

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2012–2013

Rapport sur les plans et les priorités

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

Peter Penashue
Président
Conseil privé de la Reine pour le
Canada



Canada

Table des matières

Message de la présidente.....	1
Section 1 : Survol.....	2
1.1 Raison d'être	2
1.2 Responsabilités	2
1.3 Résultat stratégique et Architecture de programme.....	3
1.4 Priorités organisationnelles	4
1.5 Analyse des risques.....	5
1.6 Sommaire de la planification	7
1.7 Profil des dépenses.....	9
1.8 Budget des dépenses par crédit voté	10
Section 2 : Analyse des activités de programme.....	11
2.1 Résultat stratégique.....	11
2.2 Enquêtes aéronautiques.....	12
2.2.1 Points saillants de la planification.....	13
2.3 Enquêtes maritimes	14
2.3.1 Points saillants de la planification.....	15
2.4 Enquêtes ferroviaires	16
2.4.1 Points saillants de la planification.....	17
2.5 Enquêtes de pipeline	18
2.5.1 Points saillants de la planification.....	19
2.6 Services internes	20
2.6.1 Points saillants de la planification.....	21
Section 3 : Renseignements supplémentaires	23
3.1 Principales données financières	23
3.2 États financiers prospectifs	24
3.3 Vérification interne et évaluations	24
3.4 Tableau de renseignements supplémentaire.....	25
Section 4 : Autre sujet d'intérêt	26
4.1 Coordonnées du BST	26

Message de la présidente

Au BST, nous avons un mandat clair : faire progresser la sécurité des transports pour la population canadienne en ce qui concerne les quatre modes de transport sous réglementation fédérale. Qu'il s'agisse d'un avion de ligne commercial en route vers Toronto à partir de St. John's, d'un petit bateau de pêche sur la côte de l'île de Vancouver, d'un train à plusieurs wagons qui se fraie un chemin à travers les Rocheuses ou d'un gazoduc qui transporte du gaz naturel vers une sous-station à l'extérieur de Montréal, notre but reste le même : assurer la sécurité des Canadiens et Canadiennes en menant des enquêtes sur les accidents, en déterminant les causes et les lacunes en matière de sécurité et en publiant des rapports sur ce que nous avons appris.

Trouver la cause d'un accident est souvent plus facile à dire qu'à faire et bien le faire dépend du travail de toute une équipe composée de personnes possédant une expertise de calibre mondial telles des pilotes, ingénieurs, statisticiens, rédacteurs, analystes, programmeurs et experts du domaine des facteurs humains, entre autres. Ces personnes savent que le travail ne consiste pas uniquement à rédiger des rapports; elles doivent faire progresser la sécurité. Il s'agit d'une importante responsabilité et c'est la raison pour laquelle nous cherchons toujours à en faire plus et à améliorer notre façon de faire.

Cette année, nous sommes heureux des progrès réalisés au sein de plusieurs domaines principaux. Un plus grand nombre de nos recommandations ont été évaluées « entièrement satisfaisantes » et nous avons atteint un sommet. Par exemple, dans le domaine maritime, des progrès ont été réalisés en ce qui concerne la présence d'enregistreurs des données de voyage. De même, nous avons constaté dans le domaine ferroviaire des améliorations aux règles concernant la sécurité de la voie, aux procédures pour le suivi des pièces d'équipement ferroviaire, du progrès sur le plan des systèmes de gestion de la sécurité et des améliorations aux processus visant à reconnaître la charge de travail des centres de contrôle de la circulation ferroviaire. Cependant, il reste beaucoup à faire dans le domaine de l'aviation, où nos recommandations continuent de battre de l'aile.

Pour l'année qui vient, nous accorderons une importance continue à quatre domaines clés : renforcer notre état de préparation organisationnelle, mieux gérer l'information et les données, s'assurer que la population canadienne nous connaît et est au courant de nos activités, et faire valoir la nécessité d'adopter un plus grand nombre de mesures de sécurité. Il s'agit de grands défis encore plus difficiles à relever en ces temps de prudence financière. Cependant, au BST, nous n'avons jamais reculé devant un défi. En fait, cette détermination fait partie de notre succès et constitue la raison pour laquelle on nous fait confiance depuis longtemps – nous serons toujours là pour faire progresser la sécurité des transports pour l'ensemble de la population canadienne, que ce soit sur nos voies navigables, le long de nos pipelines et de nos voies ferrées ou dans nos espaces aériens.

Section 1 : Survol

1.1 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 d'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 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 choisis. Dans ses enquêtes, le BST vise à dégager les causes et les facteurs contributifs des événements ainsi qu'à constater les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements¹ qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline sous réglementation fédérale et qui se produisent au Canada et dans son espace aérien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes menées 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).

1.2 Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

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'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique 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 formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de

¹ Un événement de transport est un accident ou un incident lié 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.

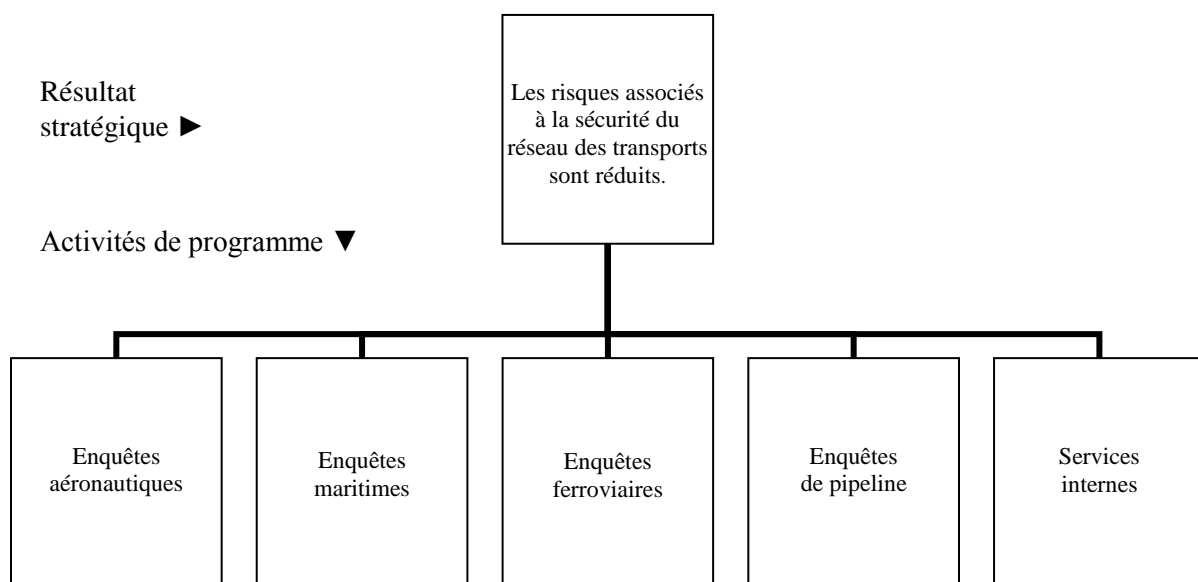
l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez son [site Web](#).

1.3 Résultat stratégique et Architecture 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.



1.4 Priorités organisationnelles

[Le Plan stratégique du BST](#) met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute gestion pour 2011–2012 à 2015–2016, et ce, dans le but d’atteindre son résultat stratégique. Ce plan fournit le cadre qui guide l’examen de l’environnement du BST et détermine les investissements et activités pour l’exercice en cours.

Objectif stratégique n° 1 : <i>Répondre</i>		
Priorité	Type ²	Description
État de préparation organisationnelle renforcé	Permanente	Le BST continuera de mettre l’accent sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. En particulier, le programme de formation des enquêteurs sera révisé et actualisé en 2012–2013.
Objectif stratégique n° 2 : <i>Gérer</i>		
Priorité	Type ²	Description
Gestion de l’information et des données améliorée	Permanente	Le BST continuera d’améliorer ses outils et méthodes de gestion de l’information en : 4 déterminant officiellement ses ressources d’information qui présentent une valeur opérationnelle; 4 mettant en œuvre une solution de gestion des documents et dossiers électroniques à titre de projet pilote; 4 poursuivant la modernisation de ses bases de données modales.
Objectif stratégique n° 3 : <i>Communiquer</i>		
Priorités	Type ²	Description
Meilleure connaissance du BST	Déjà établie	Le BST officialisera son cadre de communications ministériel et élargira ses activités de communication dans le but d’accroître l’accessibilité à ses produits et services.
Objectif stratégique n° 4 : <i>Promouvoir</i>		
Priorités	Type ²	Description
Augmentation de l’efficacité des produits et services du BST	Déjà établie	Le BST tentera d’accroître l’intérêt des intervenants envers les recommandations et autres communications de sécurité en attirant l’attention sur les enjeux par les moyens suivants : 4 un programme de sensibilisation renouvelé; 4 une nouvelle stratégie en matière de médias sociaux; 4 un site Web modernisé.

² Les différents types de priorités sont les suivants : priorité **déjà établie** — établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l’exercice visé dans le rapport, et priorité **permanente** — établie au moins trois exercices avant l’exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

1.5 Analyse des risques

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada et de l'étranger. Voici les risques stratégiques relevés pour 2012–2013. Chaque risque représente une menace potentielle à la réalisation des objectifs stratégiques de l'organisme.

Restrictions financières et incertitude

Dans le budget de 2010 et le budget de 2011, le gouvernement a annoncé des restrictions des dépenses des ministères qui font en sorte que le BST doit gérer soigneusement ses ressources s'il souhaite continuer de remplir son mandat. D'autres mesures de restriction budgétaire pourraient résulter du budget de 2012. Le BST continuera de gérer ses activités avec un maximum d'efficacité dans le but de minimiser les conséquences des réductions budgétaires sur ses principales activités.

Protection, conservation et extraction de l'information

Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, la conservation, la gestion et l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessibles aux employés. Le BST possède un système de gestion des enquêtes établi, ainsi qu'une application de base de données pour chaque mode de transport au sein desquels l'information en lien avec les événements et les enquêtes est recueillie et administrée. Le BST doit continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte des connaissances de l'organisme.

Protection de l'information sur les enquêtes

Ces dernières années, la pression s'est accrue pour que le BST divulgue des renseignements privilégiés tels que les enregistrements de bord et transcriptions des conversations, ainsi que les déclarations des témoins. La *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* exige que ces renseignements soient protégés; cependant, cette protection peut être contestée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* ou par une action en justice. Le fait que des renseignements privilégiés seront accessibles au public ou lors d'une action en justice pourrait avoir des conséquences sur la bonne volonté des témoins à partager de l'information avec le BST et, par conséquent, pourrait compromettre l'efficacité de ses activités. Afin d'atténuer ce risque, la position du BST de limiter l'accès aux renseignements privilégiés est en tout temps maintenue et défendue lorsqu'on la met en question.

Recrutement, perfectionnement et conservation d'un effectif bien informé

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une fonction particulière. De plus, certains de ces postes clés exigent également de solides compétences techniques et en gestion. Par conséquent, le manque d'efficacité du recrutement, du perfectionnement ou de la conservation des travailleurs du BST peut constituer un risque important d'entrave au succès. Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver sa base de connaissances et son expertise technique par une formation et un perfectionnement efficaces.

Défis à la crédibilité

Au cours des dernières années, de nombreuses initiatives de communication du BST ont contribué à mieux faire connaître l'organisme et ses programmes auprès des intervenants et du public. Le BST a également entrepris des activités de promotion. Si ces communications ont permis à l'organisme d'influencer des agents de changement clés pour qu'ils apportent des améliorations au chapitre de la sécurité des transports, elles ont également accru la visibilité du BST. Cette visibilité accrue fait augmenter le risque que des personnes ou organismes contestent la crédibilité du BST. Afin d'atténuer ce risque, le BST procède à la révision de son cadre de communications pour s'assurer qu'il met l'accent sur ses activités de communication et fournit les bons outils et la formation adéquate en matière de communication aux employés.

Gestion des attentes en ce qui concerne les médias

Les attentes des médias vis-à-vis du BST ne cessent d'évoluer. Les médias souhaitent obtenir plus d'information plus rapidement. Étant donné l'intense concurrence au sein de l'industrie et l'utilisation accrue des médias sociaux, les médias s'efforcent sans arrêt de devancer leurs concurrents avec des nouvelles de dernière heure et une valeur ajoutée. Cette hausse des attentes des médias crée des défis sur le plan de la capacité de communication du BST et s'il ne comble pas ces attentes, il risque de miner sa crédibilité et sa réputation. Afin d'atténuer ce risque, le BST a entrepris de créer une stratégie de communications ministérielle qui englobe l'amélioration des pratiques de l'organisme en matière de relations avec les médias, la présence sur le Web et l'utilisation des médias sociaux.

1.6 Sommaire de la planification

Total des dépenses et des ETP prévus

Les deux tableaux ci-dessous fournissent des renseignements sur le total des dépenses et des ETP prévus pour les trois prochains exercices.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
31 245*	30 415	30 465

* Les dépenses prévues pour 2012–2013 comprennent un report estimé des fonds inutilisés de 2011–2012 d'un montant de 925 000 \$ et une somme prévue de 222 000 \$ à recevoir par le biais du Budget supplémentaire des dépenses pour des conventions collectives signées.

Ressources humaines (en ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
235	235	235

* Équivalent temps plein

Tableau récapitulatif de la planification

Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

Indicateurs de rendement					
<ul style="list-style-type: none"> · Taux d'accidents sur une période de 10 ans par mode de transport · Taux d'accidents mortels sur une période de 10 ans par mode de transport 					
Activité de programme	Prévision des dépenses ³ (en milliers de dollars)	Dépenses prévues ³ (en milliers de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		2012–2013	2013–2014	2014–2015	
Enquêtes aéronautiques	14 971	14 354	14 046	14 070	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Enquêtes maritimes	4 733	4 534	4 453	4 461	
Enquêtes ferroviaires	4 876	4 670	4 584	4 593	
Enquêtes de pipeline	505	482	474	474	
Total des dépenses prévues	25 085	24 040	23 557	23 598	

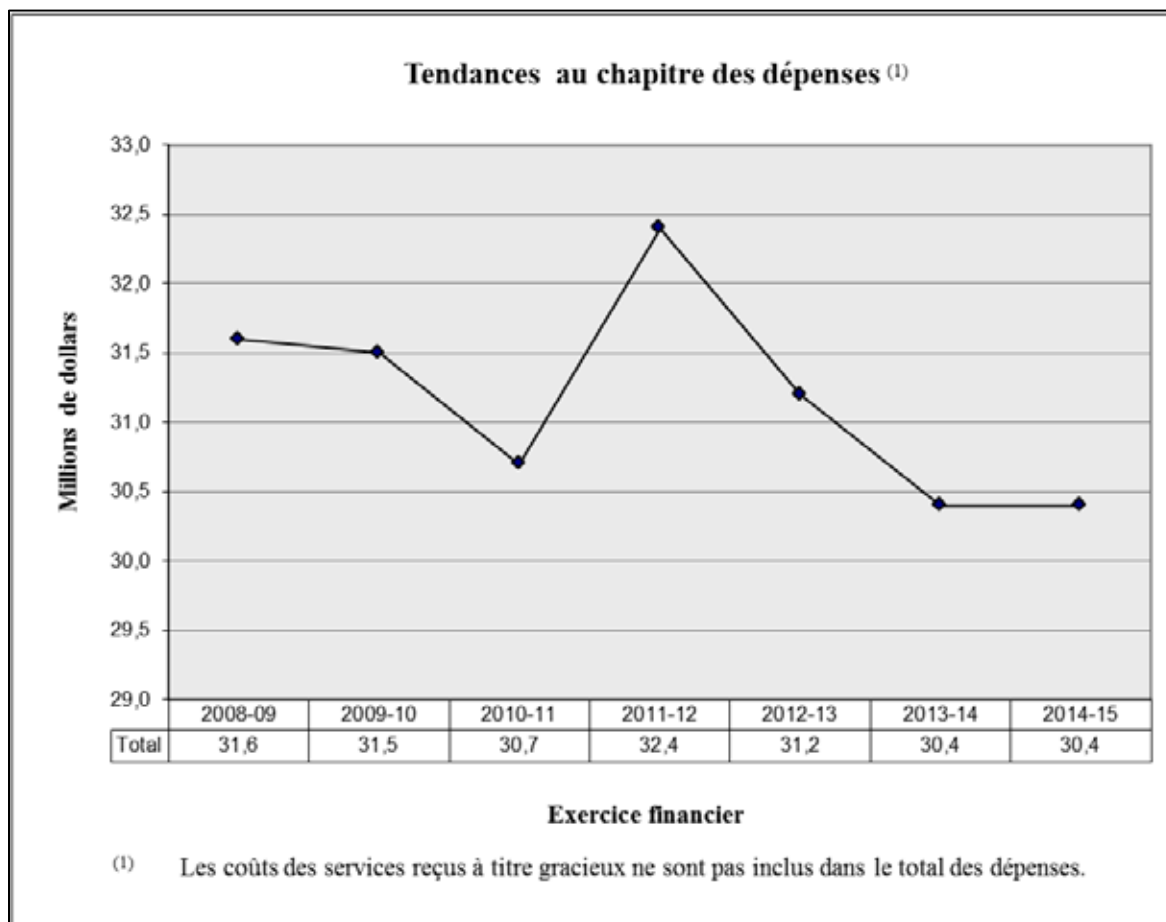
Le tableau suivant montre les dépenses prévues liées à l'activité de programme Services internes. Cette dernière appuie les besoins des quatre activités de programme énumérées dans le tableau précédent.

Activité de programme	Prévision des dépenses ³ (en milliers de dollars)	Dépenses prévues ³ (en milliers de dollars)		
		2012–2013	2013–2014	2014–2015
Services internes	7 354	7 205	6 858	6 867
Total des dépenses prévues par le BST	32 439	31 245	30 415	30 465

³ Voir le paragraphe après le Profil des dépenses dans le document pour une analyse des tendances au chapitre des dépenses.

1.7 Profil des dépenses

Le graphique ci-dessous montre les tendances au chapitre des dépenses du BST entre 2008–2009 et 2014–2015.



Pour les exercices 2008–2009 à 2010–2011, les montants des dépenses présentés dans le tableau constituent des résultats réels. Les dépenses pour l'exercice 2010–2011 étaient inférieures aux exercices précédents essentiellement en raison de la réduction des dépenses salariales et des dépenses connexes dues à un roulement de personnel et à une baisse prévue des dépenses discrétionnaires en réaction aux mesures de restriction.

La prévision des dépenses de 32,4 millions de dollars pour l'exercice 2011–2012 est fondée sur le total des autorisations disponibles moins une non-utilisation de fonds estimée de 0,9 million de dollars. Les dépenses prévues pour le présent exercice sont exceptionnellement élevées en raison des 0,9 million de dollars en frais de personnel pour l'encaissement facultatif des indemnités de départ accumulées par les employés en vertu des conventions collectives récemment signées avec certains agents négociateurs.

Les dépenses prévues présentées pour 2012–2013 comprennent le financement que l'on prévoit recevoir par le biais du Budget principal des dépenses, plus un report estimé des fonds inutilisés de 2011–2012 et un estimé du financement que l'on prévoit recevoir par le biais du Budget supplémentaire des dépenses pour des conventions collectives signées. Les dépenses prévues ne comprennent pas l'estimation du financement que l'on prévoit recevoir par le biais du Budget supplémentaire des dépenses pour des conventions collectives non signées ou d'autres transferts du Conseil du Trésor qui ne peuvent pas être estimés.

Les dépenses prévues présentées pour 2013–2014 et 2014–2015 se limitent au financement que l'on prévoit recevoir par le biais du Budget principal des dépenses et, par conséquent, elles sont légèrement sous-estimées puisqu'elles ne comprennent pas le financement que l'on pourrait recevoir par le biais du Budget supplémentaire des dépenses, des transferts des crédits 10, 15 et 30 du Conseil du Trésor et des recettes disponibles.

1.8 Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels du BST, veuillez consulter le [Budget principal des dépenses 2012–2013](#).

Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.

L'unique résultat stratégique du BST est de réduire les risques associés à la sécurité du réseau des transports. Pour remplir ce mandat, l'organisme mène des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs et de constater les manquements à la sécurité mis en évidence par de tels événements. Par la suite, le BST communique ces lacunes ou fait des recommandations dans le but d'améliorer la sécurité, ainsi que de réduire ou d'éliminer les risques pour les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST comprend les événements liés au transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline qui se produisent au Canada et dans son espace aérien, et qui relèvent de l'autorité fédérale. Le BST produit des rapports distincts pour chacune des quatre principales activités de programme suivantes :

- 4 Enquêtes aéronautiques
- 4 Enquêtes maritimes
- 4 Enquêtes ferroviaires
- 4 Enquêtes de pipeline

Les sections qui suivent fournissent une description, les résultats attendus, les principaux indicateurs de rendement et les cibles relatifs à chacune des activités de programme du BST pour 2012–2013. Ils sont suivis d'une description des principaux facteurs susceptibles d'avoir des répercussions sur la capacité de chacun des programmes à atteindre les résultats attendus et des principales activités qui seront entreprises en vue d'atténuer les risques définis.

Pour le Rapport sur les plans et les priorités du présent exercice, le BST a examiné et élargi ses indicateurs de rendement pour l'ensemble des activités de programme. Cependant, le principal indicateur de rendement reste la réponse des agents de changement aux recommandations du BST. À l'heure actuelle, 71 % des réponses aux recommandations du BST sont entièrement satisfaisantes et l'organisme s'efforce d'atteindre 80 % d'ici 2016–2017. Il convient de signaler que le BST ne possède ni contrôle ni autorité sur les agents de changement et les mesures qu'ils prennent en réaction aux recommandations. Cependant, cet indicateur de rendement permet tout de même de bien évaluer la capacité du BST à influencer d'autres organismes et les pousser à mettre des mesures de sécurité en place.

2.2 Enquêtes aéronautiques

Description

Dans le cadre de l'activité de programme Enquêtes aéronautiques, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautiques choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin d'identifier les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations. L'activité de programme Enquêtes aéronautiques comprend aussi le fait de remplir les obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports qui sont exigées par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour l'activité de programme Enquêtes aéronautiques pour 2012–2013 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
14 354	14 046	14 070

Ressources humaines (ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
99	99	99

*Équivalent temps plein

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement connexes pour l'activité de programme Enquêtes aéronautiques.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014
Les intervenants procèdent à des changements et prennent des mesures de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST)	65 % d'ici le 31 mars 2014
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	À déterminer ^(*)
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	5 d'ici le 31 mars 2015

^(*) Au cours de 2012–2013, le BST examinera son approche pour la communication des avis de sécurité et évaluera les mesures de sécurité prises afin d'établir efficacement une cible.

2.2.1 Points saillants de la planification

Le BST fait face à d'importants défis pour atteindre les cibles de rendement publiées pour l'activité de programme Enquêtes aéronautiques. Au cours des deux dernières années, peu de progrès ont été réalisés pour ce qui est de rayer des problèmes de sécurité du domaine de l'aviation de la liste de surveillance du BST. Les progrès au chapitre des recommandations du BST sont très lents en raison de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes avec d'autres pays et du fait que certains intervenants du milieu ne les adoptent pas.

Le BST a également de la difficulté à atteindre la cible de rendement visant à communiquer rapidement les lacunes en matière de sécurité aéronautique. Le temps requis pour mener des enquêtes aéronautiques varie en raison de la participation de divers intervenants que l'on doit interroger et consulter, y compris parfois des intervenants internationaux qui ont besoin d'un délai approprié pour examiner les rapports préliminaires. Les enquêtes sont complexes et nécessitent souvent des analyses et des tests en laboratoire qui peuvent demander beaucoup de temps. De plus, la rapidité

d'exécution de ce travail peut varier en fonction de pointes dans le nombre d'événements de transport.

La Direction des enquêtes (Aviation) maintient de solides stratégies de gestion des ressources humaines et a, à l'heure actuelle, un effectif complet d'enquêteurs qualifiés en aviation. Cependant, de nombreux enquêteurs sont admissibles à la retraite et la planification efficace de la relève demeurera un enjeu prioritaire en 2012–2013.

2.3 Enquêtes maritimes

Description

Dans le cadre de l'activité de programme Enquêtes maritimes, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritimes choisis qui se produisent au Canada et dans certaines circonstances à l'étranger afin d'identifier les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations. L'activité de programme Enquêtes maritimes comprend aussi l'accomplissement de certaines des obligations du Canada à l'égard de la sécurité des transports exigées par l'Organisation maritime internationale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* et le *Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale*.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour l'activité de programme Enquêtes maritimes pour 2012–2013 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
4 534	4 453	4 461

Ressources humaines (ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
43	43	43

*Équivalent temps plein

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement connexes pour l'activité de programme Enquêtes maritimes.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014
Les intervenants procèdent à des changements et prennent des mesures de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST)	80 % d'ici le 31 mars 2014
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	À déterminer ^(*)
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	4 d'ici le 31 mars 2015

^(*) Au cours de 2012–2013, le BST examinera son approche pour la communication des avis de sécurité et évaluera les mesures de sécurité prises afin d'établir efficacement une cible.

2.3.1 Points saillants de la planification

De bons progrès ont été réalisés vers l'atteinte des cibles de rendement de l'activité de programme Enquêtes maritimes. On réalise également des progrès concernant les problèmes de la liste de surveillance du domaine maritime du BST. Quelques autres recommandations ont été évaluées comme entièrement satisfaisantes et on s'attend à ce que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada contribue à cette hausse au cours des prochaines années.

Des progrès ont été réalisés au chapitre du temps nécessaire pour communiquer des avis de sécurité, mais le BST continue d'avoir de la difficulté à réduire le nombre de jours nécessaires pour terminer une enquête. On prévoit qu'il y aura une réduction du temps moyen requis pour rédiger un rapport en 2012–2013, essentiellement en raison de la fin de la rédaction de deux rapports de longue date complexes qui exigeaient la participation d'intervenants nombreux et divers.

La Direction des enquêtes (Marine) du BST fait face à des défis permanents pour ce qui est d’attirer, de recruter et de conserver des enquêteurs qualifiés. Cependant, elle prévoit être dotée d’un effectif complet d’ici le début de l’exercice 2012–2013, ce qui favorisera l’atteinte des diverses cibles de rendement.

2.4 Enquêtes ferroviaires

Description

Dans le cadre de l’activité de programme Enquêtes ferroviaires, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaires choisis afin d’identifier les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l’organisme publie des rapports d’enquêtes, formule des recommandations afin d’améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations. Dans l’accomplissement de l’activité de programme Enquêtes ferroviaires, le BST fournit également sur demande de l’aide aux provinces et aux territoires lors d’enquêtes sur des événements sur une ligne ferroviaire sur courtes distances de compétence provinciale ou territoriale. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d’enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour l’activité de programme Enquêtes ferroviaires pour 2012–2013 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
4 670	4 584	4 593

Ressources humaines (ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
37	37	37

*Équivalent temps plein

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement connexes pour l’activité de programme Enquêtes ferroviaires.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	460 jours
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014
Les intervenants procèdent à des changements et prennent des mesures de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST)	87 % d'ici le 31 mars 2014
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	À déterminer ^(*)
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	4 d'ici le 31 mars 2015

^(*) Au cours de 2012–2013, le BST examinera son approche pour la communication des avis de sécurité et évaluera les mesures de sécurité prises afin d'établir efficacement une cible.

2.4.1 Points saillants de la planification

D'excellents progrès ont déjà été réalisés vers l'atteinte des cibles de rendement établies pour l'activité de programme Enquêtes ferroviaires. Depuis la diffusion de la liste de surveillance en mars 2010, quatre recommandations du domaine ferroviaire sur cinq en lien avec la liste de surveillance sont devenues entièrement satisfaisantes. Le principal défi à l'atteinte des cibles est d'encourager l'organisme de réglementation à créer des programmes particuliers et règlements connexes et à en établir l'ordre de priorité dans le but de mettre l'accent sur le reste des recommandations et des problèmes de la liste de surveillance. L'adoption des recommandations par l'industrie est également fondamentale à l'atténuation réussie des risques résiduels en matière de sécurité.

Des progrès ont été réalisés pour veiller à ce que les lacunes en matière de sécurité soient communiquées dans les meilleurs délais, conformément aux cibles fixées. La Direction des enquêtes (Rail) continuera sa gestion rigoureuse du déroulement des enquêtes. Par une coordination efficace au sein de l'équipe d'enquête, en établissant rapidement la chronologie des événements et en déterminant tôt les lacunes en matière de sécurité, il est

possible de réaliser des rapports concis et ciblés en temps opportun. Par conséquent, on s'attend à faire plus de progrès en 2012–2013 afin de rapprocher davantage les délais d'exécution des enquêtes avec ceux des autres modes.

À l'heure actuelle, la Division des enquêtes (Rail) a un effectif complet d'enquêteurs qualifiés. Cependant, étant donné qu'environ 20 % du personnel du secteur ferroviaire sera admissible à la retraite au cours des 24 prochains mois, on devra redoubler d'efforts pour réviser et actualiser les plans de ressources humaines.

2.5 Enquêtes de pipeline

Description

Dans le cadre de l'activité de programme Enquêtes de pipeline, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport de pipeline choisis qui sont de compétence fédérale afin d'identifier les causes et les facteurs contributifs. En outre, pour accomplir ce programme, l'organisme publie des rapports d'enquêtes, formule des recommandations afin d'améliorer la sécurité, communique des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements et fait le suivi des réponses aux recommandations. Ce programme est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour l'activité de programme Enquêtes de pipeline pour 2012–2013 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
482	474	474

Ressources humaines (ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
4	4	4

*Équivalent temps plein

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement connexes pour l'activité de programme Enquêtes de pipeline.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014
Les intervenants procèdent à des changements et prennent des mesures de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST)	95 % d'ici le 31 mars 2014
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	À déterminer ^(*)

^(*) Au cours de 2012–2013, le BST examinera son approche pour la communication des avis de sécurité et évaluera les mesures de sécurité prises afin d'établir efficacement une cible.

2.5.1 Points saillants de la planification

Les cibles de rendement pour l'activité de programme Enquêtes de pipeline ont déjà été atteintes. Pour l'instant, il ne reste plus de recommandations actives pour le domaine des pipelines puisqu'elles ont toutes été évaluées comme entièrement satisfaisantes.

Le BST a réussi à atteindre les cibles concernant les délais de communication des lacunes en matière de sécurité et prévoit pouvoir poursuivre sur sa lancée par une gestion consciencieuse et efficace des ressources.

La Division des enquêtes (Pipeline) est au milieu d'un cycle de renouvellement en raison du départ à la retraite d'enquêteurs. De nouveaux membres du personnel ont été recrutés; la formation et le transfert des connaissances vont bon train.

2.6 Services internes

Description

L'activité de programme Services internes comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations ministérielles du BST. Ces activités sont coordonnées par la Direction générale des services intégrés du BST et comprennent les services liés à la gestion des ressources humaines, à la gestion financière, à la gestion de l'information, à la technologie de l'information, à la planification et aux rapports ministériels, à l'approvisionnement, à la gestion du matériel et aux autres activités administratives.

Ressources

Les deux tableaux ci-dessous indiquent le total des dépenses et des ETP prévus pour l'activité de programme Services internes pour 2012–2013 et les deux exercices suivants.

Ressources financières (en milliers de dollars)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
7 205	6 858	6 867

Ressources humaines (ETP*)

2012–2013	2013–2014	2014–2015
52	52	52

*Équivalent temps plein

Résultats attendus et indicateurs de rendement

Le tableau suivant indique les résultats attendus avec les indicateurs de rendement connexes pour l'activité de programme Services internes.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
Soutien efficace de l'exécution des programmes	Prestation de services de soutien efficaces	Sans objet
Pratiques de gestion renforcées	Amélioration continue des cotes pour les composantes de gestion individuelles du Cadre de responsabilisation de gestion du Secrétariat du Conseil du Trésor	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles
	Amélioration continue des cotes provenant de l'évaluation, par la Commission de la fonction publique, du Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation du BST et de l'évaluation de la dotation du BST par la CFP	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes
	Gestion financière efficace visant à assurer que les engagements de l'organisme envers les restrictions des dépenses sont respectés sans grande conséquence sur les activités	Les engagements de l'organisme sont respectés

2.6.1 Points saillants de la planification

On prévoit procéder à l'évaluation du BST en 2012–2013 par rapport au Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le BST a eu de bons résultats lors de la dernière évaluation par rapport au CRG en 2009–2010, recevant quatorze cotes « acceptable » et une cote « possibilité d'amélioration ». L'organisme a réalisé des progrès en améliorant l'utilité du cadre de rendement ministériel (le domaine de faiblesse déterminé). Il a amélioré les descriptions de son résultat stratégique et de ses activités de programme, en plus d'élargir ses indicateurs de rendement dans le présent Rapport sur les plans et les priorités.

En 2011–2012, la Commission de la fonction publique (CFP) a vérifié la dotation du BST dans le cadre de ses vérifications cycliques planifiées des ministères et organismes. Les résultats de cette vérification devraient être communiqués au cours de l'exercice 2012–2013. Le BST examinera les résultats de la CFP et prendra les mesures correctives appropriées le cas échéant. De plus, l'organisme continuera d'examiner et de mettre en pratique les recommandations découlant de l'évaluation annuelle, par la CFP, de son Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation.

Un élément important du cycle de planification pour 2012–2013 est que le BST est préparé pour la possibilité qu'une réduction de son financement soit annoncée dans le budget de 2012. Une réduction du financement nécessitera une gestion financière plus efficace pour faire en sorte que des économies soient réalisées sans que la prestation du mandat du BST n'en subisse d'effet important. On doit mettre un accent particulier sur l'amélioration de l'efficacité de la prestation des services internes.

Une priorité permanente des Services intégrés pour l'exercice 2012–2013 est l'amélioration des outils et des conseils en ce qui concerne la gestion de l'information. Trois initiatives sont planifiées pour l'exercice : la détermination des ressources d'information qui présentent une valeur opérationnelle, la mise en œuvre d'un système de gestion des documents et dossiers électroniques à titre de projet pilote et la modernisation de la base de données du domaine maritime qui recueille de l'information sur les événements.

La Direction générale des services intégrés continuera de surveiller les offres de services administratifs partagés et la centralisation de certains services informatiques au cours de l'exercice 2012–2013. Bien que les services centralisés comportent de nombreux avantages, le BST s'inquiète du fait que le coût de ces services pourrait s'avérer supérieur aux coûts actuels de l'organisme et ainsi créer une pression accrue sur le budget d'exploitation.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

Les principales données financières prospectives présentées dans le présent rapport ont pour but de fournir une vue d'ensemble de la situation financière et des résultats d'exploitation prévus du BST pour les fins d'exercice 2011–2012 et 2012–2013. Ces états financiers sont préparés suivant la méthode de la comptabilité d'exercice et fondés sur des hypothèses et estimations, qui, au bout du compte, peuvent différer de façon considérable des résultats finaux. En particulier, les états financiers prospectifs pour 2012–2013 ne tiennent pas compte de l'effet des réductions potentielles du financement découlant du budget de 2012.

État prospectif		
État condensé des opérations		
Pour l'exercice (prenant fin le 31 mars)		
(en milliers de dollars)		
	État prospectif 2012–2013	État prospectif 2011–2012
Montant total des dépenses	34 800	35 356
Montant total des revenus	26	34
Coût de fonctionnement net	34 774	35 322

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 34,7 millions de dollars. Cette projection s'appuie sur les fonds demandés dans le Budget principal des dépenses de 2012–2013, les fonds non utilisés de 2011–2012 reportés et les sommes prévues dans le cadre du Budget supplémentaire des dépenses liées aux conventions collectives signées et les données établies selon la comptabilité d'exercice.

La baisse prévue des dépenses de 0,6 million de dollars est attribuable principalement à une évaluation moindre du financement reporté entre les ans, de même qu'à une évaluation moindre du financement qui doit encore être confirmé pour certains éléments d'une convention collective non signée.

État prospectif État condensé de la situation financière Pour l'exercice (prenant fin le 31 mars) (en milliers de dollars)		
	État prospectif 2012–2013	État prospectif 2011–2012
Total des actifs	6 949	6 931
Total des passifs	5 815	6 125
Capitaux propres	1 134	806
Total	6 949	6 931

On ne prévoit pas de changements importants dans la composition des actifs, des passifs et des capitaux propres entre les exercices 2011–2012 et 2012–2013. La légère baisse des passifs est attribuable à une diminution du passif au titre des indemnités de départ, en prévision des employés qui choisiront en 2012–2013 des paiements optionnels en vertu d'une convention collective nouvellement signée. Ce passif pourrait diminuer de manière importante en 2012–2013 si le restant des conventions collectives en suspens ne sont pas signées avec une disposition de paiements optionnels.

3.2 États financiers prospectifs

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les états financiers prospectifs du BST, consultez son [site Web](#).

3.3 Vérification interne et évaluations

Récemment, le BST a réalisé un travail préliminaire sur la création d'une stratégie pluriannuelle visant la mise en œuvre d'une évaluation des programmes commençant en 2012–2013. Cependant, étant donné l'incertitude qui plane au sujet des décisions à venir concernant le budget, aucune planification détaillée n'a été entreprise sur le plan des activités de vérification interne et d'évaluation des programmes. L'organisme déterminera ses activités prévues pour assurer des services d'évaluation et de vérification interne contractuels une fois que les résultats et répercussions du budget de 2012 seront connus.

3.4 Tableau de renseignements supplémentaire

La version électronique du tableau de renseignements contenant l'approche du BST à l'écologisation des opérations gouvernementales est disponible sur le site [Web](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Section 4 : Autre sujet d'intérêt

4.1 Coordonnées du BST

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez son [site Web](#). Vous pouvez également communiquer avec lui 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

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca

Téléphone sans frais : 1-800-387-3557

Télécopieur : 819-997-2239