

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2009-2010

Rapport sur les plans et les priorités

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

Josée Verner
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Message de la présidente.....	1
Section 1 : Survol.....	3
1.1 Renseignements sommaires.....	3
Raison d’être et responsabilités	3
Résultat stratégique et architecture des activités de programme	4
1.2 Sommaire de la planification	4
Ressources.....	4
Analyse des risques.....	7
Contribution des priorités à l’atteinte du résultat stratégique	10
Section 2 : Analyse des activités de programme	12
2.1 Résultat stratégique.....	12
2.2 Activités de programme.....	12
2.3 Activité de programme – Services internes	16
Section 3 : Renseignements supplémentaires	18
3.1 Tableau supplémentaire	18
3.2 Contacts avec le BST	18

Message de la présidente

Les Canadiens et Canadiennes s'attendent à – et même exigent – un réseau de transport sûr et sécuritaire tant sur nos voies navigables et le long de nos pipelines et chemins de fers que dans nos espaces aériens. Lorsque le système fait défaut et qu'un accident se produit, il n'y a aucun doute que le public s'attend à ce que des enquêteurs indépendants et compétents mettent en évidence tous les faits, identifient les risques que pose le système et demandent qu'on remédie aux lacunes de sécurité. La seule et unique priorité du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est de satisfaire à ces attentes du public.

Et je sais que nous avons beaucoup de succès. Au cours des conférences sur les enquêtes sur les accidents et de l'industrie auxquelles je participe au Canada et partout dans le monde, je suis submergée de commentaires élogieux concernant l'excellente réputation et le respect dont jouit le BST. Grâce aux compétences, au professionnalisme ainsi qu'au dévouement de nos enquêteurs, nous continuerons à promouvoir la sécurité des transports dans le cadre de chaque enquête.

Je sais aussi qu'il y a toujours place à amélioration et que les Canadiens et Canadiennes pourront profiter de ces améliorations. Cette année, le Bureau s'efforcera davantage d'accroître la visibilité des recommandations cruciales du BST et de convaincre l'industrie et le gouvernement qu'ils devraient remédier aux lacunes de sécurité constatées dans le cadre de nos enquêtes. Pour ce faire, nous améliorerons nos communications de sécurité et veillerons à ce que nos messages de sécurité soient mieux compris par les personnes susceptibles d'apporter les changements qui s'imposent en vue de promouvoir la sécurité des transports.

En tant qu'organisation d'apprentissage, le BST s'efforce continuellement de perfectionner ses pratiques de gestion. De ce fait, nous investirons dans un certain nombre de projets et initiatives clés en vue d'appuyer les priorités concernant l'infrastructure de la technologie de l'information et de la gestion de l'information, le maintien et le renouvellement des effectifs ainsi que la gestion financière. Ces investissements nous permettront d'améliorer notre capacité de mettre davantage l'accent sur l'atteinte de notre mandat au moyen d'une efficacité accrue.

Grâce à ses efforts soutenus à l'égard de l'amélioration de ses pratiques organisationnelles et de la gestion de ses ressources, le BST continuera à remplir son mandat de manière efficiente et efficace, lequel mandat vise à promouvoir la sécurité des transports.

Section 1 : Survol

1.1 Renseignements sommaires

Raison d'être et responsabilités

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 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.

La compétence du BST s'étend à tous les événements¹ 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).

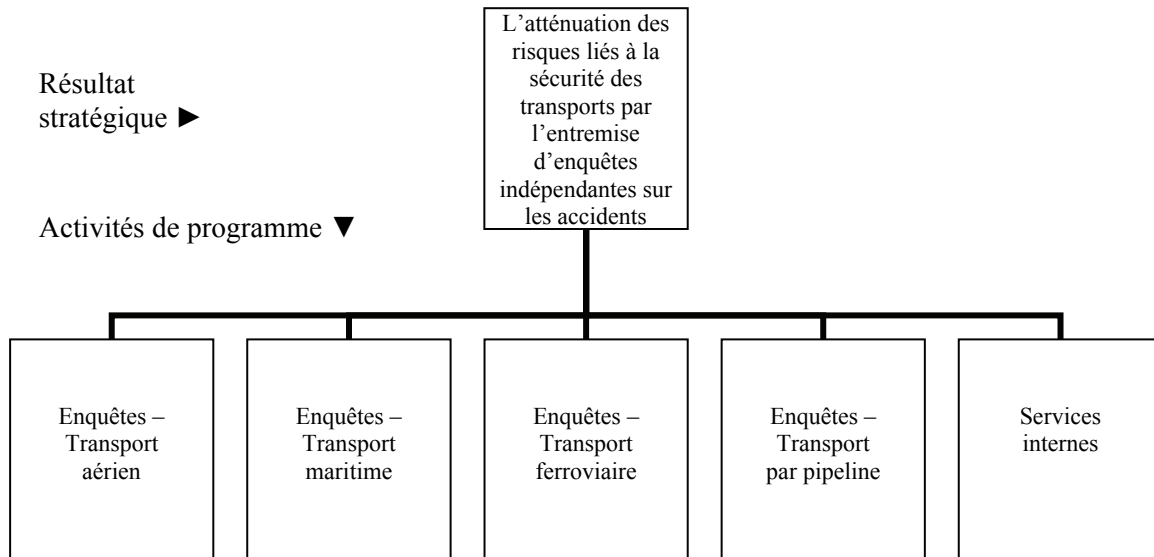
Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année.

Pour plus de détails sur le lien du BST avec les autres organismes fédéraux ou le déroulement des enquêtes, consultez le site Web du BST à l'adresse <http://www.tsb-bst.gc.ca/fra/index.asp>.

¹ 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.

Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique de l'organisation.



1.2 Sommaire de la planification

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 financières.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2009-2010	2010-2011	2011-2012
28 944	28 943	28 943

Ressources humaines (en ETP^(*))

2009-2010	2010-2011	2011-2012
235	235	235

^(*) équivalents temps plein

Le tableau suivant met en lumière l'apport du résultat stratégique de l'organisation à l'atteinte des résultats pangouvernementaux. Il énumère aussi les indicateurs et les cibles de rendement attachés au résultat stratégique du BST. Il fournit enfin un sommaire du résultat attendu de chacune des activités de programme et des dépenses prévues à leur égard au cours des trois prochaines années. Le financement de base du BST, tel qu'il

figure dans le Budget principal des dépenses, s'élève encore cette année à environ 29 millions de dollars. On prévoit qu'il demeurera stable au cours des trois prochains exercices.

Lien avec le résultat du gouvernement du Canada : Des collectivités sécuritaires et sécurisés (http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037)				
Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents				
Indicateurs de rendement ⁽¹⁾		Objectifs (à déterminer)		
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'événements de transport par secteur • Taux d'accidents de transport spécifiques⁽²⁾ 				
Résultat attendu de chacune des quatre principales activités de programme : Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes et de l'efficacité des communications de sécurité				
Activités de programme ⁽³⁾	Dépenses projetées ⁽⁴⁾ (en milliers de dollars)	Dépenses prévues ⁽⁴⁾ (en milliers de dollars)		
	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012
Enquêtes – Transport aérien	14 168	12 779	12 779	12 779
Enquêtes – Transport maritime	5 667	5 112	5 112	5 112
Enquêtes – Transport ferroviaire	5 409	4 879	4 879	4 879
Enquêtes – Transport par pipeline	515	464	464	464
Services internes	6 331	5 710	5 708	5 708
Total des dépenses prévues pour le ministère	32 090	28 944	28 943	28 943

(1) Ces indicateurs sont fournis à titre indicatif seulement car l'élaboration du cadre de gestion du rendement du BST n'est pas encore terminée.

(2) Ces taux fournissent des données concernant les événements suivants : accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge brute égale ou supérieure à 15, accidents par million de train-milles en voie principale ou sur des embranchements et accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol.

(3) Pour une description de chacune des activités de programme, veuillez accéder au Budget principal des dépenses en ligne à <http://www.tbs-sct.gc.ca/pre-est/estime.asp>.

(4) Pour une description détaillée de ces dépenses, veuillez voir le paragraphe qui suit le tableau sur le Profil des dépenses dans le présent document.

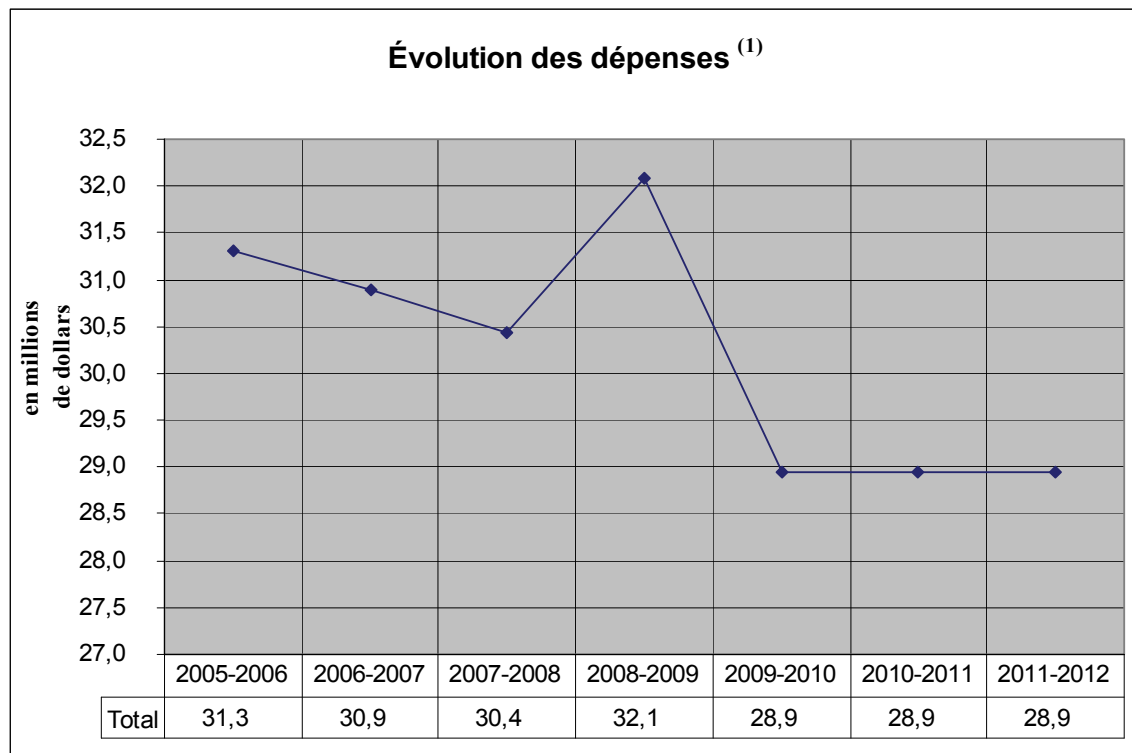
Le tableau qui suit explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST et reprend essentiellement le tableau sommaire du Budget principal des dépenses.

Crédits votés et législatifs

(en milliers de dollars)			
Crédit	Libellé du crédit	Budget principal 2009-2010	Budget principal 2008-2009
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports		
10	Dépenses de programmes	25 635	25 589
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 309	3 394
	Total	28 944	28 983

Le graphique ci-dessous montre l'évolution des dépenses du BST entre 2005-2006 et 2011-2012.

Profil des dépenses



⁽¹⁾ Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Pour la période couvrant les exercices financiers de 2005-2006 à 2008-2009, le total des dépenses comprend l'ensemble des crédits parlementaires et des recettes : le budget principal, le budget supplémentaire des dépenses, les transferts des crédits 10, 15 et 23 du Conseil du Trésor ainsi que les revenus disponibles. Il inclut également les rajustements de report. De plus, pour les exercices 2005-2006 et 2006-2007, il comprend les fonds supplémentaires alloués par le Conseil du Trésor pour des enquêtes sur des événements majeurs.

Pour la période couvrant les exercices de 2009-2010 à 2011-2012, le total des dépenses prévues comprend seulement les sommes prévues au budget principal des dépenses puisque les rajustements du Conseil du Trésor et de report de l'exercice ne sont pas connus. Somme toute, ce financement de base a très peu changé depuis 2006-2007.

Analyse des risques

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. Voici les principaux facteurs externes et internes susceptibles d'avoir des répercussions sur les opérations et la gestion de l'organisme ainsi que les risques.

Du point de vue externe

Ralentissement de l'économie mondiale et impact sur les activités du BST

La détérioration de l'économie mondiale depuis l'automne dernier a commencé à avoir des répercussions sur le secteur des transports.

Selon Statistique Canada, bien que le nombre de Canadiens effectuant des voyages à l'étranger et que le nombre de voyageurs en provenance des pays d'outre-mer ont continué d'augmenter au deuxième trimestre de 2008², le transport aérien subissait des pertes notamment en raison du renchérissement des carburants³. De plus, bien que les exportations d'aéronefs canadiens aient continué à croître jusqu'en octobre dernier, la Chine annonçait récemment qu'elle allait devoir suspendre l'achat de nouveaux avions construits au Canada en raison du contexte économique mondial défavorable⁴.

Les transporteurs ferroviaires ont vu entre septembre 2007 et 2008 leurs chargements de type intermodal décroître en raison de la diminution des expéditions de fret conteneurisé, et les chargements de type non intermodal ont atteint leur plus faible niveau depuis 2004.

² Statistique Canada, « Caractéristiques des voyages internationaux » dans *Le Quotidien*, 27 novembre 2008

³ Statistique Canada, *L'observateur économique canadien*, octobre 2008, catalogue n° 11-010-XIB, vol. 21, n° 10

⁴ « CSeries de Bombardier » dans la *La Presse Affaires*, 28 novembre 2008

Seul le transport ferroviaire du fret en provenance des États-Unis a continué à progresser⁵.

Selon une récente conférence des Nations Unies, il y a une augmentation de la capacité mondiale de la flotte alors que la demande est à la baisse. De plus, l'Organisation mondiale du commerce indique que la crise du crédit a paralysé le trafic maritime mondial. Le port de Montréal semble bien se sortir de la crise pour l'instant. Par contre, en milieu d'année, le port de Vancouver avait déjà vu le volume total des marchandises manutentionnées reculer de 5 % par rapport à l'année précédente⁶.

Il est encore tôt pour prévoir comment les leaders dans les différents secteurs de transport rajusteront l'offre de services de même que les infrastructures pour faire face à cette conjoncture. Le BST surveille la situation de près et effectue une analyse des événements qui lui sont signalés afin d'y déceler toute tendance qui pourrait augmenter les risques en matière de sécurité dans le réseau des transports.

Approche gouvernementale à la gestion des ministères et des organismes

Le gouvernement est à mettre en place différentes mesures destinées à rationaliser ses opérations. Parmi les initiatives qui pourraient avoir des répercussions sur le BST, on trouve la poursuite de l'examen stratégique des dépenses ministérielles, le lancement d'un examen de la gestion des actifs et des crédits ministériels et l'obligation pour les organismes de gérer avec rigueur les dépenses dans certains secteurs. Au début de 2009, le Vérificateur général du Canada déposera au Parlement son dernier rapport, lequel contiendra une partie consacrée à la gouvernance des petites entités fédérales. Les recommandations contenues dans ce rapport pourraient également avoir des répercussions futures sur les ressources et le mode de fonctionnement du BST.

Du point de vue interne

Répercussions des changements organisationnels

Au cours du dernier exercice, le BST a terminé les différents projets liés à son examen du budget de base. Les activités découlant de ces projets ont donné lieu à un resserrement de la structure organisationnelle supérieure de l'organisation, un réalignement de ses comités de gouvernance et à un suivi serré de la qualité des produits et de la productivité de l'organisation. Cette année sera marquée par l'établissement d'une nouvelle Division de la formation et des normes multimodales et possiblement d'autres changements au niveau de la structure régionale de la Direction des enquêtes – Aéronautique. Ceci est sans compter les modifications qui seront apportées afin d'optimiser la gestion de notre infrastructure de la technologie de l'information, les processus de gestion financière et le

⁵ Statistique Canada, *Chargements ferroviaires*, septembre 2008 (<http://www.statcan.gc.ca/pub/52-001-x/52-001-x2008009-fra.htm>)

⁶ « Transport maritime, une industrie qui prend l'eau » dans *La Presse Affaires*, 29 novembre 2008

traitement des rapports et autres documents. Autant de changements internes dans un contexte de rationalisation des dépenses de l'appareil gouvernemental pourraient avoir des répercussions sur le moral et la productivité des employés du BST mais aussi sur la capacité de gérer ces changements. Nous devons donc nous assurer que chaque initiative est assortie d'un cadre de gestion du changement approprié pour en minimiser les répercussions négatives.

Maintien d'un effectif compétent

La crédibilité et le succès du BST reposent sur sa capacité à constituer et à maintenir un effectif professionnel compétent et diversifié pour assurer la continuité de ses opérations. Les principaux défis soulevés par la gestion au cours de la planification du présent exercice sont décrits dans les paragraphes suivants.

De plus en plus d'employés de la fonction publique qui offrent des services internes sont admissibles à la retraite alors que le marché du travail est caractérisé par une main d'œuvre rarissime qui fait l'objet d'une vive compétition entre les ministères. Cette situation fait en sorte que le BST est souvent obligé d'avoir recours à des contractuels pour combler ses besoins. Une telle approche est non seulement coûteuse mais elle crée de l'instabilité qui peut nuire aux opérations et exposer l'organisation à des erreurs administratives.

En raison du grand nombre d'employés expérimentés qui quittent le BST pour prendre leur retraite, le Bureau doit également s'assurer de ne pas perdre les connaissances et l'expérience acquises par ces derniers. Cet enjeu est d'autant plus important au sein du BST puisque de nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise.

Enfin, sur un autre ordre d'idée, le BST ne possède pas de mécanismes formels lui permettant d'obtenir rapidement les ressources humaines supplémentaires dont il pourrait avoir besoin pour exercer son mandat dans des circonstances exceptionnelles (par exemple, s'il devait faire enquête sur plus d'un événement d'envergure en même temps). Cette situation pourrait compromettre sa capacité d'intervenir.

Ceci dit, le BST a un plan stratégique en matière de ressources humaines et un plan d'action afin de répondre non seulement aux situations ci-haut mentionnées mais aussi aux priorités établies par le Greffier du Conseil privé pour l'ensemble de la fonction publique.

Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique

À la suite de l'examen de l'environnement du BST et de l'analyse des risques et défis qui existent, la haute gestion a identifié quatre priorités pour 2009-2010. Les investissements consentis aux projets ou initiatives identifiés pour chacune d'elles contribueront à l'atteinte du résultat stratégique du BST au cours des trois prochaines années. Un sommaire de ces priorités et de ces projets se trouve dans le tableau suivant.

Priorités de la gestion	Type	Description
<p>Productivité et efficacité des communications de sécurité</p>	<p>Déjà établie</p>	<p>La haute gestion est d'avis que la qualité et la ponctualité des produits et services du BST ont contribué à bâtir et à maintenir sa bonne réputation tant auprès des intervenants, du public que des proches parents des victimes. Pour maintenir ces acquis, il est essentiel que le BST prenne le temps de s'assurer que ses produits et services demeurent pertinents pour sa clientèle cible et le public en général.</p> <p>À cette fin, nous mettrons en œuvre notre cadre de mesure du rendement organisationnel et un nouveau cadre d'évaluation de nos programmes de façon à nous assurer que nos produits et services atteignent toujours les résultats escomptés et que nos ressources sont optimisées. Nous continuerons à donner suite aux idées formulées dans le cadre de l'exercice du défi de la Présidente afin d'aider à promouvoir le changement dans le secteur des transports et à favoriser l'adoption des recommandations du BST. Nous entamerons un processus afin d'utiliser plus efficacement notre site Web et les technologies de réseautage pour obtenir et partager de l'information avec nos principaux partenaires et intervenants, ainsi que le public.</p> <p>De plus, les responsables des programmes continueront à mettre en œuvre différentes mesures afin d'améliorer l'efficacité des recommandations de sécurité et d'atteindre les objectifs de rendement qui leur ont été confiés.</p>
<p>Infrastructure de la technologie de l'information et</p>	<p>Déjà établie</p>	<p>Nous terminerons l'évaluation de différentes options visant à diminuer les sommes consacrées à la gestion de notre infrastructure de</p>

Priorités de la gestion	Type	Description
gestion de l'information		<p>la technologie de l'information et mettrons en œuvre par étape un plan visant à réduire le nombre de ses composantes.</p> <p>Nous continuerons également à investir pour poursuivre la mise à niveau de l'infrastructure de nos applications et commencerons progressivement l'élaboration et la mise en œuvre d'un système électronique complet de gestion des dossiers.</p> <p>Nous terminerons enfin un examen de tous nos formulaires électroniques existants et nous convertirons les anciens formulaires à une plateforme normalisée actuelle. Nous entamerons aussi une évaluation de nos processus opérationnels dans le but d'identifier des possibilités d'introduire au cours des prochaines années des flux de travail et des processus électroniques pour le traitement des transactions dans les domaines des finances et des ressources humaines.</p>
Renouvellement et maintien de l'effectif	Déjà établie	<p>Les initiatives ministérielles jugées prioritaires par la haute gestion cette année en matière de ressources humaines sont : la mise en œuvre d'une Division de la formation et des normes multimodales et, s'il y a lieu, d'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction des enquêtes (aéronautique); la mise en place d'un programme pour assurer le transfert des connaissances jugées essentielles; le suivi des résultats du Sondage de 2008 auprès des employés de la fonction publique du Canada; la révision du système de disponibilité afin de donner suite aux commentaires formulés lors de la vérification interne des dépenses en temps supplémentaire.</p>
Gestion des finances	Déjà établie	<p>Le BST poursuivra cette année l'amélioration de ses processus de gestion financière au niveau de l'allocation et de la révision des budgets, des prévisions salariales et de l'établissement des coûts des enquêtes et des projets d'envergure du Plan d'activités.</p>

Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

2.2 Activités de programme

Le BST a quatre principales 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 et le domaine technique, la macro-analyse, la performance humaine ainsi que la linguistique et les publications.

Les tableaux suivants présentent le résultat attendu, les indicateurs de rendement et les cibles pour chacune des activités de programme du BST. Ces données sont fournies à titre indicatif car l'élaboration du cadre de rendement de l'organisation n'est pas encore terminée.

Enquêtes – Transport aérien

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues
97	12 779	97	12 779	97	12 779
Résultats attendus de l'activité de programme					
Résultats attendus de l'activité de programme		Indicateurs de rendement		Objectifs de 2009-2010	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rapports d'enquête publiés • Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête 		<ul style="list-style-type: none"> • Publication de 60 rapports d'enquête • Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est inférieur à 15 mois 	
Augmentation de l'efficacité des communications de sécurité		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 	

Points saillants de la planification

Pour atteindre les résultats attendus, la Direction des enquêtes (aéronautique) devra d'abord maintenir sa capacité d'enquête au cours d'une année où de nombreux employés et gestionnaires prendront leur retraite. Pour ce faire, elle entreprendra les activités suivantes : la formation des nouveaux membres du personnel, le transfert des connaissances acquises par les employés avant leur départ du BST et la formation de tous sur les changements récents survenus au sein de l'industrie aéronautique.

Elle verra également 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 ses partenaires externes et collaborera avec ses partenaires internes afin de rendre plus efficace l'utilisation des ressources limitées du BST.

La Direction continuera enfin d'examiner ses politiques, ses procédures et ses manuels des opérations d'enquête afin de s'assurer que ces derniers sont à jour et tiennent compte des normes internationales en vigueur en matière d'enquête.

Enquêtes – Transport maritime

Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues
39	5 112	39	5 112	39	5 112
Résultats attendus de l'activité de programme					
Résultats attendus de l'activité de programme		Indicateurs de rendement		Objectifs de 2009-2010	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rapports publiés • Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête 		<ul style="list-style-type: none"> • Publication de tous les rapports sur les enquêtes commencées en 2008-2009 • Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est inférieur à 15 mois 	
Efficacité des communications de sécurité		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 	

Points saillants de la planification

Pour atteindre les résultats attendus, la Direction des enquêtes (marine) continuera d'évaluer rigoureusement les événements qui feront l'objet d'une enquête afin d'obtenir le maximum de gains en matière de sécurité tout en appliquant une approche de gestion de projets à l'utilisation de ses ressources. De plus, elle renforcera la mise en œuvre de la méthodologie des enquêtes du BST à toutes les étapes du processus afin d'assurer l'uniformité et la qualité des enquêtes.

La Direction améliorera également l'efficacité des recommandations de sécurité du Bureau en s'assurant que les membres du personnel appliquent de façon uniforme le processus d'élaboration des recommandations tel qu'il a été déterminé dans le cadre de l'initiative du Défi de la présidente, c'est-à-dire grâce à des communications stratégiques avec les principaux intervenants.

Finalement, elle poursuivra la mise en œuvre d'une approche stratégique de la planification des ressources humaines en vue d'assurer la continuité et la stabilité de la prestation des services. La Direction finira de combler les postes vacants identifiés dans son plan de dotation. Les nouveaux employés acquerront les compétences requises par le biais de la formation et d'un encadrement dans les principales sphères d'enquête.

Enquêtes – Transport ferroviaire

Activité de programme : Enquêtes – Transport ferroviaire					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues
32	4 879	32	4 879	32	4 879
Résultats attendus de l'activité de programme					
Résultats attendus de l'activité de programme		Indicateurs de rendement		Objectifs de 2009-2010	
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes		<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rapports publiés • Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête 		<ul style="list-style-type: none"> • Publication de 12 rapports d'enquête • Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est inférieur à 18 mois 	
Efficacité des communications de sécurité		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 		<ul style="list-style-type: none"> • À déterminer 	

Points saillants de la planification

Pour atteindre les résultats attendus dans le domaine du transport ferroviaire, la Direction des enquêtes (rail et pipeline) produira des rapports d'enquête plus concis. Elle utilisera aussi ses ressources limitées de manière efficace en collaborant plus étroitement avec les Services à l'appui des opérations.

Elle consacrera également des ressources à la formation des nouveaux enquêteurs et au perfectionnement des autres membres du personnel dans différents secteurs, dont la méthodologie des enquêtes, l'analyse technique, les matières dangereuses et les communications.

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

En dernier lieu, la Direction améliorera la base de données des événements ferroviaires afin de donner suite aux préoccupations soulevées par le Comité d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Elle y arrivera en collaborant avec les trois principales compagnies de chemin de fer à la mise au point de moyens technologiques pour télécharger les rapports d'événement directement dans la base de données statistiques.

Enquêtes – Transport par pipeline

Activité de programme : Enquêtes – Transport par pipeline					
Ressources humaines (ETP) et dépenses prévues (en milliers de dollars)					
2009-2010		2010-2011		2011-2012	
ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues	ETP	Dépenses prévues
3	464	3	464	3	464
Résultats attendus de l'activité de programme			Indicateurs de rendement		Objectifs de 2009-2010
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes			<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de rapports commencés • Temps moyen pour terminer un rapport d'enquête 		<ul style="list-style-type: none"> • Publication d'un rapport d'enquête • Temps moyen pour terminer un rapport sur un événement de catégorie 3 est de 15 mois ou de 18 mois pour un événement de catégorie 2

2.3 Activité de programme – Services internes

L'activité de programme – Services internes appuie le résultat stratégique du BST. Cette dernière comprend les groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrées de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales du BST. Ces groupes sont : les services de gestion et de surveillance, les services des communications, les services juridiques, les services en ressources humaines, les services financiers et administratifs (incluant les services liés aux installations, aux biens et aux approvisionnements), les services de gestion de l'information et les services de la technologie de l'information.

Services internes

Ressources financières (millions de dollars)			Ressources humaines (ETP)		
2009-2010	2010-2011	2011-2012	2009-2010	2010-2011	2011-2012
5 710	5 708	5 708	64	64	64

Points saillants de la planification

Le directeur exécutif mettra l'accent cette année sur la solidification des divers changements organisationnels résultant de l'exercice d'examen du budget de base. Il placera particulièrement son attention sur l'évaluation du fonctionnement de la nouvelle structure de gouvernance. Il se concentrera de façon continue sur la rapidité de publication des rapports et assurera la capacité opérationnelle de l'organisation.

La Division des communications aura quant à elle comme priorité d'accroître l'efficacité des communications et de la planification des activités de sensibilisation en adoptant de nouvelles initiatives permettant d'améliorer la visibilité, l'accès et la compréhension des messages de sécurité du BST qui, à leur tour, contribueront à favoriser la mise en application des recommandations du Bureau. À cette fin, la Division des communications continuera de chercher les occasions de communiquer avec le public, les médias et les principaux agents de changement afin de porter au maximum l'incidence du programme de sensibilisation du Bureau et de mieux faire connaître le BST aux Canadiennes et aux Canadiens.

En plus d'assurer la prestation continue de services de qualité à ses clients, la Direction générale des services intégrés concentrera ses efforts sur trois priorités clés en 2009-2010. D'abord, la Direction générale poursuivra ses efforts pour mettre en œuvre son propre plan de ressources humaines et stabiliser ses effectifs. Ensuite, elle se concentrera sur les différents projets qui lui ont été confiés afin d'améliorer les pratiques, les contrôles ou l'infrastructure dans les domaines de la technologie de l'information, de la gestion de l'information, des ressources humaines et des finances (voir le tableau sur les priorités de la gestion à la fin de la section 1.2). Enfin, elle consentira des efforts à l'examen, à la mise à jour et à la simplification des politiques et des procédures internes afin d'alléger le fardeau administratif et d'accroître l'efficacité de l'organisation.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Tableau supplémentaire

Vous trouverez des renseignements sur le projet de vérification interne du BST sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse <http://www.tbs-sct.gc.ca/estsd-bddc/index-fra.asp>.

3.2 Contacts avec le BST

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse <http://www.tsb-bst.gc.ca>. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239