

# Bureau de la sécurité des transports du Canada

**2007-2008**

## Rapport sur les plans et 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>Mot 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 .....	3
1.3 Ressources.....	4
1.4 Activité et sous-activités de programme par résultat stratégique .....	5
1.5 Priorités de 2007-2008.....	5
<b>Section 2 – Analyse de l’activité de programme .....</b>	<b>6</b>
2.1 Résultat stratégique.....	6
2.2 Activité et sous-activités de programme.....	6
2.3 Secteurs de service clés.....	6
2.4 Cadre de planification.....	7
2.5 Risques et défis .....	9
2.5.1 Capacité de l’organisation à gérer la charge de travail et les priorités compte tenu des ressources disponibles .....	9
2.5.2 Maintien d’un effectif bien informé et compétent .....	10
2.5.3 Maintien d’une infrastructure pour répondre à nos besoins en matière de technologie de l’information et de biens matériels.....	10
2.5.4 Transition du Système de gestion de l’information et des enquêtes de l’état de projet à celui d’outil de travail.....	11
2.5.5 Gestion des engagements et des attentes externes .....	12
2.6 Plans et priorités du ministère.....	12
2.6.1 Amélioration continue de la gestion de l’information .....	12
2.6.2 Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles .....	13
2.6.3 Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d’un effectif professionnel .....	13
2.6.4 Examen de la viabilité de l’infrastructure du BST.....	14
2.6.5 Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007 .....	14
2.7 Mesure du rendement.....	15
<b>Section 3 – Autres renseignements.....</b>	<b>17</b>
3.1 Renseignements sur l’organisation .....	17
3.2 Renseignements financiers.....	18
Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein .....	19
Tableau 2 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal.....	20
Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux .....	20
3.3 Vérifications internes et évaluations.....	20
3.4 Renseignements complémentaires .....	21



## Mot de la présidente

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'enquêtes professionnel et expérimenté. Le BST est l'un des rares bureaux d'enquêtes de sécurité multimodaux dans le monde et s'acquitte de sa mission dans un cadre d'indépendance, ce qui en fait un chef de file mondial à cet égard.

Le BST est un organisme fondé sur le savoir. Nous recueillons des données, nous les analysons et nous les transformons en connaissances avant de les communiquer afin d'entraîner des changements positifs dans le domaine de la sécurité des transports. Il est donc de la plus haute importance que le BST maintienne des pratiques de gestion de l'information efficaces et efficientes. Nous avons investi énormément au cours des dernières années pour élaborer et mettre en œuvre un système de gestion de l'information et des enquêtes qui réponde à nos besoins et qui satisfait aux exigences gouvernementales en matière de gestion de l'information. Au cours de la dernière année, nous avons mis en œuvre la majorité des modules que nous retrouvons dans le système. Toutefois, il nous reste encore du travail à effectuer pour rendre tous les modules et outils du système entièrement fonctionnels et conviviaux. Ce projet figure donc encore parmi nos priorités pour l'année à venir.

Le public s'attend à ce que les lacunes en matière de sécurité dans le réseau des transports soient constatées et rectifiées. Au fil des ans, le BST a fait un excellent travail pour démontrer sa crédibilité auprès des Canadiens et des Canadiennes en repérant les lacunes en matière de sécurité et en formulant de nombreuses recommandations de sécurité pour y remédier. Cependant, toutes n'ont pas été mises en œuvre de façon satisfaisante. C'est pourquoi nous publions sur notre site Web les réévaluations des mesures prises pour faire suite à nos recommandations. Nous espérons que cette divulgation publique serve de mesure incitative à de plus grands changements et à de meilleures mesures de sécurité. Cette année, les membres du Bureau joueront un rôle plus grand auprès des intervenants et de l'industrie afin d'accroître la visibilité des recommandations du BST qui sont toujours en suspens. Nous continuerons également nos efforts en vue d'accroître le nombre de recommandations qui font l'objet d'une réponse satisfaisante par le biais d'activités de suivi et de communication.

Au chapitre de la gestion interne, nous entamerons cette année différents projets en vue d'améliorer la gestion de nos ressources financières et de nos immobilisations. Nous poursuivrons aussi les efforts entrepris dans le passé en matière de planification des ressources humaines et de gestion de la sécurité de notre technologie d'information.

Le BST tient fermement à apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Nos efforts constants garantiront que nos produits et services, ainsi que nos activités, demeurent efficaces par rapport à la réalisation de notre 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 2007-2008 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 2007-2008 : 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 l'architecture des 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 approuvés provenant du Secrétariat du Conseil du Trésor.

---

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 une loi du Parlement (*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, Pêches et Océans Canada et l'Office national de l'énergie afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. En vertu de la loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité du réseau de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes qui comprennent, au besoin, 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 les lacunes en matière de sécurité qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement. Le BST est le seul organisme autorisé à faire des constatations sur les causes et les facteurs qui contribuent aux événements sur lesquels il fait enquête.

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 maritime, de pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale au Canada ainsi que dans son espace aérien. 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 navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

### 1.3 Ressources

Les deux tableaux ci-dessous présentent de l'information sur les dépenses prévues à l'égard des ressources financières et des ressources humaines pendant les trois prochaines années.

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

2007-2008	2008-2009	2009-2010
32 458	32 060	31 993

#### Ressources humaines

2007-2008	2008-2009	2009-2010
235 ÉTP	235 ÉTP	235 ÉTP

ÉTP = équivalent temps plein



## 1.4 Activité et sous-activités de programme par résultat stratégique

Le tableau suivant illustre les résultats prévus que l'activité et les sous-activités de programme du BST visent à atteindre avec les ressources qui lui sont allouées.

<b>Résultats prévus</b>	
Priorité gouvernementale	Permettre aux collectivités de vivre dans un environnement sécuritaire et sécurisé.
Résultat stratégique	Promouvoir la sécurité des transports et réduire ainsi les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.
Résultat prévu	Une sensibilisation accrue aux questions de sécurité et le renforcement de la culture de la sécurité de la part des gouvernements, de l'industrie et du public.
Activité de programme	Mener des enquêtes de sécurité.
Résultat prévu	Mise en œuvre opportune, par les intervenants, des mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.
Sous-activités de programme	Enquêtes – Aviation Enquêtes – Marine Enquêtes – Rail/Pipeline
Résultat prévu	Mise en évidence des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport et communication de ces lacunes aux intervenants et au public.

## 1.5 Priorités de 2007-2008

Le tableau suivant résume les cinq priorités ministérielles de 2007-2008 et les dépenses prévues à l'égard de chacune d'elles.

<b>Priorités du ministère</b>	<b>Type</b>	<b>Dépenses prévues 2007-2008* (en milliers de dollars)</b>
Priorité 1 : Amélioration continue de la gestion de l'information	Déjà établie	466
Priorité 2 : Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles	Nouvelle	75
Priorité 3 : Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel	Déjà établie	100
Priorité 4 : Examen de la viabilité de l'infrastructure	Nouvelle	30
Priorité 5 : Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007	Déjà établie	95

\* Les chiffres indiqués ne comprennent pas le salaire des heures régulières du personnel affecté à ces priorités, ni les frais généraux connexes.

## **Section 2 – Analyse de l’activité de programme**

### **2.1 Résultat stratégique**

Le BST vise un seul résultat stratégique : promouvoir la sécurité des transports de façon à réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l’environnement. Ce résultat stratégique figure dans l’énoncé de mission du BST et contribue à l’atteinte de l’objectif global du gouvernement du Canada visant « les communautés sécuritaires et sécurisées ».

### **2.2 Activité et sous-activités de programme**

Le BST a aussi une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Il procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport qui surviennent dans le réseau de transport maritime, de pipeline, ferroviaire et aéronautique de compétence fédérale. Il cherche à cerner les causes et les facteurs contributifs, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d’enquête et communique aux intervenants des renseignements sur la sécurité.

Tel que mentionné dans la première section, les enquêtes de sécurité dans tout le réseau de transport visent un seul résultat :

- la mise en œuvre opportune, par les intervenants, de mesures de sécurité qui amélioreront la sécurité des transports au profit des Canadiens et des Canadiennes.

Pour atteindre ce résultat, les enquêtes entreprises dans chacun des modes visent donc :

- la mise en évidence des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport et la communication de ces lacunes aux intervenants et au public.

Les cinq priorités indiquées dans la première section visent à appuyer et à rehausser la capacité du BST à mener des enquêtes de sécurité et à communiquer de l’information sur la sécurité.

### **2.3 Secteurs de service clés**

Pour tirer le meilleur parti possible des ressources et répondre efficacement aux besoins des intervenants, le BST a défini quatre secteurs de service clés correspondant aux quatre modes de transport relevant de son mandat : marine, pipeline, rail et aviation. On a utilisé également cette nomenclature pour dégager la portée de chacune des sous-activités de notre architecture de programme et pour faire rapport de leur rendement à l’égard des indicateurs contenus dans notre tableau de bord. Cette façon de faire assure aussi une meilleure harmonisation avec l’industrie des transports et son fonctionnement. Les ressources sont donc affectées, gérées et mesurées séparément pour chacun de ces

secteurs de service clés. Les frais associés aux divers secteurs spécialisés et administratifs sont imputés à chacun des secteurs de service clés afin de démontrer les coûts totaux en cours pour chaque secteur.

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

Secteurs de service clés	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	7 026	7 053	7 039
Pipeline	761	641	640
Rail	6 217	6 091	6 078
Aviation	18 454	18 275	18 236
<b>Total</b>	<b>32 458</b>	<b>32 060</b>	<b>31 993</b>

**Ressources humaines** (ÉTP)

Secteurs de service clés	2007-2008	2008-2009	2009-2010
Marine	56	56	56
Pipeline	4	4	4
Rail	48	48	48
Aviation	127	127	127
<b>Total</b>	<b>235</b>	<b>235</b>	<b>235</b>

Les activités menées dans les quatre secteurs de service clés sont essentiellement les mêmes. Des employés affectés à chaque secteur recueillent des renseignements sur les événements, mènent des enquêtes et font des analyses, constatent des lacunes en matière de sécurité, rédigent des rapports d'enquête et communiquent aux intervenants d'importants renseignements sur la sécurité. D'autres employés spécialisés, par exemple en ingénierie, en performance humaine, en services intégrés ou en communications, assurent une gamme complète de services de soutien aux quatre secteurs de service clés.

## 2.4 Cadre de planification

Le BST est principalement 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/anre2005/toc\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2005/toc_f.htm) et le site Web de l'Office national de l'énergie à l'adresse [www.neb-one.gc.ca/energy/index\\_f.htm](http://www.neb-one.gc.ca/energy/index_f.htm).

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.

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 processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse [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 ailleurs dans le monde. 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 ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans 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 des constatations et faire des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir. Sa réussite 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 remédier aux lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral 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 et l'examen ou l'essai de composantes). De telles ententes ont déjà été signées 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 que certains organismes des gouvernements provinciaux (principalement dans le secteur ferroviaire).

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes 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 de part et d'autre. Comme il est un des chefs de file mondiaux 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 d'enregistreur de vol est utilisé par plus de 10 pays comme outil dans les enquêtes de sécurité. Le logiciel du RAPS a également été commercialisé par une entreprise canadienne qui a modifié le nom du logiciel pour 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.

## **2.5 Risques et défis**

Le BST est confronté à de nombreux risques et défis 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 tout en assurant la réalisation de leur mandat. Les plus grands défis à relever en 2007-2008 sont décrits dans les paragraphes suivants.

### **2.5.1 Capacité de l'organisation à gérer la charge de travail et les priorités compte tenu des ressources disponibles**

Le BST continue à connaître une demande élevée d'enquêtes de la part du public, ainsi que de nombreuses pressions internes et externes concernant le maintien des activités existantes et la mise en œuvre de nouvelles initiatives ou la modification de pratiques existantes afin de satisfaire aux exigences de changement du gouvernement. Parmi les initiatives gouvernementales qui ont eu ou pourraient avoir des répercussions sur le BST, on trouve l'examen des politiques de gestion du Conseil du Trésor, l'entrée en vigueur de nouvelles politiques dans les domaines de la vérification interne et de l'apprentissage, la réforme du système des acquisitions, l'initiative des services de voyages partagés, l'examen du système de gestion des dépenses, l'évaluation en regard du Cadre de responsabilisation de gestion et la *Loi fédérale sur la responsabilité*. D'autres facteurs continuent également à avoir une influence sur la capacité de l'organisation dont les mesures à mettre en œuvre afin d'atténuer les risques dans les domaines de la sécurité de la technologie de l'information et la planification de la continuité des opérations. Le défi que nous devons relever consiste à continuer à remplir notre mandat avec des ressources financières qui s'amenuisent d'année en année alors que les attentes et les exigences augmentent et que certaines composantes de notre infrastructure vieillissent ou ne répondent plus à nos besoins. Nous devons donc trouver un juste équilibre entre le niveau d'activité et la capacité des ressources humaines et financières à notre disposition. Cela suppose de trouver des moyens de travailler encore plus efficacement tant à l'interne qu'à l'externe, de continuer à revoir nos processus et nos pratiques et de reconsidérer nos produits, nos services et nos façons de faire pour nous assurer que nos ressources sont

utilisées de la façon la plus efficace possible pour réaliser des résultats optimaux. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.2.

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

Le succès du BST et sa crédibilité en tant qu'organisation dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Bien que traditionnellement stable, le BST, comme de nombreuses organisations, fait face à une problématique particulière en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise. Au cours des prochaines années, le BST devra poursuivre ses efforts pour fonctionner de la façon la plus efficace possible alors que de nombreux employés et gestionnaires partiront à la retraite et que la pénurie de travailleurs dans certains des domaines de soutien fonctionnel au sein de la fonction publique ne sera pas résorbée. Des efforts accrus devront être déployés pour poursuivre la mise en œuvre d'un processus de planification plus systématique des besoins en ressources humaines tant à court terme qu'à long terme afin d'être en mesure d'obtenir les compétences dont nous avons besoin et d'élaborer des plans de relève ainsi que des programmes de formation et de mentorat pour assurer la prestation des services et conserver la base de connaissances et l'expertise technique du BST.

Les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2005 nous ont permis d'obtenir une évaluation à jour de la satisfaction et des préoccupations des employés. L'analyse des éléments clés et des problèmes soulevés indique que des efforts seront nécessaires afin de répondre aux préoccupations des employés dans certains domaines dont les possibilités de promotion, la classification des postes, le perfectionnement de carrière et la possibilité de participer aux décisions. Ici aussi, le défi que nous devons relever consistera à affecter les ressources et les efforts de façon à concilier les préoccupations des employés et les impératifs de l'ensemble de nos obligations. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.3.

### **2.5.3 Maintien d'une infrastructure pour répondre à nos besoins en matière de technologie de l'information et de biens matériels**

Comme nous l'avons vu précédemment, le BST doit équilibrer ses priorités pour s'acquitter de son mandat de façon cohérente et économique tout en conservant la confiance des intervenants dans l'intégrité de ses opérations. Le maintien d'une infrastructure fiable et durable qui réponde à nos besoins que ce soit au niveau de la technologie de l'information ou des autres catégories de biens est essentiel si nous voulons atteindre cet objectif. Le BST possède présentement près de 13 millions de dollars en immobilisations. Toutefois, nous investissons un peu moins d'un demi-million de dollars par année pour les remplacer ou en acquérir de nouvelles; une somme bien insuffisante. Nous nous exposons ainsi à des risques importants qui pourraient compromettre notre capacité à répondre à nos besoins à plus ou moins long terme si nous

ne mettons pas rapidement en place des mesures afin d'optimiser la gestion de nos actifs et les ressources que nous y allouons. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.4.

#### **2.5.4 Transition du Système de gestion de l'information et des enquêtes de l'état de projet à celui d'outil de travail**

Nous avons investi énormément de temps, de ressources et d'argent pour élaborer un système de gestion de l'information et des enquêtes qui nous permet de mieux gérer nos activités tout en satisfaisant aux exigences gouvernementales en matière de gestion de l'information et de la technologie. Pour nous assurer que ce système continue d'être viable, nous devons l'utiliser et suivre les processus de changement (au-delà de la période initiale d'enthousiasme) grâce à l'approche systématique de la gestion du changement qui est intégrée dans le Système de gestion de l'information et des enquêtes. La participation soutenue des enquêteurs dans la gestion du changement sera essentielle pour garantir, au fur et à mesure que nous progressons, le respect des principes fondamentaux qui forment la base du système. Nous devons encourager les efforts qui visent à trouver des moyens de satisfaire à nos besoins en matière d'information sur les enquêtes par l'intermédiaire du Système de gestion de l'information et des enquêtes et les gestionnaires à tous les niveaux de l'organisation devront décourager la mise en place de solutions de rechange indépendantes.

Nous devons également encore effectuer beaucoup de travail pour rendre toutes les composantes du Système de gestion de l'information et des enquêtes entièrement fonctionnelles. Ces travaux résiduels devront être effectués parallèlement à l'entretien continu et à la gestion du changement requis pour s'assurer que le module de gestion des enquêtes atteigne un niveau de stabilité, augmentant ainsi la charge de travail de l'équipe de conception du système et du personnel de la TI. Compte tenu du nombre restreint de personnel interne dédié à la conception du système, nous allons devoir engager des consultants pour augmenter à l'interne les compétences disponibles en matière de conception et d'élaboration de base de données.

Les enquêteurs et le personnel de soutien verront également leur charge de travail s'accroître car ils devront participer à la conception et à l'essai des autres fonctions du système. Des investissements continus seront aussi nécessaires pour opérer et maintenir le nouvel environnement de travail du Système de gestion de l'information et des enquêtes. Ne pas être en mesure de faire face à ces défis aurait des répercussions importantes sur la livraison des produits et des services, compte tenu que nous avons décidé consciemment de ne pas revenir aux anciens outils et systèmes. Une adoption et une utilisation partielles du Système de gestion de l'information et des enquêtes auraient pour résultats une perte de productivité et la création d'inefficacités dans nos processus de travail. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.1.

## **2.5.5 Gestion des engagements et des attentes externes**

Au cours des dernières années, un certain nombre d'initiatives du BST en matière de communications ont fait mieux connaître l'organisme et son programme au public et aux intervenants. S'il est vrai que ces communications ont permis à l'organisation d'inciter les agents clés de changement à améliorer la sécurité des transports, elles ont aussi accru les exigences des intervenants à son égard (par exemple, les émissions en direct et les informations actualisées demandées constamment par les médias). Étant donné notre mode de fonctionnement et nos ressources de plus en plus limitées, nous continuerons à veiller à ce que nos produits et services de communication externe soient disponibles, à jour et de la plus grande qualité afin de préserver les niveaux d'intégrité et de crédibilité requis pour réaliser pleinement notre mandat. Nous déploierons également plus d'efforts pour concentrer nos activités de sensibilisation sur les enjeux de sécurité où il s'avère nécessaire d'obtenir des résultats. Pour obtenir des renseignements détaillés concernant nos approches visant à atténuer ce risque, voir la section 2.6.2.

## **2.6 Plans et priorités du ministère**

Le BST s'est engagé à produire pour les Canadiens et les Canadiennes des progrès dans la sécurité des transports en menant des enquêtes indépendantes, objectives et opportunes et en constatant et effectuant par la suite des analyses des lacunes en matière de sécurité dans le réseau de transport relevant de la compétence fédérale.

Les risques cernés ainsi que les commentaires des gestionnaires au cours de leur conférence annuelle ont permis d'identifier cinq priorités pour 2007-2008. Elles exigent toutes des investissements stratégiques visant à définir de nouvelles façons d'améliorer la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger, et à renforcer la gestion interne de l'organisme. Ces priorités sont résumées dans les paragraphes suivants.

Le BST va également élaborer un plan d'activités qui décrira en détail les priorités de 2007-2008. Des ressources seront affectées à des initiatives particulières, les responsabilités seront clairement définies et des échéanciers seront établis. Au début du mois d'avril, le plan d'activités du BST se trouvera sur le site Web du BST à l'adresse [www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp](http://www.bst.gc.ca/fr/publications/index.asp).

### **2.6.1 Amélioration continue de la gestion de l'information**

Au cours de l'année 2006-2007, nous avons déployé une grande partie du Système de gestion de l'information et des enquêtes, lequel suit les principes de la documentation centrale et nous permet de collaborer et de partager de l'information et d'avoir des procédures et des processus cohérents pour tous les modes.

Cette année, en plus de fournir des services continus d'appui aux utilisateurs, nous nous concentrerons à incorporer aux activités liées aux enquêtes des pratiques de gestion de l'information plus rigoureuses. Tout d'abord, nous poursuivrons nos efforts en vue



d'améliorer les liens entre le Système de gestion de l'information et des enquêtes et les autres systèmes du BST. Parmi les activités que nous entreprendrons, nous trouvons la conception d'un système de suivi des communications en matière de sécurité, l'analyse des besoins pour la refonte des bases de données modales en une seule base de données, l'élaboration, la conception et la mise en œuvre des outils de « suivi de la gestion de la charge de travail » et du « tableau de bord de gestion de la charge de travail » et la réévaluation du module de production des rapports.

En préparation à la mise en œuvre éventuelle d'un système de gestion électronique de nos dossiers, nous terminerons l'élaboration et la mise en œuvre des plans de classement actualisés des dossiers du BST.

### **2.6.2 Gestion de la charge de travail et des priorités compte tenu des ressources disponibles**

Pour remédier à l'amenuisement de nos ressources au fil des ans et pour nous assurer que nous sommes en mesure de répondre aux exigences croissantes du public en matière d'enquêtes compte tenu de notre charge de travail et de nos priorités, nous effectuerons cette année une analyse comparative de la structure organisationnelle du BST afin de nous assurer de sa pertinence pour répondre à nos enjeux futurs. Nous entreprendrons également un examen de la structure et des processus de gestion de nos ressources financières afin de nous assurer que nous en faisons une utilisation optimale pour atteindre les résultats escomptés. Cet exercice nous permettra, d'une part, d'évaluer en profondeur les coûts de chacune de nos activités et de répartir notre budget en fonction des activités qui répondent à nos besoins immédiats et éventuels en matière d'activités et, d'autre part, d'identifier des occasions d'améliorer notre structure et nos processus de gestion des ressources financières. Pour appuyer la mise en œuvre intégrale de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats* ainsi que de la refonte du Système de gestion des dépenses du gouvernement, nous réviserons également l'architecture de l'activité de programme du BST puis nous terminerons l'élaboration de son cadre de gestion du rendement.

### **2.6.3 Planification accrue en matière de ressources humaines pour assurer le maintien d'un effectif professionnel**

La crédibilité et le succès du BST reposent en grande partie sur sa capacité à constituer et à maintenir un effectif professionnel pour assurer la continuité de ses opérations. Au cours de la rencontre annuelle de planification du BST qui s'est tenue à l'automne 2006, les gestionnaires ont souligné les enjeux importants en matière de ressources humaines auxquels l'organisation fait face. À la suite de ces discussions, la gestion s'est engagée à se pencher de façon prioritaire au cours du présent exercice sur une planification accrue de ses besoins en matière de ressources humaines afin d'être en mesure de recruter les employés dont elle a besoin pour accomplir son mandat et d'assurer le transfert des connaissances des employés d'expérience aux nouveaux venus et la formation et le perfectionnement des employés déjà en place. Elle a de plus étendu la nécessité d'effectuer des activités de planification des ressources humaines à tous les gestionnaires

du BST pour être en mesure de planifier de façon encore plus stratégique ses besoins en ressources humaines au cours des prochaines années et a constitué un fonds spécial en vue de faciliter le transfert de connaissances jugées essentielles au déroulement des opérations du BST.

Le BST mettra également en œuvre un plan d'action en vue de remédier aux préoccupations identifiées par son personnel dans le Sondage auprès des employés de la fonction publique de 2005.

#### **2.6.4 Examen de la viabilité de l'infrastructure du BST**

Toujours en raison de l'érosion de nos ressources et en vue de maintenir notre capacité à nous acquitter de notre mandat et à répondre à nos défis dans le futur, nous effectuerons cette année une analyse approfondie de tous les biens qui composent notre infrastructure (l'immeuble qui abrite notre laboratoire d'ingénierie, l'ameublement, le matériel de laboratoire et d'informatique, les logiciels, les véhicules automobiles). Cette étude aura pour but d'élaborer un cadre de gestion stratégique de nos immobilisations et de mettre en place un plan d'investissement fondé sur le cycle de vie de nos biens et qui tient compte des coûts directs et indirects des actifs, ainsi que de notre capacité de payer.

#### **2.6.5 Poursuite des projets prioritaires résiduels de 2006-2007**

Nous poursuivrons également les initiatives entamées l'an dernier en vue d'améliorer la planification de la continuité de nos activités. Ainsi, nous compléterons et mettrons à l'essai nos plans de continuité pour garantir la disponibilité continue des services et actifs pertinents du BST essentiels à l'exécution de notre mandat pour les Canadiens et les Canadiennes. Ces plans comprendront des dispositions pour assurer la continuité des activités en cas de catastrophe touchant le BST ainsi qu'en cas d'enquête sur un événement majeur relevant de notre responsabilité. Nous établirons également un processus permanent de gouvernance et d'examen à l'égard de nos plans de continuité des activités.

Nous terminerons aussi les activités de mise en œuvre des normes de sécurité de la technologie de l'information. Ainsi, nous offrirons des cours de sensibilisation à la sécurité à tous nos employés, nous mettrons à jour nos politiques et nos procédures de sécurité de la technologie de l'information et nous compléterons des rapports d'évaluation des menaces et des risques à l'égard de l'infrastructure de notre réseau, de nos principaux systèmes de la technologie de l'information et de nos installations physiques.

Au chapitre des communications, nous procéderons à la mise en service d'une base de données terminologiques propre au BST à laquelle tous les employés auront accès au moyen d'un système de passerelles visant à gérer l'information et les enquêtes du BST.

## 2.7 Mesure du rendement

Le BST a mis au point un tableau de bord équilibré qui servira à mesurer le rendement organisationnel. Ce tableau tiendra compte du rendement selon quatre points de vue : les finances, les clients et les intervenants, les processus opérationnels internes et l'apprentissage et la croissance.

Du point de vue des finances, des liens seront établis entre les résultats financiers et les résultats opérationnels. Une analyse financière sera utilisée pour évaluer le rendement du capital investi dans les enquêtes. On se servira également des résultats financiers comme point de comparaison entre les modes de transport et avec d'autres bureaux d'enquêtes, si possible.

Pour ce qui est du point de vue des clients et des intervenants, on se servira des commentaires et des mesures prises par les intervenants pour mesurer le rendement du BST. Premièrement, on évaluera la sensibilisation et la satisfaction des intervenants au moyen de processus formels et informels. Ensuite, on évaluera les mesures que les intervenants ont prises en fonction des travaux du BST en vérifiant les réponses aux recommandations du BST et les mesures de sécurité prises. Enfin, le BST continuera de mesurer les taux d'événements de transport et s'en servira à titre d'ultime mesure de réussite par rapport au résultat stratégique prévu.

Les résultats des processus opérationnels internes seront mesurés au moyen d'une analyse de ratio de productivité et de comparaison entre les modes de transport, ainsi qu'avec d'autres bureaux d'enquêtes, si possible.

En ce qui concerne l'apprentissage et la croissance, le BST mesurera l'investissement dans la formation des employés et dans le transfert des compétences jugées essentielles ainsi que les taux d'attrition de l'effectif.

Il mesurera également l'atteinte des résultats prévus à l'égard des projets entrepris pour répondre à ses priorités au moyen des mesures de rendement prévus pour chacun d'eux dans le plan d'activités.

Enfin, le BST donnera également suite aux recommandations qui seront formulées par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans le cadre de son évaluation de la capacité du Ministère en regard du Cadre de responsabilisation de gestion.

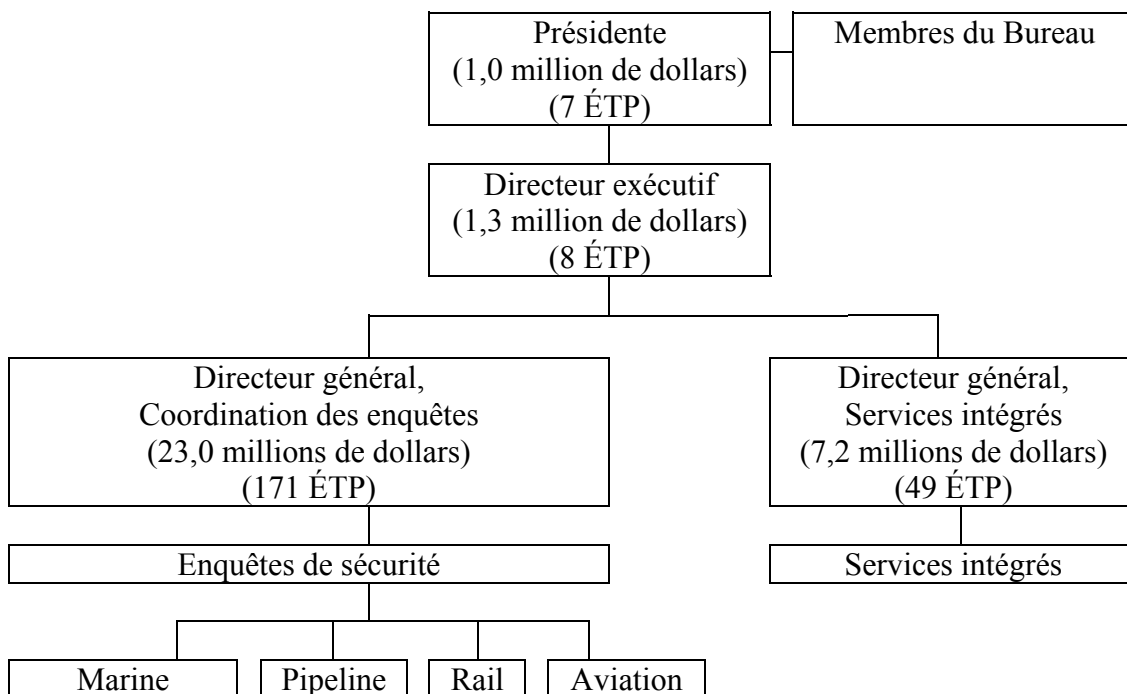
Le tableau ci-après présente les principaux indicateurs de rendement qui font partie du tableau de bord du BST. Nous déploierons des efforts supplémentaires cette année pour examiner notre architecture de programme et pour terminer l'élaboration de notre cadre de mesure du rendement afin qu'il puisse répondre aux exigences formulées par le Secrétariat du Conseil du Trésor dans le cadre de son plan d'action pour la mise en œuvre de la *Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats*.

<b>Perspective</b>	<b>Indicateurs de rendement</b>
<b>Finances</b>	Coût moyen des enquêtes
	Coût des projets prévus au Plan d'activités
<b>Clients et intervenants</b>	Sensibilisation des intervenants
	Satisfaction des intervenants (qualité et rapidité)
	Réceptivité aux recommandations du BST
	Mesures de sécurité prises à point nommé par enquête
	Taux d'événements de transport
	Documents de sécurité publiés
<b>Processus opérationnels internes</b>	Nombre d'enquêtes en cours
	Délai moyen d'exécution des enquêtes
	Affichage des rapports d'enquête sur le site Web
	Affichage rapide d'autres renseignements relatifs au BST sur le site Web
	Enquêtes entreprises et terminées par enquêteur
<b>Apprentissage et croissance</b>	Investissement dans la formation par personne
	Investissement dans le transfert des connaissances essentielles
	Taux d'attrition des employés (excluant les retraites)
	Utilisation efficace des partenariats
	Obtention des résultats prévus pour les projets prioritaires du Plan d'activités
	Mesures de redressement élaborées pour donner suite à l'évaluation du rendement du BST en regard du Cadre de responsabilisation de gestion
	Mesures de redressement prises pour donner suite aux résultats du Sondage auprès des employés de la fonction publique de 2005

## Section 3 – Autres renseignements

### 3.1 Renseignements sur l'organisation

L'architecture des activités de programme du BST définit une seule activité de programme : les enquêtes de sécurité. Le BST présente des rapports annuels au Parlement sur ses activités, ses résultats et ses recommandations par l'entremise du Président du Conseil privé de la Reine. La présidente du BST, secondée par le directeur exécutif et le directeur général de la Coordination des enquêtes, est responsable de toutes les activités associées à cette activité de programme. Le directeur général des Services intégrés voit à la prestation de la gamme complète des services intégrés nécessaires à l'appui des opérations ministérielles.



La présidente et le directeur exécutif contribuent à l'activité de programme en fournissant du leadership et une vision et en assurant la gestion stratégique de toutes les activités du BST. Ils contribuent aussi à la réalisation de cet objectif en établissant des alliances stratégiques avec des intervenants, des groupes de clients et des agents de changement, et en communiquant des messages importants sur la sécurité par l'entremise d'activités de relations externes avec les intervenants. La Division des communications, se rapportant au directeur exécutif, s'assure que les communications sont intégrées dans toutes les étapes de la planification, de l'élaboration, de la mise en œuvre et de la gestion des programmes.

Les membres du Bureau contribuent à l'activité de programme par l'examen, l'approbation et la diffusion publique de rapports d'enquête sur les événements et de recommandations de sécurité. Le Bureau contribue aussi à la diffusion de messages de sécurité importants par ses activités de relations publiques auprès des intervenants.

La Direction générale de la coordination des enquêtes contribue à l'activité de programme par ses enquêtes sur les événements, en évaluant tous les événements et en faisant enquête sur ceux qui offrent le plus grand potentiel de réduction des risques. Les efforts de cette direction générale sont axés sur la collecte et l'analyse de données, sur la rédaction de rapports et de recommandations, sur le suivi et l'évaluation des mesures de sécurité prises, sur l'analyse des données et des tendances et sur le maintien des communications avec le monde des transports. La direction générale compte des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans les secteurs opérationnels du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, des ingénieurs et d'autres spécialistes, ainsi que du personnel de soutien aux enquêtes.

La Direction générale des services intégrés contribue à l'activité de programme en fournissant des services de planification ministérielle, de gestion financière, de gestion des ressources humaines, de gestion de l'information, de gestion des technologies informatiques, de gestion administrative et de gestion du matériel. La direction générale participe aussi à la promotion de pratiques de gestion moderne et aux efforts visant à assurer la conformité du BST à toutes les politiques et directives gouvernementales.

### **3.2 Renseignements financiers**

Les tableaux suivants présentent un résumé des ressources financières nécessaires aux activités du BST. Les niveaux de référence actuels du BST, tels qu'ils figurent dans le Budget principal des dépenses, s'élèvent à environ 29 millions de dollars. On prévoit que le financement du BST diminuera quelque peu au cours des trois années à venir.

**Tableau 1 : Dépenses prévues du ministère et équivalents temps plein**

(en milliers de dollars)	Prévisions des dépenses 2006-2007 <sup>(1)</sup>	<b>Dépenses prévues 2007-2008</b>	Dépenses prévues 2008-2009	Dépenses prévues 2009-2010
Enquêtes de sécurité	29 138	<b>28 972</b>	28 670	28 640
Dépenses budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)	29 138	<b>28 972</b>	28 670	28 640
Dépenses non budgétaires du Budget principal des dépenses (brut)	0	<b>0</b>	0	0
<b>Total du Budget principal des dépenses</b>	29 138	<b>28 972</b>	28 670	28 640
Rajustements :				
- Budget supplémentaire des dépenses <sup>(2)</sup>	1 260			
Autres rajustements :				
- Crédit 15 <sup>(3)</sup>	511	<b>378</b>	248	248
Total des rajustements	1 771			
<b>Dépenses nettes prévues</b>	30 909	<b>29 350</b>	28 918	28 888
Plus : Coût des services reçus à titre gracieux	3 285	<b>3 108</b>	3 142	3 105
<b>Coût net du ministère</b>	34 194	<b>32 458</b>	32 060	31 993
<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 et comprend un surplus budgétaire prévu de 200 000 \$.

(2) Des détails concernant ces rajustements sont fournis dans les paragraphes ci-dessous.

(3) Ces rajustements reflètent les autorisations disponibles en 2006-2007 et celles que nous comptons obtenir au cours des trois prochains exercices financiers en guise de compensation pour les augmentations salariales accordées en vertu des conventions collectives.

En 2005-2006, par le biais du Budget supplémentaire des dépenses, le BST a obtenu des autorisations supplémentaires de dépenser. Ces dernières comprennent une allocation de 1 046 000 \$ pour couvrir les coûts liés à des enquêtes majeures. On prévoit dépenser 896 000 \$ de ce montant en 2006-2007 et reporter le solde (c'est-à-dire 150 000 \$) en 2007-2008.

Le BST a également obtenu un report de fonds de son budget de fonctionnement de 2005-2006 de l'ordre de 758 000 \$. Ce montant a été réduit de 213 750 \$ en raison d'une affectation qui a été bloquée en 2006-2007 pour compenser pour les dépenses non autorisées de 2005-2006. On prévoit dépenser 494 250 \$ des fonds disponibles et reporter 50 000 \$ en 2007-2008.

On a aussi déduit une autorisation de dépenser totalisant 69 672 \$ disponible à même le crédit en raison de fonds retenus en 2006-2007 pour couvrir les dépenses qui avaient excédé l'autorisation de dépenser de 2005-2006.

On a finalement retranché 60 000 \$ des fonds disponibles. Cette soustraction reflète les réductions annoncées dans le Budget 2005 à la suite de l'examen des approvisionnements par le Comité d'examen des dépenses.

**Tableau 2 : Postes votés et législatifs indiqués dans le Budget principal**

(en milliers de dollars)

Poste voté ou législatif	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	Budget principal 2007-2008	Budget principal 2006-2007
10	Dépenses du programme	25 415	25 486
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 557	3 652
	<b>Total pour le ministère</b>	<b>28 972</b>	<b>29 138</b>

**Tableau 3 : Services reçus à titre gracieux**

(en milliers de dollars)	2007-2008
Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	1 703
Contributions de l'employeur aux primes du régime d'assurance des employés et dépenses payées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	1 346
Indemnisation des victimes d'accidents du travail assurée par Ressources humaines et Développement social Canada	19
Services de vérification fournis par le Bureau de la vérificatrice générale	40
<b>Total des services reçus à titre gracieux en 2007-2008</b>	<b>3 108</b>

**3.3 Vérifications internes et évaluations**

Le BST a élaboré un plan de vérifications internes et des ressources ont été affectées à sa mise en œuvre. Le tableau suivant présente les projets de vérification prévus dans ce plan.

Projet de vérification interne	État	Date prévue d'achèvement
Vérification de l'optimisation des ressources dans le volet sur le terrain de l'enquête Air France	En cours	Mai 2007
Vérification de la conformité de la disponibilité des outils de travail dans les deux langues officielles	En cours	Septembre 2007



### **3.4 Renseignements complémentaires**

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

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

Division des communications

Place du Centre

200, promenade du Portage

4<sup>e</sup> étage

Gatineau (Québec)

K1A 1K8

Courriel : [communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

Téléphone : (819) 994-3741

Télécopieur : (819) 997-2239