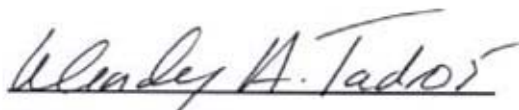


# Bureau de la sécurité des transports du Canada

2008-2009

## Rapport sur les plans et les priorités



Wendy A. Tadros  
Présidente  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada



Rona Ambrose  
Présidente  
Conseil privé de la Reine pour le  
Canada



Canada



# Table des matières

<b>Message de la présidente.....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1 : Survol.....</b>	<b>3</b>
1.1 Déclaration de la direction .....	3
1.2 Raison d'être .....	4
1.3 Renseignements sur l'organisation .....	4
1.4 Renseignements financiers.....	6
1.5 Renseignements sommaires .....	8
1.5.1 Ressources.....	8
1.5.2 Activités de programme par résultat stratégique .....	8
1.5.3 Priorités pour 2008-2009 .....	8
<b>Section 2 : Analyse des activités de programme .....</b>	<b>10</b>
2.1 Résultat stratégique.....	10
2.2 Activités de programme.....	10
2.3 Cadre de planification.....	10
2.4 Risques et défis .....	12
2.4.1 Croissance de l'économie et augmentation du volume des activités liées aux enquêtes.....	12
2.4.2 Augmentation des ventes de produits canadiens et du nombre d'enquêtes à l'étranger.....	13
2.4.3 Besoins accrus en formation résultant des modifications aux règlements, de l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité et des changements technologiques .....	14
2.4.4 Établissement des priorités et gestion de la charge de travail avec les ressources disponibles.....	14
2.4.5 Développement et maintien d'un effectif bien informé et compétent .....	15
2.4.6 Examen et amélioration du processus de production des rapports afin d'atteindre une efficacité globale accrue .....	15
2.5 Plans et priorités en matière de gestion.....	16
2.5.1 Mise en œuvre des recommandations retenues dans le cadre de l'examen du budget de base.....	16
2.5.2 Maintien d'un effectif bien informé et compétent .....	16
2.5.3 Production des rapports.....	17
2.5.4 Continuation des travaux résiduels en matière de gestion de l'information....	18
2.6 Plans et priorités en matière de programme.....	18
2.6.1 Direction des enquêtes (Air).....	18
2.6.2 Direction des enquêtes (Marine).....	18
2.6.3 Direction des enquêtes (Rail et pipeline).....	19
2.7 Cadre de mesure du rendement.....	19

<b>Section 3 : Autres sujets d'intérêt et contacts .....</b>	<b>21</b>
3.1 Renseignements complémentaires .....	21
3.2 Contacts avec le BST .....	22

## Message de la présidente

À titre de présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, je suis heureuse de vous présenter le Rapport sur les plans et les priorités de 2008-2009.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) jouit d'une solide réputation au Canada et à l'étranger en tant qu'organisme d'enquête professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquête sur les événements de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline dans le monde, et il s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance qui fait de lui un chef de file mondial dans ce domaine.

Le public s'attend à ce que les lacunes de sécurité dans le réseau des transports soient identifiées et corrigées. Conscients de ces attentes, les membres du Bureau continueront cette année à jouer un rôle important en vue d'accroître la visibilité des recommandations et des conclusions du BST auprès des intervenants et de l'industrie. Ils s'assureront également qu'elles sont bien comprises par ceux qui sont les plus susceptibles d'apporter des changements.

Ces efforts continus contribueront ultimement à l'atténuation des risques et à l'amélioration de la sécurité dans le réseau de transport canadien. Les employés des programmes joueront aussi un rôle clé dans l'atteinte de cet objectif en déployant tous les efforts possibles pour améliorer le rendement et la productivité de l'organisme et sa capacité à identifier et à communiquer en temps opportun les lacunes de sécurité.

L'organisme doit aussi miser sur l'amélioration continue de ses pratiques de gestion. En conséquence, le BST investira dans divers projets et initiatives pour appuyer les priorités dans ce domaine et travaillera à l'amélioration de ses processus d'enquêtes et de production des rapports. Il continuera également à consolider ses acquis au niveau de son système de gestion de l'information et des enquêtes afin d'en améliorer le rendement et en maintenir la viabilité à long terme.

Enfin, le BST poursuivra ses travaux en vue de la mise en œuvre d'un système électronique de gestion des dossiers ainsi que ceux visant à améliorer la gestion des ressources financières et matérielles. Il continuera également ses efforts au chapitre de la planification des ressources humaines.

Le BST tient fermement à apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Les efforts constants du BST garantiront que ses produits et services, ainsi que ses activités, contribuent de façon efficace et efficiente à la réalisation de son mandat.



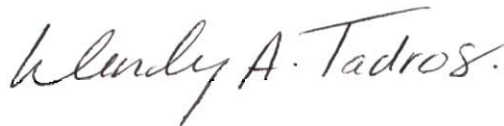
# Section 1 : Survol

## 1.1 Déclaration de la direction

Je sou mets, aux fins de dépôt au Parlement, le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) de 2008-2009 du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le présent document a été préparé conformément aux principes de présentation des rapports énoncés dans le *Guide de préparation de la Partie III du Budget des dépenses 2008-2009 : Rapports sur les plans et les priorités et Rapports ministériels sur le rendement* :

- Il est conforme aux exigences précises de déclaration figurant dans les lignes directrices du Secrétariat du Conseil du Trésor;
- Il repose sur le résultat stratégique et les activités de programme du ministère qui ont été approuvés par le Conseil du Trésor;
- Il présente une information cohérente, complète, équilibrée et fiable;
- Il fournit une base pour la reddition de comptes à l'égard des résultats obtenus avec les ressources et les autorisations qui lui sont confiées;
- Il rend compte de la situation financière en fonction des chiffres des dépenses prévues approuvées provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.



---

Wendy A. Tadros  
Présidente

## 1.2 Raison d'être

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par le biais de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement comme Transports Canada, le ministère des Pêches et des Océans et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport. L'objet de ces enquêtes est de constater les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi que les lacunes de sécurité. Le BST fait ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

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



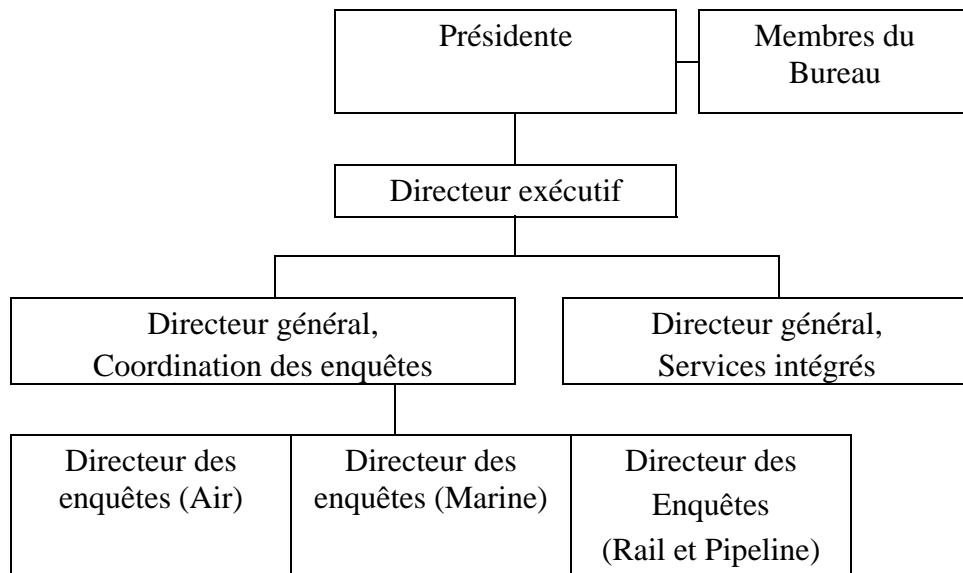
La compétence du BST s'étend à tous les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline de compétence fédérale et qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité

des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

## 1.3 Renseignements sur l'organisation

L'architecture des activités de programme du BST comporte un résultat stratégique : atténuer les risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents et comporte quatre activités de programme : enquêtes - transport aérien; enquêtes - transport maritime; enquêtes - transport ferroviaire; enquêtes - transport par pipeline. Le BST fait rapport au Parlement par l'entremise de la Présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada. La présidente du BST est l'ultime responsable de la gestion de l'organisation et de la prestation de son mandat. Elle est appuyée par le directeur exécutif et les membres du Bureau.





La présidente contribue aux activités de programme dans les quatre secteurs de transport en fournissant l'orientation stratégique générale et en veillant à ce que le BST soit géré d'une manière cohérente et efficace. Elle encadre le directeur exécutif par rapport aux pouvoirs et fonctions de gestion et d'administration qu'elle lui délègue et elle encadre les membres du Bureau par rapport aux tâches qu'elle leur assigne.

Le directeur exécutif, à titre d'administrateur en chef délégué des opérations, fournit le leadership ministériel et s'assure de l'intégrité de toutes les activités liées aux enquêtes, de la gestion quotidienne, des opérations et de l'administration du BST.

La présidente tout comme le directeur exécutif contribuent également aux activités de programme en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages de sécurité importants par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants.

Le directeur exécutif est secondé par deux directeurs généraux. Le directeur général de la Coordination des enquêtes gère l'ensemble des activités opérationnelles des quatre programmes. Le directeur général des Services intégrés voit de son côté à la prestation d'une gamme complète de services internes à l'appui des opérations du ministère.

## 1.4 Renseignements financiers

Le Conseil du Trésor a approuvé en 2007-2008 des modifications à l'architecture des activités de programme du BST. Ces modifications avaient pour but de répondre aux commentaires formulés par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans le cadre de son évaluation en 2006 du ministère à l'égard du *Cadre de responsabilisation de gestion*. Ces modifications entrent en vigueur au cours du présent exercice financier et visent principalement à clarifier le résultat stratégique du BST en réduisant le chevauchement avec les autres ministères puis à faciliter la mesure des résultats atteints par l'organisation. Elles permettent également de mieux aligner l'ancienne activité de programme avec la méthode actuelle utilisée par le BST pour faire rapport. Cette méthode est basée sur les divers secteurs de transport dans lesquels le BST enquête.

Le tableau suivant illustre comment les ressources financières de l'ancienne activité de programme ont été redistribuées parmi les quatre nouvelles activités de programme du BST.

**Tableau 1 : Tableau de concordance de l'architecture d'activités de programme**

2008-2009				
Ancienne activité de programme (total en milliers de dollars)	Nouvelle activité de programme n° 1 :	Nouvelle activité de programme n° 2	Nouvelle activité de programme n° 3	Nouvelle activité de programme n° 4
Enquêtes de sécurité	Enquêtes – Transport aérien	Enquêtes – Transport maritime	Enquêtes – Transport ferroviaire	Enquêtes – Transport par pipeline
28 983	15 941	6 376	6 086	580

Les tableaux suivants présentent des renseignements détaillés sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et humaines allouées aux activités du BST au cours des trois prochaines années. Les niveaux de référence actuels du BST, tels qu'ils figurent dans le Budget principal des dépenses, s'élèvent encore cette année aux environs de 29 millions de dollars. On prévoit que le financement du BST demeurera relativement stable au cours des trois prochains exercices.

**Tableau 2 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein**

(en milliers de dollars)	Prévision des dépenses 2007-2008 <sup>(1)</sup>	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010	Dépenses prévues 2010-2011
Enquêtes – Transport aérien	15 935	<b>15 941</b>	15 924	15 924
Enquêtes – Transport maritime	6 374	<b>6 376</b>	6 370	6 370
Enquêtes – Transport ferroviaire	6 084	<b>6 086</b>	6 080	6 080
Enquêtes – Transport par pipeline	579	<b>580</b>	579	579
<b>Total du Budget principal des dépenses</b>	28 972	<b>28 983</b>	28 953	28 953
Rajustements :				
- Budget supplémentaire des dépenses <sup>(2)</sup>	1 274			
Autres rajustements :				
- Crédit 15 du Conseil du Trésor <sup>(3)</sup>	834			
Total des rajustements	2 108			
<b>Total des dépenses prévues</b>	31 080	<b>28 983</b>	28 953	28 953
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 532	<b>3 497</b>	3 520	3 542
<b>Total des dépenses pour le ministère</b>	34 612	<b>32 480</b>	32 473	32 495
<b>Équivalents temps plein</b>	234	<b>235</b>	235	235

- (1) Correspond aux meilleures prévisions des dépenses totales prévues d'ici la fin de l'exercice financier.
- (2) Ce montant correspond à un report de fonds du budget de fonctionnement de 2006-2007.
- (3) Ces rajustements reflètent les autorisations que nous avons obtenues en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.

**Tableau 3 : Crédits votés et législatifs inscrits dans le Budget principal**

(en milliers de dollars)			
Crédit voté ou législatif	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	Budget principal 2008-2009	Budget principal 2007-2008
10	Dépenses de programmes	<b>25 589</b>	25 415
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	<b>3 394</b>	3 557
	<b>Total</b>	<b>28 983</b>	28 972

## 1.5 Renseignements sommaires

### 1.5.1 Ressources

Les deux tableaux ci-dessous fournissent un sommaire du montant total des ressources financières et humaines que gèrera le BST au cours des trois prochaines années.

#### Ressources financières (en milliers de dollars)

2008-2009	2009-2010	2010-2011
28 983	28 953	28 953

#### Ressources humaines

2008-2009	2009-2010	2010-2011
235 ÉTP	235 ÉTP	235 ÉTP

ÉTP = équivalent temps plein

### 1.5.2 Activités de programme par résultat stratégique

Le tableau suivant fournit un aperçu du résultat stratégique du BST auquel les quatre activités de programme contribuent ainsi qu'un lien au résultat visé par le gouvernement du Canada. On y trouve également un sommaire des dépenses prévues pour chaque activité de programme au cours des trois prochaines années.

<b>Lien avec le résultat du gouvernement du Canada : Des collectivités sécuritaires et sécurisées</b>			
<b>Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents</b>			
<b>Activités de programme</b>	<b>Dépenses prévues (en milliers de dollars)</b>		
	<b>2008-2009</b>	<b>2009-2010</b>	<b>2010-2011</b>
Enquêtes – Transport aérien	15 941	15 924	15 924
Enquêtes – Transport maritime	6 376	6 370	6 370
Enquêtes – Transport ferroviaire	6 086	6 080	6 080
Enquêtes – Transport par pipeline	580	579	579
<b>Total du Budget principal des dépenses</b>	<b>28 983</b>	<b>28 953</b>	<b>28 953</b>

### 1.5.3 Priorités pour 2008-2009

Afin d'atteindre de meilleurs résultats à l'égard de nos activités de programme et d'optimiser l'utilisation des ressources qui nous sont confiées, les directions des enquêtes se pencheront cette année de façon prioritaire sur l'amélioration de leur productivité et l'efficacité de leurs communications de sécurité.

Nous avons également identifié quatre priorités de gestion visant à améliorer nos pratiques, nos contrôles ou notre infrastructure dans différents domaines appuyant nos opérations. Le tableau suivant donne un aperçu de ces priorités et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elle.

<b>Priorités de gestion</b>	<b>Type</b>	<b>Dépenses prévues (\$)</b>
Priorité 1 : Mise en œuvre des recommandations retenues dans le cadre de l'examen du budget de base	Déjà établie	100 000
Priorité 2 : Maintien d'un effectif informé et compétent	Déjà établie	250 000
Priorité 3 : Production des rapports	Déjà établie	100 000
Priorité 4 : Continuation des travaux résiduels en matière de gestion de l'information	Déjà établie	241 000
<b>Total</b>		691 000

## **Section 2 : Analyse des activités de programme**

### **2.1 Résultat stratégique**

Le BST vise un seul résultat stratégique : l'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents. Ce résultat stratégique figure dans l'énoncé de mission du BST et contribue à l'atteinte de l'objectif global du gouvernement du Canada pour « des collectivités sécuritaires et sécurisées ».

### **2.2 Activités de programme**

Le BST a quatre activités de programme, soit la conduite d'enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- Transport aérien
- Transport maritime
- Transport ferroviaire
- Transport par pipeline

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, et évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs suivants : l'ingénierie, la macro-analyse, la performance humaine, les services juridiques, les communications, l'assurance de la qualité ainsi que les services linguistiques et de publication.

### **2.3 Cadre de planification**

Le BST est financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les recettes reçues pendant l'année. Le fonctionnement du BST s'inscrit dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada, un réseau très dynamique et en changement constant. Pour en savoir plus, consultez le site Web de Transports Canada à l'adresse [www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2006/toc\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2006/toc_f.htm) et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse [www.neb.gc.ca/clf-nsi/rcmmn/hm-fra.html](http://www.neb.gc.ca/clf-nsi/rcmmn/hm-fra.html).

De nombreux particuliers et groupes concourent à la réalisation du mandat du BST. Pendant une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers comme les survivants, les témoins et les proches parents;
- des exploitants;
- d'autres organismes comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral;
- des agences gouvernementales étrangères.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le déroulement des enquêtes, consultez ce site [www.bst.gc.ca/fr/investigation\\_process/index.asp](http://www.bst.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp).

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques, il atteint le résultat stratégique visé avec la collaboration des autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le Bureau doit présenter ses constatations et faire des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. Ceci passe par un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes tels que Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront ces « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires pour corriger les lacunes de sécurité qu'il a constatées.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères fédéraux pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente définissent les pratiques d'exploitation afin d'assurer une bonne coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. Ils permettent aussi au BST d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (par exemple, des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'éléments de preuve, l'examen de composantes ou la conduite d'essais sur des composantes). Des protocoles d'entente ont déjà été signés avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement social Canada et le Conseil national de recherches. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux, ainsi qu'avec certains organismes des gouvernements provinciaux (principalement dans le secteur ferroviaire).

Le BST entretient de bonnes relations de travail avec d'autres organismes semblables dans d'autres pays, notamment les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France, le Royaume-Uni, la République de Corée et Singapour. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquête situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes en matière de capacités d'enquête. Reconnu comme chef de file mondial dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS) mis au point par le BST pour décoder, analyser et animer les données des enregistreurs de vol est utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le logiciel du système RAPS a également été commercialisé par une entreprise canadienne qui a modifié le nom du logiciel, qui est devenu Insight. Son utilisation a donc encore augmenté partout au monde. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires, et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

## **2.4 Risques et défis**

Le BST est confronté à de nombreux facteurs externes et internes qui pourraient avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les gestionnaires en sont conscients et sont appelés à prendre les mesures qui s'imposent pour atténuer les risques qu'ils présentent tout en assurant la réalisation du mandat confié à l'organisation. Les plus grands défis à relever en 2008-2009 sont décrits dans les paragraphes suivants.

### **Du point de vue externe**

#### **2.4.1 Croissance de l'économie et augmentation du volume des activités liées aux enquêtes**

Selon une étude publiée par Statistique Canada<sup>1</sup>, l'économie canadienne a subi au cours des dernières années un certain nombre de chocs qui, par le passé, auraient très bien pu provoquer un ralentissement de l'activité, voire une récession. Toutefois, ce que les experts observent maintenant, c'est plutôt un régime de croissance remarquablement stable depuis 2003 et ce, en dépit de la montée en flèche des cours pétroliers ou de l'éclatement de la bulle de l'habitation aux États-Unis. Dans l'ensemble, la progression du produit industriel brut et sa composition sectorielle ressemblent fort à ce qu'elles ont été au cours des trois dernières années. Il y a eu en effet une adaptation continue de

---

<sup>1</sup> Statistique Canada, « Revue de fin d'année : la ruée vers l'Ouest » dans *L'observateur économique canadien*, avril 2007, catalogue 11-010 ([www.statcan.ca/francais/freepub/11-010-XIB/00407/feature\\_f.htm](http://www.statcan.ca/francais/freepub/11-010-XIB/00407/feature_f.htm)).



l'économie à des prix des produits de base plus musclés, dont le pétrole et le blé, et à une évolution plus dynamique du taux de change, double mouvement qui se poursuit depuis une quatrième année.

La fermeté de l'économie canadienne a aussi occasionné une croissance de l'industrie des transports. L'industrie de l'aéronautique au Canada connaît un essor croissant. Le Canada possède la deuxième flotte d'aéronefs civils en importance au monde. Notre secteur commercial comporte tant des services réguliers internationaux que des petits affréteurs exploitant un seul aéronef et des exploitants d'aéronefs d'affaires. Dans le secteur privé, le nombre d'aéronefs légers de loisir augmente d'année en année. Un autre secteur en croissance est l'augmentation continue du nombre de transporteurs aériens étrangers qui exercent des activités au Canada, à l'étranger et dans l'espace aérien canadien.

Dans le secteur ferroviaire, les transporteurs ont vu en 2007 leurs chargements intermodaux s'accroître tandis que leurs chargements non intermodaux diminuaient légèrement. La croissance du fret en provenance des États-Unis a également poursuivi son importante croissance<sup>2</sup>.

Cette croissance des activités, particulièrement au sein de l'industrie du transport aérien, représente un défi pour le BST qui ne cesse de voir augmenter depuis trois ans le volume de ses activités liées aux enquêtes en raison du nombre accru d'accidents et d'incidents qui lui sont signalés.

## **2.4.2 Augmentation des ventes de produits canadiens et du nombre d'enquêtes à l'étranger**

L'économie a été en forte relance en Europe et au Japon<sup>3</sup>. L'intégration rapide des nouvelles économies du marché, notamment celles de la Chine et de l'Europe orientale, à l'économie mondiale, constitue un fait marquant dans les courants d'échanges et d'investissements ainsi que dans les mouvements des prix. Depuis quelques années, les échanges commerciaux du Canada se sont considérablement diversifiés, notamment en raison du déplacement des exportations vers d'autres pays que les États-Unis. Les exportations de biens industriels vers plusieurs pays d'Europe et vers la Chine sont à l'origine de l'essentiel de ce déplacement des exportations. Les aéronefs et les autres équipements, qui sont en grande demande en outre-mer, ont aussi contribué à cet essor. Cette conjoncture, conjuguée aux déplacements de plus en plus nombreux des Canadiens et Canadiennes vers l'étranger, ajoute aux défis du BST qui voit augmenter non seulement le volume de ses activités au Canada mais aussi le nombre de ses enquêtes à l'étranger.

---

<sup>2</sup> Statistique Canada, *Chargements ferroviaires mensuels*, novembre 2007 ([www.statcan.ca/francais/freepub/52-001-XIF/52-001-XIF2007011.htm](http://www.statcan.ca/francais/freepub/52-001-XIF/52-001-XIF2007011.htm)).

<sup>3</sup> Statistique Canada, « Étude : Échanges avec un géant : le point sur le commerce du Canada avec la Chine » dans *Le Quotidien*, 8 novembre 2007 ([www.statcan.ca/Daily/Francais/071108/q071108b.htm](http://www.statcan.ca/Daily/Francais/071108/q071108b.htm)).

### **2.4.3 Besoins accrus en formation résultant des modifications aux règlements, de l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité et des changements technologiques**

Afin de maintenir le réseau de transport national sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, le gouvernement canadien a apporté des modifications aux règlements et lois concernant la sécurité aéronautique, maritime et ferroviaire du Canada. Il a également adopté une nouvelle approche pour améliorer la sécurité des transports à long terme dont la mise en place progressive de systèmes de gestion de la sécurité dans plusieurs secteurs du réseau de transport canadien.

Ces modifications, combinées à la rapidité des changements technologiques, rendent l'industrie des transports de plus en plus complexe et exercent des pressions sur le BST qui doit non seulement avoir de plus en plus recours à de l'expertise externe, mais qui doit aussi combler les besoins accrus en formation de son personnel, afin de permettre à ses employés de maintenir leurs connaissances à jour et d'acquérir l'expertise technique dont ils ont besoin pour bien s'acquitter de leurs fonctions.

#### **Du point de vue interne**

### **2.4.4 Établissement des priorités et gestion de la charge de travail avec les ressources disponibles**

Comme on l'a vu précédemment, la croissance que connaît l'industrie des transports depuis quelques années fait en sorte qu'il y a une forte demande, tant au Canada qu'à l'étranger, pour que le BST entreprenne des enquêtes. De plus, de nombreuses pressions internes et externes continuent à être exercées pour maintenir les activités existantes et pour mettre en œuvre de nouvelles initiatives, ou pour modifier les pratiques existantes afin de satisfaire aux exigences de changement du gouvernement.

Parmi les initiatives gouvernementales qui ont ou qui auront des répercussions sur le BST cette année, on trouve l'examen des politiques de gestion du Conseil du Trésor et l'entrée en vigueur de nouvelles politiques dans différents domaines qui nécessiteront des changements aux politiques et procédures du BST. Le ministère devra également terminer la mise en œuvre des mesures pour donner suite à l'évaluation de l'organisation à l'égard du *Cadre de responsabilisation de gestion* du Conseil du Trésor. À cela s'ajoutent les vérifications horizontales, la réforme du système des acquisitions, l'initiative des services de voyages partagés et l'examen du système de gestion des dépenses.

Du point de vue interne, d'autres facteurs auront également une influence sur la capacité de l'organisation, dont les mesures à prendre pour donner suite aux examens internes entrepris au cours de l'exercice précédent concernant le budget de base, les processus de gestion des ressources financières, l'infrastructure matérielle et la structure organisationnelle. Le défi ici consistera à choisir parmi les mesures celles qui nous permettront d'améliorer la gestion de l'organisation et d'accroître l'optimisation de ses ressources afin d'obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens et les Canadiennes.

Nous devons également poursuivre les travaux entamés dans le domaine de la gestion de l'information et investir judicieusement pour assurer la viabilité à long terme du Système de gestion de l'information et des enquêtes du BST. Nous continuerons aussi les démarches entreprises pour doter l'organisation d'un système électronique de gestion des dossiers.

#### **2.4.5 Développement et maintien d'un effectif bien informé et compétent**

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Le BST fait cependant face à des défis en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. En raison du nombre important d'employés et de gestionnaires qui partent à la retraite et du taux de roulement élevé du personnel dans certains des domaines de soutien fonctionnel, l'organisation éprouve de plus en plus de difficultés à maintenir un bassin de candidats qualifiés et doit trouver des moyens innovateurs pour compétitionner avec le secteur privé et les autres organisations publiques. Sans compter qu'elle doit être en mesure d'assurer le transfert des connaissances jugées essentielles d'après les plans de relève des gestionnaires ainsi que la formation et le perfectionnement dont les employés ont besoin pour répondre aux besoins opérationnels. Des efforts devront donc être déployés pour assurer un suivi et une mise à jour du plan dont elle s'est dotée pour gérer de façon plus stratégique ses ressources humaines et conserver la base de connaissances et l'expertise technique du BST.

#### **2.4.6 Examen et amélioration du processus de production des rapports afin d'atteindre une efficacité globale accrue**

Le BST s'est engagé à renforcer et à améliorer continuellement sa capacité opérationnelle à mettre en évidence les lacunes de sécurité et à produire des rapports catalyseurs de changements visant à améliorer la sécurité. En raison de l'augmentation du volume des activités liées aux enquêtes, la division responsable de la production des rapports a vu sa charge de travail s'alourdir alors que certains de ses postes clés étaient vacants. Bien que certaines mesures aient été prises pour corriger la situation, la haute gestion est toujours préoccupée par la façon dont les tâches sont accomplies au sein de la division et par le type de tâches à accomplir. On a donc décidé à la fin de l'exercice précédent d'effectuer une étude visant à maximiser le rendement de la division afin de s'assurer que les tâches du personnel de cette division sont bien axées sur les objectifs de l'organisation. On prévoit donner suite à cette étude au cours du présent exercice.

## **2.5 Plans et priorités en matière de gestion**

Le BST s'est engagé auprès des Canadiens et des Canadiennes à améliorer la sécurité des transports. Pour ce faire, il effectue des enquêtes de sécurité indépendantes, objectives et opportunes; il analyse les lacunes de sécurité dans le réseau de transport de compétence fédérale; il fait des recommandations visant à réduire les risques.

À la suite de l'examen de l'environnement externe et interne du BST et des risques et défis qu'il présente, la haute gestion a identifié quatre priorités pour 2008-2009. Elles exigent toutes des investissements stratégiques qui renforceront la contribution du BST à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger et la gestion interne de l'organisme. Ces priorités sont résumées dans les paragraphes suivants.

### **2.5.1 Mise en œuvre des recommandations retenues dans le cadre de l'examen du budget de base**

L'examen de notre budget de base effectué l'an dernier nous a permis d'identifier des secteurs présentant des occasions pour l'organisation d'optimiser ses ressources, de réaliser des économies et d'améliorer son efficacité par le biais d'une restructuration de certaines parties de l'organisation. Au cours du présent exercice, nous nous pencherons plus en profondeur sur ces occasions afin d'en déterminer la faisabilité et les répercussions qu'elles pourraient avoir sur l'organisation à long terme. Nous profiterons également de l'examen du programme de qualification des enquêteurs pour explorer plus en profondeur la structure de formation actuellement en place.

Nous tenterons de trouver des occasions pour améliorer la structure de certaines composantes de l'organisation et harmoniser les processus d'enquêtes pour lesquels l'étude a identifié des différences entre les secteurs de transport et les régions.

Nous commencerons à utiliser notre nouveau modèle de budgétisation pour examiner de quelle façon les changements dans le volume des activités, résultant des augmentations des activités de transport au pays et à l'étranger, ont des répercussions sur les ressources.

De plus, nous mettrons en place d'autres mesures résultant des projets entrepris l'an dernier parallèlement à l'examen du budget de base. Notamment, la mise en œuvre de notre cadre de gestion à long terme de notre infrastructure matérielle et du plan qui en découle. Nous mettrons aussi en œuvre notre nouvelle architecture d'activités de programme et nous poursuivrons l'élaboration de notre cadre de gestion du rendement. Toutes ces mesures devraient nous permettre d'optimiser l'utilisation de nos ressources humaines et financières pour atteindre les résultats souhaités.

### **2.5.2 Maintien d'un effectif bien informé et compétent**

La crédibilité et le succès du BST reposent sur sa capacité à constituer et à maintenir un effectif compétent et diversifié pour assurer la continuité de ses opérations. Au cours de la session de planification du présent exercice, les gestionnaires ont souligné l'importance

de trouver des solutions innovatrices pour mitiger les enjeux importants en matière de ressources humaines qu'ils ont identifiés. À la suite de ces discussions, la haute gestion a décidé de mettre en place un processus afin d'intégrer les efforts de planification des ressources humaines entrepris par les différentes unités organisationnelles et de doter le BST d'un plan ministériel des ressources humaines. Ce plan sera un outil précieux pour donner suite de façon stratégique aux recommandations retenues dans le cadre de l'examen du budget de base de l'organisation, et pour assurer le suivi des futures initiatives de recrutement, de formation et de perfectionnement qui seront lancées afin de s'assurer que le BST continue à posséder un effectif bien informé, compétent et représentatif de la population canadienne.

Différentes initiatives ministérielles appuieront également les efforts de planification des gestionnaires. Notamment, nous continuerons à donner accès à un fonds spécial en vue de planifier plus stratégiquement la relève et assurer le transfert des connaissances aux nouveaux employés pour assurer le bon déroulement des opérations du BST. Nous effectuerons aussi une analyse approfondie des besoins en formation des enquêteurs afin de mettre à jour leur programme de qualification et faciliter l'acquisition de nouvelles compétences et la mise à jour de leurs connaissances. Enfin, nous prendrons des mesures pour donner suite au rapport de surveillance de l'Agence de la fonction publique du Canada sur l'examen des dossiers de classification des postes du BST.

### **2.5.3 Production des rapports**

Pour nous assurer que nous étions en mesure de répondre aux exigences croissantes du public en matière d'enquêtes compte tenu de notre charge de travail et de notre capacité, nous avons effectué un examen visant à revoir et à améliorer le processus de production de nos rapports afin d'atteindre une efficacité organisationnelle accrue. Cet exercice nous a permis de revoir le rôle des différents intervenants dans le processus, d'identifier les ressources dont nous avons besoin et de nous comparer à des organisations similaires. Au cours du présent exercice, nous donnerons suite aux recommandations qui ont été formulées et mettrons en œuvre les changements qui permettront à la Division des publications et des services linguistiques tant de réduire son arriéré de dossiers que de maximiser sa productivité dans le futur.

## **2.5.4 Continuation des travaux résiduels en matière de gestion de l'information**

Le Système de gestion de l'information et des enquêtes du BST répond maintenant à nos besoins. Nous devons toutefois continuer à investir dans ce système afin de consolider nos acquis et d'en assurer la viabilité à long terme. De plus, nous terminerons la mise en œuvre de notre plan ministériel de classement de nos dossiers papier et électroniques de façon à en assurer la gestion efficace jusqu'à ce qu'un système électronique de gestion de nos dossiers soit en place.

## **2.6 Plans et priorités en matière de programme**

À la lumière des résultats atteints au cours de l'exercice précédent, la haute gestion a également demandé aux responsables des programmes de continuer à se pencher de façon prioritaire cette année sur l'amélioration de la productivité et l'efficacité des communications de sécurité. On trouve dans les paragraphes suivants plus de détails concernant les plans que les directions responsables de chacun des programmes ont formulés pour appuyer ces priorités.

### **2.6.1 Direction des enquêtes (Air)**

La principale priorité de la Direction des enquêtes (Air) sera de maintenir sa capacité d'enquête et sa productivité au cours d'une année où de nombreux gestionnaires prendront leur retraite. Elle poursuivra ses efforts pour mettre en œuvre et améliorer sa nouvelle liste de problèmes de sécurité pour bien identifier les problèmes, assurer leur suivi et les valider. Elle s'efforcera également de communiquer plus rapidement plus d'information de sécurité validée et de maintenir à 15 mois le temps moyen pour terminer un rapport d'enquête. De même, la direction verra à ce que le nombre d'enquêtes en cours n'excède pas la capacité de production de rapports d'enquête de la direction qui est d'environ 60 rapports par année.

La direction continuera également ses efforts visant à établir et à entretenir des relations professionnelles avec les partenaires externes et collaborera avec ses partenaires internes afin d'augmenter sa productivité et de rendre plus efficace l'utilisation des ressources limitées du BST.

### **2.6.2 Direction des enquêtes (Marine)**

La priorité de la Direction des enquêtes (Marine) sera d'optimiser l'impact de ses activités et d'améliorer le rendement et la productivité en communiquant en temps opportun les lacunes de sécurité validées et en publiant des rapports d'enquête de qualité. La direction entend publier 18 rapports d'enquête et réduire à moins de 26 mois le temps moyen pour terminer un rapport. Cette moyenne n'est pas optimale comparativement à celle des autres directions d'enquête; toutefois, il convient de mentionner qu'en raison des difficultés à recruter du personnel hautement spécialisé, de nombreux postes restent à

comblent au sein de la direction. Entre autres initiatives, la direction évaluera et choisira plus rigoureusement les événements qui feront l'objet d'une enquête, et elle gèrera et peaufinera avec plus de diligence son processus d'enquête.

Les efforts visant à établir et à entretenir des relations professionnelles avec des partenaires externes se poursuivront. En vue d'accroître la productivité et d'utiliser efficacement les ressources limitées, la direction recherchera également des occasions de partenariats à l'interne et à l'externe, tant au sein de la direction qu'au sein des autres directions d'enquête, de même qu'avec d'autres ministères et organisations.

### **2.6.3 Direction des enquêtes (Rail et pipeline)**

La priorité de la Direction des enquêtes (Rail et pipeline) sera d'améliorer la rapidité de production de ses rapports. Elle compte atteindre cet objectif, en partie, en produisant des rapports d'enquête plus brefs et, compte tenu de ses ressources limitées, elle cherchera à travailler en plus étroite collaboration avec les divisions à l'appui des programmes. Elle compte produire 22 rapports d'enquête au cours de l'exercice 2008-2009 avec un temps moyen de 18 mois pour terminer un rapport d'enquête.

En plus de produire plus rapidement ses rapports d'enquête, la direction améliorera ses communications de sécurité en communiquant rapidement les lacunes validées.

Finalement, la direction communiquera avec les deux principales compagnies de chemin de fer pour explorer des moyens technologiques de simplifier le processus utilisé pour entrer les rapports d'événement dans la base de données statistiques.

## **2.7 Cadre de mesure du rendement**

Le tableau ci-après illustre les liens qui existent entre le résultat stratégique du BST, ses activités de programme et les résultats auxquels les Canadiens et les Canadiennes peuvent s'attendre, ainsi que les indicateurs de rendement proposés. Ce cadre de mesure du rendement évoluera au cours du présent exercice financier pour en assurer la conformité aux exigences de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*. Il sera ensuite soumis au Secrétariat du Conseil du Trésor pour approbation.

<b>Architecture d'activité de programme</b>	<b>Définition</b>	<b>Résultats</b>	<b>Indicateurs</b>
Résultat stratégique	L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents	Une diminution des risques liés à la sécurité des transports	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau de confiance du public dans la sécurité du transport aérien, maritime et ferroviaire</li> <li>• Nombre d'événements de transport par secteur</li> <li>• Taux d'accident de transport par secteur</li> </ul>
		Une sensibilisation accrue aux problèmes de sécurité identifiés par le BST	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau de sensibilisation des intervenants et du public aux problèmes de sécurité</li> </ul>
	<b>Nom</b>	<b>Résultats attendus des quatre activités de programme</b>	
Activités de programme	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Enquêtes – Transport aérien</li> <li>2. Enquêtes – Transport maritime</li> <li>3. Enquêtes – Transport ferroviaire</li> <li>4. Enquêtes – Transport par pipeline</li> </ol>	Une communication plus efficace (aux intervenants) des lacunes de sécurité identifiées dans le cadre des enquêtes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluations des réponses aux recommandations du Bureau</li> <li>• Nombre de mesures de sécurité prises</li> <li>• Autres mesures de sécurité prises</li> </ul>
		Une amélioration du déroulement des enquêtes sur les événements de transport.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'enquêtes entreprises, en cours et terminées</li> <li>• Temps moyen pour terminer une enquête</li> <li>• Coût des enquêtes majeures</li> </ul>



## Section 3 : Autres sujets d'intérêt et contacts

### 3.1 Renseignements complémentaires

Les tableaux qui suivent fournissent des renseignements sur d'autres sujets d'intérêt. Ils se trouvent également sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse [http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20082009/p3a\\_f.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/20082009/p3a_f.asp).

Le tableau suivant présente les projets de vérification interne qui ont été approuvés par le Comité de vérification du BST.

#### Vérifications internes

Titre du projet de vérification interne	Type de vérification interne	État	Date d'achèvement prévue
Vérification des dépenses en heures supplémentaires	Dépenses de fonctionnement	En cours	Juin 2008
Vérification du Programme de sécurité et de santé au travail	Conformité au Programme	Planifiée	Décembre 2008

#### Services reçus à titre gracieux

(en milliers de dollars)	2008-2009
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 890
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 551
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	16
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale	40
<b>Total des services reçus à titre gracieux en 2008-2009</b>	<b>3 497</b>

### Initiative réglementaire

Initiative	Résultat prévu
Modifications au <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> .	Après consultation avec divers intervenants du secteur des transports, le BST a acheminé au ministère de la Justice un projet de modification de son règlement pour révision et approbation. Cette initiative a une incidence faible.

### 3.2 Contacts avec le BST

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez ce site [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca). Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Division des communications  
Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre  
200, promenade du Portage  
4<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 1K8

Adresse électronique : [communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)  
Téléphone : 819-994-3741  
Télécopieur : 819-997-2239