagés par le BST aux améliorations particulières de la sécurité. Il faudra faire davantage dans ce domaine pour que le BST puisse rendre compte utilement de son rendement.

Il faut faire davantage dans ce secteur pour que le BST puisse rendre compte utilement de son rendement.

2,3	<b>État de préparation du BST pour l'an 2000.</b>	✓
-----	---------------------------------------------------	---

**Notre approche:**

Le BST a mis sur pied un comité directeur de l'an 2000 ainsi que de trois équipes chargées de coordonner ses activités de préparation à l'an 2000. Le comité directeur se réunit régulièrement pour surveiller les progrès relatifs à ses plans. La première équipe est chargée de tout le matériel, des logiciels et des réseaux informatiques. La seconde de tous les systèmes intégrés et de l'équipement de bureau et la troisième de tout l'équipement et des applications techniques.

**Nos réalisations:**

En août 1998, le BST a terminé les essais et les vérifications de conformité de tout le matériel, des logiciels et des réseaux informatiques ainsi que de tous les systèmes intégrés et de l'équipement de bureau.

Tous les systèmes ministériels essentiels à la mission doivent totalement conformes d'ici la fin novembre 1998.

Aucun problème grave n'a été découvert.

On a préparé un plan détaillé pour s'occuper de cette question. Tous les systèmes ministériels essentiels à la mission doivent être totalement conformes d'ici la fin novembre 1998. Tous les autres systèmes et applications doivent être pleinement conformes d'ici la fin avril 1999. Les travaux concernant l'équipement et les applications techniques progressent plus lentement. Le comité directeur de l'an 2000 examinera les progrès bientôt et effectuera une évaluation des risques pour déterminer la nécessité d'établir des plans d'urgence.

2,4	<b>Mise en oeuvre de stratégies et d'initiatives à l'échelle du gouvernement.</b>	✓
-----	-----------------------------------------------------------------------------------	---

**Notre approche:**

Le BST surveille constamment les priorités, les stratégies et les initiatives gouvernementales. Il participe à toutes les initiatives obligatoires à l'échelle du gouvernement. Le BST participe également à d'autres initiatives gouvernementales

chaque fois qu'il est possible d'améliorer l'efficacité. Le BST intègre également à son style de gestion une approche axée sur l'innovation et la prise de risque.

### **Nos réalisations:**

Le BST est un partisan actif du partage des services de soutien locaux. De nombreux services de soutien sont actuellement partagés avec d'autres organismes gouvernementaux comme le Bureau des passeports, l'Agence canadienne de développement international, Transports Canada et Santé Canada. Le BST a conclu des accords avec d'autres organismes pour partager les services de soutien comme les services de courrier, les entrepôts, les programmes d'aide aux employés, les services de sécurité, l'utilisation des salles de conférence, des véhicules gouvernementaux, etc. Selon un examen réalisé par le Réseau des administrateurs des petits organismes, le BST est celui qui compte le plus d'accords de partage des services de soutien. Ces accords de partage permettent une utilisation efficace et efficiente des ressources tout en offrant des services de soutien de grande qualité.

Selon un examen réalisé par le Réseau des administrateurs des petits organismes, le BST est celui qui compte le plus d'accords de partage des services de soutien.

Le BST a également étudié les autres options de prestation des services. Une de ces initiatives a été mise en oeuvre en 1997-1998. Le BST a sous-traité la gestion et l'exploitation de sa bibliothèque. Tous les services de bibliothèque sont maintenant offerts par un entrepreneur du secteur privé. Cette initiative est jugée très innovatrice pour un organisme gouvernemental puisqu'aucun autre ministère n'a entrepris de sous-traiter tous ses services de bibliothèque. Jusqu'à présent, cette initiative s'est révélée très réussie et rentable. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a reconnu que cette initiative n'est pas seulement originale mais elle montre la voie au gouvernement.

*« Cette initiative du BST est non seulement originale mais elle montre également la voie au gouvernement. »*

Secrétariat du Conseil du Trésor

Le BST participe activement à l'initiative de partage des systèmes du gouvernement. Il utilise actuellement trois des systèmes partagés approuvés pour la gestion de ses ressources humaines et ses finances. Le BST est également un membre actif des groupes interministériels qui partagent ces systèmes.

On travaille actuellement au BST à la mise en oeuvre de la norme générale de classification et à la stratégie d'information financière. Ces deux grandes initiatives gouvernementales auront un effet considérable sur la gestion des ressources humaines et financières du BST.

<b>2,5</b>	<b>Recrutement et perfectionnement d'un personnel compétent et d'expérience.</b>	<input type="checkbox"/>
------------	----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------

**Notre approche:**

Le BST a défini des profils de compétence pour les principaux postes. Le personnel est engagé en fonction de ses compétences et de ses aptitudes. Une grande partie de la formation et du perfectionnement est assurée à l'interne en raison de la nature particulière et spécialisée du travail à exécuter. Une formation permanente est donnée pour que les employés tiennent leurs connaissances et leurs compétences à jour en accord avec l'évolution de l'industrie.

**Nos réalisations:**

En 1997-1998, le BST a investi plus de 700 000 \$ dans la formation et le perfectionnement, soit une moyenne de 3 072 \$ par employé à temps plein. De nombreux employés ont participé à des affectations de perfectionnement. Un certain nombre ont également reçu une aide pour terminer leurs études post-secondaires. Dans l'ensemble, le BST a réussi à perfectionner ses employés.

En 1997, un employé au niveau de commis a suivi un programme de perfectionnement et est devenu pour programmeur informatique. Deux stagiaires enquêteurs ont été engagés et sont actuellement formés pour devenir des enquêteurs à part entière.

Un employé au niveau de commis a suivi un programme de perfectionnement et est devenu programmeur informatique.

Le maintien des employés est un problème important. En raison de la concurrence dans l'industrie, le BST a de la difficulté à recruter et à conserver des professionnels hautement qualifiés. Le BST doit donc constamment se renouveler et former de nouveaux employés. Ce problème exigera une attention particulière dans les prochaines années si le BST veut continuer d'être prêt à répondre aux événements.

## **Section IV: Rendement financier**

### **IV.1 Aperçu du rendement financier**

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 22,1 millions de dollars. Un budget supplémentaire de 1 047 450 \$ a ensuite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés des années précédentes, augmentant ainsi le total des autorisations à 23,2 millions de dollars. En 1997-1998, le BST a dépensé 22,7 millions de dollars sur ses autorisations totales de 23,2 millions de dollars. L'excédent d'environ 500 000 \$ est dû essentiellement aux retards dans la dotation des postes vacants au cours de l'année.

Le total des dépenses du BST représente un coût d'environ 0,75 \$ par citoyen canadien. Il s'agit d'un petit prix à payer pour maintenir la capacité d'enquêter les grands manquements à la sécurité dans quatre modes du réseau de transport national.

### **IV.2 Tableaux des résumés financiers**

Le sommaire financier présenté dans les tableaux suivants comprend trois figures. Ces trois figures visent à montrer :

- quel était le plan au début de l'année (dépenses prévues);
- les dépenses supplémentaires que le Parlement a jugé bon d'approuver pour tenir compte des nouvelles priorités et d'événements imprévus (autorisations totales);
- ce qui a été réellement dépensé (dépenses réelles 1997-1998).



## Tableau financier 1

<b>Autorisations pour 1997-1998 - Partie II du Budget des dépenses</b>				
<b>Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)</b>				
<b>Crédit</b>		<b>Dépenses prévues 1997-1998</b>	<b>Autorisations totales 1997-1998</b>	<b>Dépenses réelles 1997-1998</b>
	<b>Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</b>			
15	Dépenses de fonctionnement	19.5	20.6	20.1
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	2.6	2.6	2.6
	<b>Total pour le ministère</b>	<b>22,1</b>	<b>23,2</b>	<b>22,7</b>
Les autorités totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et supplémentaires et des autres autorisations.				

## Tableau financier 2

### Dépenses prévues contre dépenses réelles par secteur d'activité (en millions de dollars)

Secteur d'activité	ETP	Fonctionnement	Immobilisations	Subventions et contributions votées	Total provisoire Dépenses brutes votées	Subventions et contributions prévues par la loi	Total Dépenses brutes	Moins: Recettes à valoir sur le crédit	Total Dépenses nettes
Avancement de la sécurité des transports	241	22,1	-	-	22,1	-	22,1	-	22,1
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>241</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>232</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>
<b>Total</b>	241	22,1	-	-	22,1	-	22,1	-	22,1
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>241</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>	<i>-</i>	<i>23,2</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>232</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>	<b>-</b>	<b>22,7</b>
<b>Autres recettes et dépenses</b>									
<b>Coût des services offerts par d'autres ministères</b>									2,9
<i>(Autorisations totales)</i>									2,9
<b>(Réelles)</b>									<b>2,8</b>
<b>Coût net du programme</b>									25
<i>(Autorisations totales)</i>									26,1
<b>(Réelles)</b>									<b>25,5</b>
<p><b>Note:</b> Les chiffres en italiques correspondent aux autorisations totales pour 1997-1998 (budget des dépenses principal et supplémentaires et autres autorisations).</p> <p><b>Les chiffres en caractères gras correspondent aux dépenses réelles en 1997-1998.</b></p> <p>Les étant arrondis, ils peuvent ne pas correspondre au total indiqué.</p> <p>La colonne fonctionnement inclut les coûts d'immobilisations mineures qui ne sont pas suffisamment importants pour les comptabiliser séparément.</p>									

### Tableau financier 3

<b>Dépenses prévues contre dépenses réelles par secteur d'activité (en millions de dollars)</b>					
<b>Secteur d'activité</b>	<b>Dépenses réelles 1995-1996</b>	<b>Dépenses réelles 1996-1997</b>	<b>Dépenses prévues 1997-1998</b>	<b>Total des autorisations 1997-1998</b>	<b>Dépenses réelles 1997-1998</b>
Avancement de la sécurité des transports	23,8	23,3	22.1	23.2	22,7
<b>Total</b>	<b>23,8</b>	<b>23,3</b>	<b>22.1</b>	<b>23.2</b>	<b>22,7</b>

Le total des autorisations correspond à la somme du budget des dépenses principal, des budgets supplémentaires et des autres autorisations.

### Tableau financier 4

<p><b>Concordance entre l'ancienne et la nouvelle structure</b> Ce tableau ne s'applique pas au BST puisqu'il n'y a pas de changement à la structure de rapport.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Tableau financier 5

<b>Comparaison des dépenses prévues de 1997-1998 et des autorisations totales aux dépenses réelles par organisation et secteurs de service (en millions de dollars)</b>			
	Secteurs de service		TOTAL
	Enquêtes	Services intégrés	
<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada</b>			
<b>Bureau</b>	0.8	-	0.8
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>0.7</i>	-	<i>0.7</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>0.7</b>	-	<b>0.7</b>
<b>Exécutif, Légal</b>	-	0.8	0.8
<i>(Autorisations totales)</i>	-	<i>0.6</i>	<i>0.6</i>
<b>(Réelles)</b>	-	<b>0.5</b>	<b>0.5</b>
<b>Opérations des enquêtes</b>	13.2	-	13.2
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>13.8</i>	-	<i>13.8</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>13.6</b>	-	<b>13.6</b>
<b>Analyse de sécurité et Communications</b>	2.4	2.3	4.7
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>2.4</i>	<i>3.0</i>	<i>5.4</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>2.3</b>	<b>2.9</b>	<b>5.2</b>
<b>Services intégrés</b>	-	2.7	2.7
<i>(Autorisations totales)</i>	-	<i>2.8</i>	<i>2.8</i>
<b>(Réelles)</b>	-	<b>2.7</b>	<b>2.7</b>
<b>TOTAL</b>	16.4	5.8	22.1
<i>(Autorisations totales)</i>	<i>16.9</i>	<i>6.4</i>	<i>23.2</i>
<b>(Réelles)</b>	<b>16.6</b>	<b>6.1</b>	<b>22.7</b>
<b>% du TOTAL</b>	<b>73.1%</b>	<b>26.9%</b>	<b>100%</b>
<p><b>Note:</b> Les chiffres en italiques correspondent aux autorisations totales pour 1997-1998 (budgets des dépenses principal et supplémentaires et autres autorisations).            Les chiffres en caractères gras correspondent aux dépenses réelles en 1997-1998.            Les chiffres étant arrondis, ils peuvent ne pas correspondre au total indiqué.</p>			

## Autres tableaux financiers

Les tableaux financiers suivants ne s'appliquent pas au BST.

**Tableau financier 6 : Recettes à valoir sur le crédit**

**Tableau financier 7 : Revenus à valoir sur le Trésor**

**Tableau financier 8 : Paiements législatifs**

**Tableau financier 9 : Paiements de transfert**

**Tableau financier 10 : Dépenses en immobilisations**

**Tableau financier 11 : Projets d'immobilisations**

**Tableau financier 12 : État des grands projets de l'État**

**Tableau financier 13 : Prêts, investissements et avances**

**Tableau financier 14 : Fonds renouvelable**

**Tableau financier 15 : Passif éventuel**

## Section V : Autres renseignements

### V.1 Ressources pour obtenir des renseignements supplémentaires et site Web du ministère

Pour plus de renseignements veuillez communiquer avec les personnes suivantes :

Gertrude René de Cotret  
Directrice, Services intégrés  
Bureau de la sécurité des transports du  
Canada  
Place du Centre  
200 Promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8

E-Mail: [gertrude.rene\\_de\\_cotret@bst-tsb.x400.gc.ca](mailto:gertrude.rene_de_cotret@bst-tsb.x400.gc.ca)  
Téléphone : (819) 994-8001  
Télécopieur : (819) 997-2239

Jean L. Laporte  
Chef, Finances et Administration  
Bureau de la sécurité des transports du  
Canada  
Place du Centre  
200 Promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Hull (Québec)  
K1A 1K8

E-Mail: [jean.laporte@bst-tsb.x400.gc.ca](mailto:jean.laporte@bst-tsb.x400.gc.ca)  
Téléphone : (819) 994-8004  
Télécopieur : (819) 997-2239

On peut obtenir également d'autres renseignements au site Web du BST au :  
<http://bst-tsb.gc.ca>

### V.2 Loi et règlements associés administrés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada

Le BST est le seul responsable devant le Parlement des lois et règlements associés suivants :	
<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	R.S.C., 1998, c. 20

### **V.3 Rapports annuels prévus par la loi et autres rapports ministériels**

En vertu de sa loi, le BST doit rendre compte au Parlement de ses activités, constatations et recommandations pour chaque année civile. On peut se procurer le *Rapport annuel de 1997 au Parlement* auprès du BST sur demande. La loi exige également que le Vérificateur général du Canada effectue une vérification annuelle des états financiers du BST et que ces états et le rapport de vérification correspondant soient déposés à la Chambre des communes. On peut se procurer les états financiers et le rapport de vérification de 1997-1998 auprès du BST sur demande.

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter tous les rapports d'enquête du BST depuis 1995 sur le site Web. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour chacun des quatre modes de transport. Ces rapports sont également disponibles sur le site Web. Finalement, le BST publie un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions*.

# **Annexes**

A - Description du processus d'enquête du BST

B - Accords de coopération du BST (protocoles d'entente)

C - Adresses Internet d'autres organismes



## **Annexe A**

### **Description du processus d'enquête du BST**

---

Le BST décide des incidents sur lesquels il va faire enquête. La politique du BST est essentiellement de faire enquête sur les événements qui sont raisonnablement susceptibles de mener à une amélioration de la sécurité ou qui suscitent de fortes préoccupations à l'égard de la sécurité des transports dans le public.

Le BST a adopté une philosophie de transparence, d'équité, de compétence et d'intégrité. C'est ainsi que les enquêtes et les rapports publics visent à donner toute l'information voulue pour promouvoir la sécurité tout en respectant les droits des personnes en cause.

#### **Politique de classification des événements**

Environ 3 500 événements de transport sont signalés au BST chaque année conformément à ses exigences de déclaration obligatoire. En raison de considérations d'ordre pratique, seule une petite partie de ces incidents feront l'objet d'une enquête. De nombreux événements justifient une enquête du BST dans la mesure où ils offrent la possibilité d'acquérir de nouvelles connaissances sur les manquements à la sécurité sous-jacents qui compromettent la sécurité des transports. Mais la plupart des événements signalés n'offrent pas en soi d'intérêt suffisant pour accroître les connaissances du BST sur les manquements à la sécurité. Toutefois, un vaste examen de l'ensemble de ces événements faisant intervenir des phénomènes ou des facteurs semblables est parfois justifié.

La gestion efficace des ressources et la promotion de la sécurité des transports dépendra de l'identification rapide par le BST de chaque événement, ainsi que des situations ou des conditions dangereuses, pouvant mener à une amélioration de sécurité importantes. À cet effet, le BST a mis au point un système de classification à cinq niveaux. Chaque événement est classé en fonction d'un processus d'évaluation du risque et la décision est prise de faire enquête ou non.

Le principal critère permettant de déterminer si un événement, dans n'importe quel mode, fera l'objet d'une enquête est de savoir si cette analyse est susceptible de mener à une réduction du risque auxquels sont exposés les personnes, les biens ou l'environnement.

Les autres critères sont notamment les suivants :

- prise en compte de toute obligation ou engagement du BST en vertu d'accords internationaux, aide aux provinces ou autres nations, etc.
- prise en compte du niveau d'attente du public à l'égard des enquêtes du BST.

La Politique de classification des événements et les critères détaillés d'évaluation du risque sont décrits sur le site Internet du BST.

## **Processus d'enquête**

### **Sur le terrain**

Le nombre d'enquêteurs envoyés sur les lieux d'un incident pour mener une enquête varie d'un enquêteur, pour une enquête relativement simple, à 20 à 30 pour une enquête importante. Cette étape peut durer une journée à plusieurs semaines. Dans tous les cas, une personne responsable est nommée pour mener l'enquête. En général, cette étape peut comprendre l'examen des lieux, l'examen de l'équipement, du véhicule ou de l'épave, des entrevues avec les témoins, la collecte de documents pertinents et la sélection et le retrait de morceaux d'épave particuliers en vue d'un examen plus approfondi.

### **Phase postérieure**

Un grand nombre d'activités se déroulent entre le moment où l'équipe d'enquête quitte les lieux de l'événement jusqu'à ce que l'enquêteur responsable produise le rapport initial. Cette étape peut prendre jusqu'à six mois selon la taille et la complexité de l'enquête. Les activités au cours de cette phase peuvent comprendre la collecte et l'examen de tous les dossiers de Transports Canada/Office national de l'énergie, des entreprises, des véhicules et autres dossiers, des entrevues avec le personnel des compagnies et de Transports Canada/Office national de l'énergie, un examen en laboratoire des morceaux d'épave choisis, la lecture et l'analyse des enregistreurs, un travail de simulation et l'examen des rapports d'autopsie et de toxicologie. L'enquêteur responsable, avec l'appui des autres enquêteurs de l'équipe, est chargé de réunir et d'analyser toute l'information collectée et de produire un rapport provisoire.

### **Production du rapport**

Le rapport d'enquête provisoire est examiné par le Bureau et peut être approuvé, modifié ou renvoyé en vue d'un travail plus poussé. Une fois approuvé, le rapport est envoyé, sous pli confidentiel, aux "personnes directement intéressées par les constatations" afin d'obtenir leurs commentaires. Les commentaires reçus de ces personnes sont examinés par le Bureau et peuvent donner lieu à une modification du rapport. Cette méthode permet d'assurer à la fois l'équité et l'exactitude du rapport. Le rapport est ensuite parachevé, imprimé et rendu public. La norme de rendement du BST consiste à publier les rapports dans l'année qui suit l'événement. Toutefois, les rapports relatifs à des

événements très complexes ou inhabituels peuvent prendre plus longtemps.

### **Liste des questions-clés en matière de sécurité**

Le BST fait enquête sur des accidents et des incidents précis et les analyse. Il surveille également les grandes tendances et les nouvelles questions de sécurité et en tient une liste. Il existe un certain nombre de secteurs où les risques pour la sécurité sont suffisants pour justifier que l'industrie du transport et le gouvernement consentent des efforts supplémentaires pour y remédier et réduire le nombre de nouvelles pertes accidentelles. Le BST croit qu'en travaillant ensemble, les participants au milieu du transport canadien peuvent réduire ou éliminer les manquements à la sécurité associés à ces questions. Chaque année, parallèlement au rapport annuel, le BST remet cette liste des questions de sécurité importante au Parlement. La liste la plus récente est accessible sur le site Internet du BST.

## Annexe B

### Accords de coopération du BST

Coopération avec :	Secteur de coopération :
Médecins légistes (les 10 provinces et 2 territoires)	- Coordination des enquêtes
Défense nationale	- Coordination des enquêtes - Offres de service par le Centre d'essais techniques de la qualité
Air Alliance, Air BC, Air Canada, Air Transat, Canada 3000, Canadian Airlines, First Air, Royal Air, Westjet	- Offre d'une formation dans les cabines de pilotage des gros aéronefs
Gendarmerie royale du Canada	- Coordination des activités d'enquête
Transports Canada	- Échange d'information - Coordination des activités liées à la sécurité
Conseil national de recherches	- Collaboration sur les enregistreurs de vol, développement de logiciels et analyse technique
Développement des ressources humaines Canada	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête (Code du travail)
Office national de l'énergie	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Administration de la voie navigable du Saint-Laurent	- Échange d'information
Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête
Commission des accidents du travail de la Colombie-Britannique	- Échange d'information - Coordination des activités d'enquête

<b>Coopération avec :</b>	<b>Secteur de coopération :</b>
Organisation internationale de l'aviation civile	- Offre de service du BST pour les enquêtes internationales
Patrimoine canadien / Institut canadien de conservation	- Offre de services de soins d'urgence pour la préservation des documents
Pêches et Océans	- Échange d'information
Environnement Canada	- Offre de services météorologiques pour les enquêtes du BST
Santé Canada	- Offre d'évaluations médicales pour les enquêteurs du BST - Offre de services de soutien aux enquêtes
Ressources naturelles Canada	- Offre de services de levés géologiques et de sciences de la terre
Centre de développement des transports	- Utilisation du logiciel de dépouillement et d'analyse des enregistreurs de vol du BST
Ministère des Transports - Province de l'Ontario (négociations en cours avec le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba)	- Offre de services d'enquête sur les accidents ferroviaires sur les lignes de courte distance par le BST

## Annexe C

### Adresses Internet d'autres organismes

---

On peut consulter d'autres renseignements sur la sécurité des transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les adresses Internet des principaux organismes sont les suivantes :

Transports Canada .....	<a href="http://www.tc-gc.ca">http://www.tc-gc.ca</a>
Office national de l'énergie .....	<a href="http://www.neb.gc.ca">http://www.neb.gc.ca</a>
Pêches et Océans - Garde côtière canadienne .....	<a href="http://www.ccg-gcc.gc.ca">http://www.ccg-gcc.gc.ca</a>
Office des transports du Canada .....	<a href="http://www.cta-otc.gc.ca">http://www.cta-otc.gc.ca</a>
Gendarmerie royale du Canada .....	<a href="http://www.rcmp-grc.gc.ca">http://www.rcmp-grc.gc.ca</a>
Développement des ressources humaines Canada .....	<a href="http://www.hrdc-drhc.gc.ca">http://www.hrdc-drhc.gc.ca</a>

# Index

air	2, 3, 5, 8, 9, 13, 15, 18, 22, 25, 44
année 2000	9, 14, 28
attentes en matière de rendement	13
cadre de fonctionnement	4
chemin de fer	3, 4, 8, 18, 22, 24, 25
coopération	2, 25, 39, 43, 44
défis	1, 2, 7
examen des programmes	14, 22, 26
Internet	6, 7, 20, 24, 37-39, 41, 42, 45
liste des questions clés	20, 21, 42
loi	1, 3, 5, 8, 21, 25, 37, 38
marine	2-4, 8, 9, 13, 15, 18, 22
organisation	9, 11
pipeline	2-4, 8, 9, 13, 15, 18, 20-22
politique de classification des événements	7, 15, 21, 24, 40, 41
principaux engagements	6, 27
priorités	6, 13, 14, 28, 31
processus d'enquête	5, 16, 23, 39-41
protocole d'entente	6, 25, 29, 39
recommandations	2, 3, 5, 6, 8, 9, 13, 16-19, 21, 23, 38
Réflexions	20, 38
service au Canadiens et Canadiennes	13, 15