

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

**2012–2013**

## **Rapport ministériel sur le rendement**

---

Wendy A. Tadros  
Présidente  
Bureau de la sécurité des transports

---

Peter Van Loan  
Leader du gouvernement à la  
Chambre des communes

---

**Canada**



# Table des matières

<b>Message de la présidente.....</b>	<b>1</b>
<b>Section 1 : Survol de l'organisation.....</b>	<b>3</b>
1.1 Raison d'être .....	3
1.2 Responsabilités .....	3
1.3 Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes.....	4
1.4 Priorités organisationnelles .....	5
1.5 Analyse des risques.....	7
1.6 Sommaire du rendement .....	9
1.7 Profil des dépenses.....	12
1.8 Budget des dépenses par crédit voté .....	13
<b>Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique .....</b>	<b>15</b>
2.1 Résultat stratégique.....	15
2.2 Programme : Enquêtes aéronautiques.....	15
2.2.1 Analyse du rendement et leçons retenues .....	17
2.3 Programme : Enquêtes maritimes .....	18
2.3.1 Analyse du rendement et leçons retenues .....	20
2.4 Programme : Enquêtes ferroviaires.....	20
2.4.1 Analyse du rendement et leçons retenues .....	22
2.5 Programme : Enquêtes de pipeline .....	23
2.5.1 Sommaire du rendement et analyse .....	24
2.6 Programme : Services internes.....	24
2.6.1 Analyse du rendement et leçons retenues .....	27
<b>Section III : Renseignements supplémentaires.....</b>	<b>29</b>
3.1 Faits saillants des états financiers .....	29
3.2 États financiers.....	31
3.3 Tableaux de renseignements supplémentaires .....	31
<b>Section IV : Autre sujet d'intérêt .....</b>	<b>33</b>
4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation.....	33
<b>Notes de fin de texte .....</b>	<b>34</b>



## Message de la présidente

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada enquête sur les accidents maritimes, de pipeline, ferroviaires et maritimes. En tant qu'organisation, notre rôle est de savoir ce qui s'est passé et pourquoi. Une fois que nous le savons, nos rapports d'enquête et nos conclusions sont ensuite rendus publics par le biais de notre site Web, de nos communiqués de presse et des médias sociaux. Parce que quand quelque chose ne va pas — sur nos cours d'eau, le long de nos pipelines ou de nos voies ferrées, ou dans notre espace aérien — les Canadiens méritent de savoir ce qui s'est passé et ce qui doit être fait pour rendre le réseau des transports plus sécuritaire.

À cette fin, nous sommes transparents sur nos objectifs ainsi que nos réalisations en déclarant publiquement au cours de chaque exercice non seulement ce que nous avons l'intention de faire, mais comment nous allons y arriver. Le Rapport ministériel sur le rendement est notre bilan de 2012–2013. Il identifie comment nous avons réparti nos ressources et les progrès que nous avons réalisés à l'égard de la réalisation de nos plans et priorités. Cette année, par exemple, nous sommes heureux de constater que la formation du personnel a renforcé notre efficacité opérationnelle, que la mise à niveau des bases de données modales a amélioré la gestion de l'information et des données et que notre programme de médias sociaux a augmenté la sensibilisation du public à qui nous sommes et à ce que nous faisons. Une nouvelle version de notre Lise de surveillance sur la sécurité, publiée en juin 2012, a contribué à continuer à attirer l'attention de l'industrie sur les principaux enjeux de sécurité. De plus, un plus grand nombre de réponses à nos recommandations ont reçu la cote la plus élevée soit, « Entièrement satisfaisant ». C'est la preuve concrète que le travail que nous faisons a pour effet de rendre le Canada plus sécuritaire que jamais.

C'est ce genre de progrès qui contribue à motiver les hommes et les femmes qui travaillent pour un des organismes d'enquête sur les accidents les plus réputés au monde. Qu'ils soient à rassembler les morceaux d'un avion détruit, à interviewer les membres de l'équipage d'un bateau de pêche qui a chaviré ou à moduler sur ordinateur les résultats mortels d'un déraillement de train ou d'explosion d'un pipeline, nos experts ont passé plus de deux décennies à mettre en place un niveau inégalé d'excellence.

Mais il reste encore beaucoup à faire. Lorsque les accidents se produisent, nous serons là pour répondre à ces défis et à tenir tous les Canadiens au courant de nos progrès.



## Section 1 : Survol de l'organisation

### 1.1 Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est souvent connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Le 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 afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements<sup>1</sup> de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs ainsi que 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 risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements 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'inciter les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures précises, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration des autres organismes. Bien qu'il fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, le BST doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un

---

<sup>1</sup> 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.

dialogue continu, une communication de 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 sur la méthodologie d'enquête ainsi que sur les facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes d'organismes d'enquête sur les accidents 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 études et à des groupes de travail internationaux 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<sup>1</sup>.

### 1.3 Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes<sup>2</sup>

◎ Nom du ministère : Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
SO Résultat stratégique : Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.
P Programme 1 : Enquêtes aéronautiques
P Programme 2 : Enquêtes maritimes
P Programme 3 : Enquêtes ferroviaires
P Programme 4 : Enquêtes de pipeline

---

<sup>2</sup> Conformément à la Politique sur la structure de gestion, des ressources et des résultats (SGRR), qui est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2012, la nomenclature de la SGRR a subi des mises à jour. L'appellation « architecture des activités de programme » (AAP) a été remplacée par « architecture d'alignement de programme », tandis que l'appellation « programme » remplace désormais « activité de programme ». Les éléments de l'AAP dans leur ensemble sont maintenant désignés sous l'appellation « programmes ».



Le programme suivant appuie l'unique résultat stratégique du BST.

Services internes

## 1.4 Priorités organisationnelles

Le tableau ci-après fait état des progrès accomplis à l'égard des priorités cernées dans notre Rapport sur les plans et les priorités de 2012–2013.

<b>Objectif stratégique n° 1 : Répondre</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
État de préparation organisationnelle renforcé	Permanente <sup>3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>
<b>Sommaire des progrès</b>		
<p>Au cours de 2012–2013, le BST a pris les mesures suivantes afin de s'assurer que le Ministère ait la capacité nécessaire pour s'acquitter de son mandat :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il a continué à investir dans la formation et le perfectionnement de ses employés;</li> <li>• il a amélioré ses capacités de télécharger et d'analyser les données provenant de plusieurs sources dont les unités GPS, les systèmes avioniques et les appareils mobiles;</li> <li>• il a poursuivi l'actualisation s'étalant sur plusieurs années du programme de formation sur les enquêtes et du manuel d'enquête;</li> <li>• il a examiné et mis à jour les plans d'urgence, et réalisé des exercices sur table afin de mieux intervenir en cas d'événement d'envergure.</li> </ul>		

<b>Objectif stratégique n° 2 : Gérer</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
Gestion de l'information et des données améliorée	Permanente <sup>4</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> <li>• Services internes</li> </ul>
<b>Sommaire des progrès</b>		
<p>Le BST a réalisé des progrès significatifs concernant les projets prévus afin d'améliorer la gestion de l'information au cours de 2012–2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Ministère a rédigé une identification formelle de ses ressources d'information qui</li> </ul>		

<sup>3</sup> Priorité établie au cours au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

<sup>4</sup> Priorité établie au cours au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

<b>Objectif stratégique n° 2 : Gérer</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
<p>présentent une valeur opérationnelle pour ses activités d'enquête et pour certaines parties de ses activités ministérielles. Ce travail se poursuivra en 2013–2014;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il a terminé la modernisation de la base de données qui gère l'information sur les événements ferroviaires et a entamé la modernisation de la base de données qui gère les événements maritimes. Il a réalisé des progrès importants concernant le dernier processus en fin d'exercice;</li> <li>• Il a terminé avec succès la mise en œuvre d'une solution de gestion électronique des dossiers et des documents contenus dans sa salle centrale de dossiers. Toutefois, la mise en œuvre a été beaucoup plus ardue que prévu. Le BST étudie des options avant d'élargir cette solution à la gestion de ses dossiers électroniques.</li> </ul>		

<b>Objectif stratégique n° 3 : Communiquer</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
Meilleure connaissance du BST	Déjà établie <sup>5</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>
<b>Sommaire des progrès</b>		
<p>En 2012–2013, le BST a accru ses activités de communication de façon notable dans tous les secteurs afin d'améliorer l'accessibilité à ses produits et de mieux se faire connaître. Il communique maintenant directement avec la population canadienne de manière plus proactive, en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diffusant des messages sur Twitter;</li> <li>• affichant des photos d'enquête sur Flickr;</li> <li>• tenant un blogue sur les questions liées à la sécurité des transports et en diffusant plus d'offres sur YouTube.</li> </ul> <p>Le BST a rafraîchi son image de marque et publié une nouvelle version de ses documents de promotion. Le Ministère a également mis au point un tout nouveau site Web qui se voulait plus facilement accessible, plus facile à consulter et convivial.</p>		

<b>Objectif stratégique n° 4 : Promouvoir</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST	Déjà établie <sup>6</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> </ul>

<sup>5</sup> Priorité établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

<sup>6</sup> Priorité établie au cours du premier ou du deuxième exercice précédant l'exercice visé dans le Rapport sur les plans et les priorités.

<b>Objectif stratégique n° 4 : Promouvoir</b>		
<b>Priorité</b>	<b>Type</b>	<b>Activités de programme</b>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>
<b>Sommaire des progrès</b>		
<p>Le BST a tenté 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un programme de sensibilisation renouvelé;</li> <li>• une nouvelle stratégie en matière de médias sociaux;</li> <li>• un site Web modernisé.</li> </ul> <p>Bien que des changements positifs aient été apportés, le BST demeure préoccupé au sujet du fait qu'un nombre insuffisant de mesures ont été prises en vue du règlement des questions de sécurité en suspens, particulièrement dans le domaine de l'aviation.</p>		

## 1.5 Analyse des risques

Les risques stratégiques suivants identifiés dans le Rapport sur les plans et priorités de 2012–2013 avaient encore besoin d'être atténués en fin d'exercice.

<b>Risque</b>	<b>Lien avec l'architecture d'alignement des programmes</b>	<b>Lien avec les priorités organisationnelles</b>
<b>Gestion et protection de l'information liée aux enquêtes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>	Gestion de l'information et des données améliorée
<p>Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. La collecte de cette information se fait auprès de différents tiers (p. ex. exploitants, fabricants, témoins et coroners). De plus, l'information est présentée dans un large éventail de formats (p. ex. enregistrement des conversations, données numériques, transcriptions et diagrammes) et elle est assujettie à diverses mesures de protection (p. ex. <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i>, <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et <i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports [Loi sur le BCEATST]</i>). Les tiers manifestent un intérêt important et sans cesse croissant pour accéder à cette information. Le BST est constamment confronté au risque de perdre des connaissances organisationnelles ou de communiquer des renseignements protégés s'il ne gère pas efficacement les processus, les outils et les technologies qui appuient ses ressources en information.</p>		
<b>Stratégie de réaction au risque</b>		
<p>Le BST met en place les stratégies d'atténuation suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il modernise les bases de données servant au recueil de renseignements sur les événements. Le Ministère planifie et hiérarchise efficacement les mesures d'entretien et de mise à niveau de son infrastructure informatique et de ses applications;</li> <li>• le BST s'emploie à améliorer les pratiques, les orientations et les outils de gestion de l'information afin de voir à ce que les enquêteurs conservent les renseignements essentiels dans les dépôts pertinents;</li> <li>• il a conçu des processus et des outils visant à traiter les demandes d'accès à l'information afin de s'assurer du retranchement des renseignements protégés avant la communication externe de l'information demandée;</li> <li>• il offre à son personnel une formation et des programmes de sensibilisation concernant la <i>Loi sur le BCEATST</i>, la <i>Loi sur l'accès à l'information</i> et la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i>;</li> </ul>		

- il maintient fermement sa position à l'égard de la nécessité de restreindre l'accès aux renseignements protégés et se fait un devoir de la défendre par l'intermédiaire de ses services juridiques. Il continue d'investir des ressources financières afin de défendre sa position au tribunal, s'il y a lieu;
- il dispose de politiques et de directives en matière d'enquête en ce qui a trait à la protection de l'information, et ses gestionnaires supérieurs en assurent le suivi permanent.

Risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes	Lien avec les priorités organisationnelles
Conservation d'un effectif bien informé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>	État de préparation organisationnelle renforcé

La réussite du BST et sa crédibilité reposent largement sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés chargés des enquêtes. C'est pourquoi le BST cible l'embauche de candidats possédant une expérience appréciable dans le domaine des transports. Le recrutement d'employés qualifiés est souvent difficile en raison du nombre restreint de candidats qualifiés au sein de l'industrie et en raison des différences sur le plan de la rémunération et de la nécessité d'être indépendant par rapport aux intervenants de l'industrie des transports. De plus, les nouveaux enquêteurs doivent suivre une formation importante et obtenir une certification avant d'être déployés sur les lieux où se produisent les événements. Les activités du BST sont caractérisées par le risque permanent qu'un roulement important du personnel chargé des enquêtes nuise à la capacité du BST d'intervenir efficacement en cas d'événement.

**Stratégie de réaction au risque**

Pour atténuer ce risque, le BST exécute les stratégies suivantes :

- il produit chaque année des plans de dotation pour ses différentes directions;
- il a conçu un questionnaire sur les postes clés ainsi qu'un questionnaire sur le transfert des connaissances afin d'aider les gestionnaires à saisir les principales connaissances des employés avant leur départ de l'organisme;
- dans le cas des postes clés, le BST assure un financement pour que l'embauche des nouveaux employés s'effectue quelques mois avant le départ de leurs prédécesseurs en vue du transfert des connaissances;
- le BST établit des bassins de candidats afin de favoriser l'embauche d'enquêteurs;
- il détecte des ressources qualifiées afin de doter des postes à court terme;
- il a mis au point des plans d'apprentissage pour tous les employés et donne des occasions de perfectionnement, dans la mesure du possible.

Risque	Lien avec l'architecture d'alignement des programmes	Lien avec les priorités organisationnelles
Ressources financières	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services internes</li> <li>• Enquêtes aéronautiques</li> <li>• Enquêtes maritimes</li> <li>• Enquêtes ferroviaires</li> <li>• Enquêtes de pipeline</li> </ul>	État de préparation organisationnelle renforcé

Un risque continu à l'égard de la situation financière du BST se rattache au fait que les dépenses sont en grande partie influencées par le nombre d'événements de transport et par leur complexité. Un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses et exercer des pressions sur les ressources, au-delà des fonds disponibles du Bureau. Les compressions progressives annoncées dans le budget de 2012, dont la mise en œuvre intégrale se fera d'ici la fin de l'exercice 2014–2015, représentent un autre risque à l'égard des ressources financières du BST. Ces compressions réduisent la marge de manœuvre budgétaire du BST. S'il y a d'autres compressions budgétaires ou bien une augmentation importante des coûts d'exploitation, l'exécution du mandat du BST risque d'en subir les conséquences.

**Stratégie de réaction au risque**

Les stratégies d'atténuation suivantes ont été instaurées :

- les budgets font l'objet d'une surveillance étroite tout au long de l'année, et le Comité exécutif procède à des examens trimestriels officiels afin de réaffecter des ressources aux priorités;
- pour exécuter les compressions annoncées dans le budget de 2012, le BST a défini des mesures d'épargne afin de réduire ses dépenses prévues sans que le nombre d'enquêtes ou leur rapidité d'exécution en fassent les frais;
- le Ministère envisage de réaliser un examen de sa structure organisationnelle et des ressources qu'il affecte à chaque secteur afin d'en assurer la bonne harmonisation avec les besoins organisationnels actuels et futurs;
- si le nombre d'événements de transport ou leur complexité font en sorte que le BST n'est pas en mesure d'exercer ses activités à l'aide des fonds dont il dispose, le Ministère devra demander des fonds supplémentaires du Parlement.

**1.6 Sommaire du rendement****Ressources financières – Total pour le ministère** (en milliers de dollars)

<b>Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013</b>	<b>Dépenses prévues 2012–2013</b>	<b>Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013</b>	<b>Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013</b>	<b>Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013</b>
30 053	31 245	33 120	31 656	(411)

Le BST est financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de fonctionnement. Le Budget principal des dépenses de 2012–2013 a fourni au BST des autorisations de 30,1 millions de dollars dont 26,5 millions pour les dépenses de fonctionnement et 3,6 millions pour les régimes d'avantages sociaux des employés. Toutefois, le budget de 2012 a été déposé au Parlement après la publication du Budget principal des dépenses. Par conséquent, les mesures annoncées dans le budget de 2012, qui ont diminué de 0,7 million les autorisations du BST, ne sont pas apparues dans le Budget principal de 2012–2013. Le Conseil du Trésor a donc créé des affectations bloquées pour interdire l'affectation de ces fonds.

Des autorisations supplémentaires (virements de crédits du Conseil du Trésor) de 3,0 millions de dollars ont été approuvées au cours de l'exercice pour un financement total approuvé de 33,1 millions de dollars. Cela comprenait 1,3 million de dollars du report des fonds non utilisés de l'exercice 2011–2012, 0,7 million de dollars pour les rajustements par suite des négociations collectives et 1,0 million de dollars pour les dépenses relatives aux indemnités de départ et aux congés parentaux.

**Ressources humaines (ETP\*)**

<b>Prévus 2012–13</b>	<b>Réels 2012–13</b>	<b>Écart 2012–13</b>
235	218	17

\* équivalents temps plein

Le nombre prévu d'ETP du BST pour l'exercice 2012–2013 était de 235 au début. Cependant, dans le cadre des mesures d'économie du budget de 2012, le BST a décidé de réduire à 230 le nombre prévu d'ETP en supprimant cinq postes à pourvoir.

**Tableau – Sommaire du rendement pour le résultat stratégique et les programmes**  
(en milliers de dollars)

<b>Résultat stratégique</b>								
Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.								
Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada								
Un Canada sécuritaire et sécurisé <sup>ii</sup>								
<b>Programme</b>	<b>Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)</b>	<b>Dépenses prévues</b>			<b>Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013</b>	<b>Dépenses réelles (autorisations utilisées)</b>		
		<b>2012–2013</b>	<b>2013–2014</b>	<b>2014–2015</b>		<b>2012–2013</b>	<b>2011–2012</b>	<b>2010–2011</b>
Enquêtes aéronautiques	14 090	14 354	13 334	13 075	14 302	13 670	14 442	14 311
Enquêtes maritimes	4 400	4 670	4 915	4 823	6 101	5 831	4 620	4 474
Enquêtes ferroviaires	4 680	4 534	4 894	4 809	4 921	4 703	5 106	4 598
Enquêtes de pipeline	448	482	446	438	478	457	525	489
<b>Total partiel</b>	23 618	24 040	23 589	23 145	25 802	24 661	24 693	23 872

L'affectation de fonds à chaque programme comprend, entre autres, une partie dédiée aux services internes spécialisés rendus à chaque mode de transport. Ces services comprennent l'apport d'une aide spécialisée à l'appui des enquêtes sur les événements, notamment des services d'ingénierie et techniques, des services de macroanalyse et de performance humaine, une assurance de la qualité et les examens effectués par le Bureau, les services de production de rapports (p. ex. révision et traduction), les services axés sur les relations avec les médias, et les activités de sensibilisation. L'affectation des fonds pour les services spécialisés rendus à chaque programme repose sur diverses mesures des activités d'enquête. Au cours de la phase de planification, le BST se sert des moyennes historiques propres aux activités d'enquête en tant que fondement pour l'affectation de fonds. Pour le rapport de fin d'exercice sur les dépenses réelles, les taux d'affectation sont fondés sur les activités ayant eu lieu pendant l'exercice. Par conséquent, les changements sur le plan des activités réelles par rapport aux proportions historiques influenceront les dépenses réelles en comparaison avec les dépenses prévues pour

chaque programme, comme c'est le cas pour les activités d'enquête aéronautique et maritime de 2012–2013.

**Tableau – Sommaire du rendement pour les Services internes** (en milliers de dollars)

Programme	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses 2012–2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)		
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011
Services internes	6 435	7 205	6 579	6 453	7 318	6 995	7 101	6 827
<b>Total partiel</b>	6 435	7 205	6 579	6 453	7 318	6 995	7 101	6 827

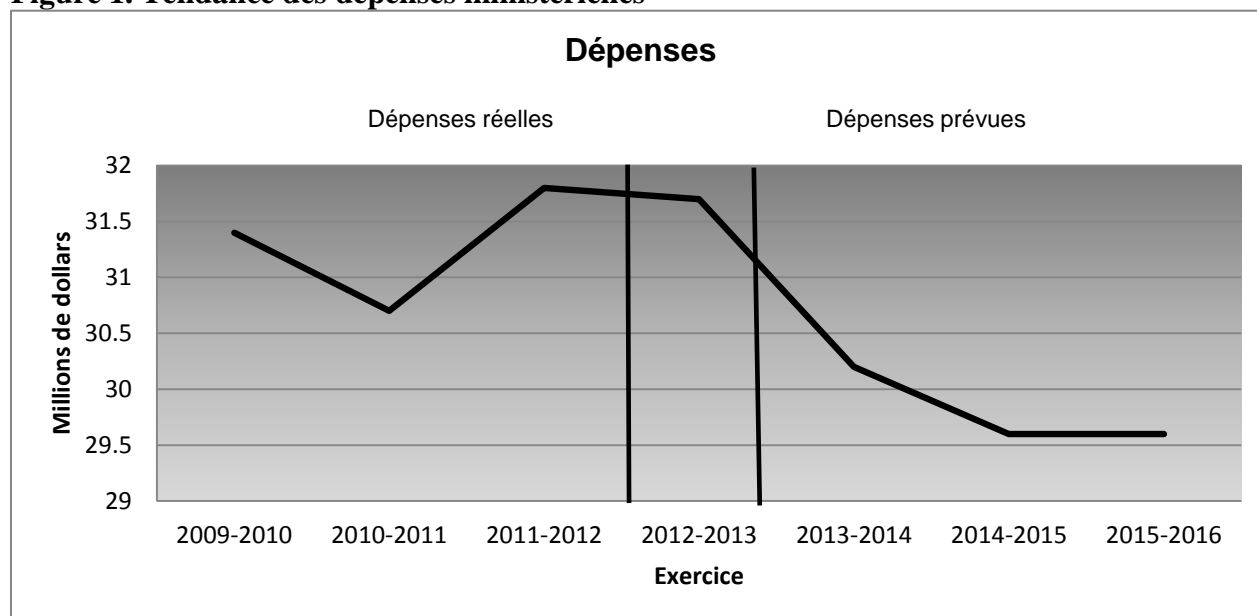
**Tableau – Total du sommaire du rendement** (en milliers de dollars)

Résultat stratégique et Services internes	Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013)	Dépenses prévues			Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées)		
		2012–2013	2013–2014	2014–2015		2012–2013	2011–2012	2010–2011
<b>Total</b>	30 053	31 245	30 168	29 598	33 120	31 656	31 794	30 698

Note : Les chiffres ayant été arrondis, leur total peut ne pas correspondre.

## 1.7 Profil des dépenses

Figure 1. Tendence des dépenses ministérielles



Les dépenses énoncées dans la figure 1 pour les exercices 2009–2010 à 2012–2013 constituent les résultats réels, tels qu'ils ont été présentés dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses prévues présentées pour l'exercice 2013–2014 comprennent le financement que le BST prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses, en plus d'un report estimé des fonds inutilisés de l'exercice de 2012–2013 ainsi qu'un montant prévu pour les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Les dépenses prévues présentées pour les exercices 2014–2015 et 2015–2016 se limitent au financement que le BST prévoit recevoir par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses et au montant prévu pour les rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Ces montants sont légèrement sous-estimés puisqu'ils ne comprennent pas le financement que le BST devrait recevoir ultérieurement par l'intermédiaire du Budget supplémentaire des dépenses, des transferts des crédits 10 et 30 du Conseil du Trésor, et des recettes disponibles.

Les dépenses effectuées lors de l'exercice 2012–2013 sont légèrement inférieures à celles faites au cours de l'exercice 2011–2012, soit de l'ordre de 0,1 million de dollars, ou moins de 1 %. Pendant l'exercice 2012–2013, le BST a procédé à la mise en œuvre intégrale des réductions requises annoncées dans le budget de 2012. Cependant, les dépenses totales sont demeurées comparables à celles de l'exercice précédent en raison du paiement des coûts uniques liés aux réductions (p. ex. réaménagement des effectifs et achat d'équipement de vidéoconférence). Ces coûts ont en grande partie été absorbés par le report des fonds non utilisés de l'exercice 2011–2012.



## **1.8 Budget des dépenses par crédit voté**

Pour obtenir plus de renseignements sur les crédits organisationnels ou les dépenses législatives du BST, veuillez consulter les Comptes publics du Canada 2013 (Volume II). Une version électronique des Comptes publics 2013 est disponible sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada<sup>iii</sup>.



## Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

### 2.1 Résultat stratégique

Le tableau ci-dessous présente l'unique résultat stratégique du BST, tel qu'il figure dans le Budget principal des dépenses de 2012–2013, ainsi que les quatre programmes qui l'appuient.

Résultat stratégique	Les risques associés à la sécurité du réseau des transports sont réduits.
Programme 1	Enquêtes aéronautiques
Programme 2	Enquêtes maritimes
Programme 3	Enquêtes ferroviaires
Programme 4	Enquêtes de pipeline

Globalement, le BST a très bien réussi à cerner les lacunes en matière de sécurité et à atténuer les risques dans le réseau des transports. Toutes les enquêtes ont mené à un rapport complet dégageant les problèmes de sécurité critiques et les facteurs qui y ont contribué, en plus de communiquer les leçons retenues et de formuler des recommandations visant à réduire les risques, au besoin. Outre les rapports d'enquête, le BST émet des recommandations relatives à la sécurité, des avis de sécurité et des lettres d'information sur la sécurité, en plus de faire connaître ses préoccupations liées à la sécurité afin de faire promouvoir la sécurité des transports. Des renseignements supplémentaires sur les activités du BST se trouvent dans son *Rapport annuel au Parlement 2012–2013*<sup>iv</sup>.

### 2.2 Programme : Enquêtes aéronautiques

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 financières – À l'échelon de programme Enquêtes aéronautiques**

(en milliers de dollars)

<b>Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013</b>	<b>Dépenses prévues 2012–2013</b>	<b>Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013</b>	<b>Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013</b>	<b>Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013</b>
14 090	14 354	14 302	13 670	684

**Ressources humaines (ETP\*) – À l'échelon de programme Enquêtes aéronautiques**

<b>Prévus 2012–2013</b>	<b>Réels 2012–2013</b>	<b>Écart 2012–2013</b>
99	91	8

**Résultats du rendement – À l'échelon de programme Enquêtes aéronautiques**

<b>Résultats attendus</b>	<b>Indicateurs de rendement</b>	<b>Cibles</b>	<b>Résultats réels</b>
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Cible non atteinte : le nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête a été de 549 jours.
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014	En cours : le pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié a été de 32 %.
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	En cours : le pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST) a été de 60 %.
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014	En cours : on évaluera les résultats à la fin du prochain exercice.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Cible non atteinte : le pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises a été de 20 %.
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	5 d'ici le 31 mars 2015	En cours : le nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés des deux éditions de la liste de surveillance du BST a été de un.

### 2.2.1 Analyse du rendement et leçons retenues

Pendant l'exercice 2012–2013, il y a eu une réduction du nombre d'extrants ainsi que de la productivité dans le cadre du programme Enquêtes aéronautiques. La plupart des objectifs n'ont pas été atteints. Bien que ces résultats s'expliquent en grande partie par le niveau élevé d'effort consacré à quelques enquêtes fort complexes, le BST est confronté à des difficultés de premier plan quant à l'atteinte de ses objectifs de rendement dans le cadre de ce programme. Les principaux défis se traduisent par un niveau élevé d'attrition causé par le départ à la retraite d'employés; des lacunes sur le plan des compétences des employés; un processus révolu de rapport d'enquête; et des réponses insuffisantes de la part des responsables de la réglementation et de l'industrie.

Le BST a récemment mis en place plusieurs mesures afin d'améliorer le suivi et la gestion de la charge de travail liée aux enquêtes. Il entreprendra un examen complet du processus d'enquête, en plus d'élaborer un plan d'action afin de rationaliser ce processus et d'en améliorer l'efficacité. Également, il donnera une formation supplémentaire aux membres du personnel pour renforcer leurs compétences dans certains secteurs clés. Finalement, il examinera les plans des ressources humaines et en fera la mise à jour afin de veiller à l'embauche en temps utile de personnes possédant les bonnes compétences.

Le BST est insatisfait des résultats obtenus par rapport aux recommandations sur la sécurité aéronautique et aux avis de sécurité. Les progrès sont très lents en raison de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes avec celles d'autre pays et de l'absence d'adhésion de la part de certains intervenants du milieu. Le BST déploiera des efforts soutenus et ciblés de sensibilisation pour tenter de convaincre l'organisme de réglementation et l'industrie de prendre des mesures de sécurité afin d'atténuer les risques pour la sécurité.

Lors de l'exercice 2012–2013, il n'est resté que 632 000 \$ pour le programme Enquêtes aéronautiques. Le solde non utilisé s'explique principalement par les crédits salariaux non

utilisés découlant d'un certain nombre de postes vacants et par les fonds liés au F et E, notamment en ce qui concerne la formation des employés et l'équipement. Le BST déploie des efforts dans le but de réduire autant que possible le nombre de postes vacants à l'avenir en élaborant des plans de dotation, en gérant les prochains départs à la retraite d'employés, en entamant les processus de dotation plus tôt et en créant des bassins de candidats jugés admissibles. S'il y a lieu, il aura également recours à ses ressources financières excédentaires afin d'embaucher des travailleurs temporaires en vue du règlement de certains des problèmes relatifs à la charge de travail.

### 2.3 Programme : Enquêtes maritimes

Dans le cadre du 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. Le 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 financières (en milliers de dollars) – À l'échelon de programme Enquêtes maritimes

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013
4 400	4 670	6 101	5 831	(1 161)

#### Ressources humaines (ETP\*) – À l'échelon de programme Enquêtes maritimes

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
43	39	4

**Résultats du rendement – À l'échelon de programme Enquêtes maritimes**

<b>Résultats attendus de l'activité de programme</b>	<b>Indicateurs de rendement</b>	<b>Cibles</b>	<b>Résultats réels</b>
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Cible non atteinte : le nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête a été de 522 jours.
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014	En cours : le pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié a été de 55 %.
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	Cible dépassée : le pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST) a été de 81 %.
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014	En cours : on évaluera les résultats à la fin du prochain exercice.
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Cible non atteinte : le pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises a été de 57 %.
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	4 d'ici le 31 mars 2015	En cours : le nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés des deux éditions de la liste de surveillance du BST a été de deux.

### **2.3.1 Analyse du rendement et leçons retenues**

L'objectif n'a pas été atteint au chapitre des délais de production dans le cas des rapports d'enquête maritime (522 jours par rapport à 450 jours, qui était l'objectif). L'étude sur la sécurité des bateaux de pêche constitue cependant le principal facteur qui explique ce résultat. Cette étude a été réalisée en 1 086 jours. Si on ne tient pas compte de cette étude, la durée moyenne des enquêtes maritimes a été de 460 jours, ce qui représente une amélioration notable par rapport aux cinq années précédentes.

De bons progrès ont été réalisés sur le plan de l'atteinte de tous les autres objectifs fixés pour le programme des enquêtes maritimes. Ces résultats ont été obtenus à la suite de l'instauration d'un examen pendant l'exercice 2011–2012. Lors de l'exercice 2012–2013, le BST a établi des mesures d'amélioration et les a appliquées dans le cadre du processus de rédaction des rapports d'enquête. Il a obtenu des résultats positifs et devrait atteindre les objectifs de rendement au cours des prochaines années.

En outre, le BST déploiera des efforts continus dans le but d'encourager l'organisme de réglementation et l'industrie à privilégier la résolution des autres questions de la Liste de surveillance et à prendre les mesures voulues au chapitre de la sécurité.

Lors de l'exercice 2012–2013, les dépenses liées au programme Enquêtes maritimes se sont accrues en comparaison avec celles des exercices précédents en raison de la dotation de postes d'enquêteur et de l'accroissement des activités d'enquête. La hausse des dépenses s'explique également par la modernisation de la base de données servant à la collecte et à la tenue à jour des données sur les événements maritimes. Lors de l'exercice 2012–2013, il n'est resté que 270 000 \$ pour le programme des enquêtes maritimes.

## **2.4 Programme : Enquêtes ferroviaires**

Dans le cadre du 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 du 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 financières** (en milliers de dollars) – À l'échelon de programme **Enquêtes ferroviaires**

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013
4 680	4 534	4 921	4 703	(169)

**Ressources humaines (ETP\*)** – À l'échelon de programme **Enquêtes ferroviaires**

Prévus 2012–2013	v 2012–2013	Écart 2012–2013
37	35	2

**Résultats du rendement** – À l'échelon de programme **Enquêtes ferroviaires**

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	460 jours	Cible dépassée : le nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête a été de 409 jours.
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014	Cible dépassée : le pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié a été de 88 %.
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	Cible dépassée : le pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes (depuis la création du BST) a été de 90 %.
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les	7 années d'ici le 31 mars 2014	En cours : on évaluera les résultats à la fin du prochain exercice.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	recommandations étaient en suspens		
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Cible dépassée : le pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises a été de 85 %.
	Nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés de la liste de surveillance du BST	4 d'ici le 31 mars 2015	En cours : le nombre d'enjeux de sécurité principaux retirés des deux éditions de la liste de surveillance du BST a été de trois.

#### 2.4.1 Analyse du rendement et leçons retenues

Le programme Enquêtes ferroviaires a encore connu beaucoup de succès au cours de l'exercice 2012–2013. Quatre des objectifs de rendement connexes ont été dépassés, et le BST a réalisé de bons progrès par rapport aux deux autres objectifs. La Direction des enquêtes ferroviaires a dédié ses efforts à la gestion plus rigoureuse du processus d'enquête en prévoyant et en surveillant les réalisations. Les communications de sécurité continuent d'être bien ciblées de sorte que les agents de changement soient rapidement informés des lacunes en matière de sécurité, ce qui se traduit souvent par la prise de mesures de sécurité immédiates et une réduction des risques.

Par contre, malgré les réponses positives à certaines recommandations et le niveau élevé des mesures de sécurité prises, il y a eu un recul important par rapport à certaines des questions de la Liste de surveillance en raison des coûts et des avantages minimaux perçus par les compagnies ferrées. Il est donc nécessaire de déployer des efforts continus pour encourager l'organisme de réglementation et l'industrie à prendre des mesures de sécurité pertinentes pour les autres recommandations et questions de la Liste de surveillance.

Au cours de l'exercice 2012–2013, la gestion des ressources financières et humaines pour le programme Enquêtes ferroviaires s'est effectuée de façon efficace. Le solde non utilisé, qui se chiffre à 218 000 \$, s'explique principalement par les dépenses de fonctionnement légèrement moindres que prévu.

## 2.5 Programme : Enquêtes de pipeline

Dans le cadre du 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 financières (en milliers de dollars) – À l'échelon de programme Enquêtes de pipeline

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013
448	482	478	457	25

### Ressources humaines (ETP\*) – À l'échelon de programme Enquêtes de pipeline

Prévus 2012–2013	Réels 2012–2013	Écart 2012–2013
4	4	0

### Résultats du rendement – À l'échelon de programme Enquêtes de pipeline

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les lacunes en matière de sécurité sont communiquées	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Sans objet car on a terminé aucun rapport d'enquête.
	Pourcentage des rapports d'enquête terminés dans le délai cible publié	75 % d'ici le 31 mars 2014	Sans objet car on a terminé aucun rapport d'enquête.
Les intervenants procèdent à des changements et prennent des mesures de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement	95 % d'ici le 31 mars 2014	Cible dépassée : le pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme entièrement satisfaisantes

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	satisfaisantes (depuis la création du BST)		a été de 100%.
	Nombre moyen d'années au cours desquelles les recommandations étaient en suspens	7 années d'ici le 31 mars 2014	En cours : on évaluera les résultats à la fin du prochain exercice.
Les lacunes en matière de sécurité sont traitées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	À déterminer	Sans objet car on n'a émis aucun avis de sécurité.

### 2.5.1 Sommaire du rendement et analyse

Les réponses à l'ensemble des recommandations relatives aux pipelines du BST (100 %) sont jugées pleinement satisfaisantes, ce qui dépasse l'objectif fixé. Lors de l'exercice 2012–2013, le BST n'a produit aucun nouveau rapport d'enquête de pipeline et n'a émis aucune recommandation et aucun avis de sécurité. Trois nouvelles enquêtes ont été amorcées, mais à la fin de l'exercice, elles n'étaient pas encore terminées. Cependant, deux lettres d'information sur la sécurité ont été publiées au cours de l'exercice. Les travaux dans le cadre des nouvelles enquêtes se déroulent bien, et le BST prévoit l'atteinte complète des objectifs de rendement lors de l'exercice de 2013–2014.

Au cours de l'exercice 2012–2013, la gestion des ressources financières et humaines pour le programme Pipelines s'est effectuée de façon efficace; en fait, il n'est resté que 21 000 \$.

### 2.6 Programme : Services internes

Le programme Services internes comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités 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 financières** (en milliers de dollars) – À l'échelon de programme **Services internes**

Total des dépenses budgétaires (Budget principal des dépenses) 2012–2013	Dépenses prévues 2012–2013	Autorisations totales (pouvant être utilisées) 2012–2013	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2012–2013	Écart (dépenses prévues contre dépenses réelles) 2012–2013
6,435	7,205	7,318	6,995	210

**Ressources humaines** (ETP\*) – À l'échelon de programme **Services internes**

Prévus 2012–13	Réels 2012–13	Écart 2012–13
52	49	3

**Sommaire du rendement de l'activité de programme**

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Soutien efficace de l'exécution des programmes	Prestation de services de soutien efficaces	Sans objet	Atteint : Lors de l'exercice 2012–2013, les Services internes ont fourni des services de soutien efficaces, en plus d'examiner leurs propres activités dans le but d'accroître cette efficacité.
Pratiques de gestion renforcées	Amélioration continue des cotes pour les composantes de gestion individuelles du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Secrétariat du Conseil du Trésor	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes	Sans objet. Le BST n'a pas été évalué dans le cadre de la dernière évaluation à l'égard du CRG.
	Amélioration continue des cotes provenant de l'évaluation, par la Commission de la fonction publique,	Cote « acceptable » ou supérieure pour toutes les composantes	Atteint en grande partie : Le RMORCD le plus récent a donné la cote « acceptable » à l'ensemble des domaines soumis à une évaluation.

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
	<p>du Rapport ministériel sur l'obligation de rendre compte en dotation (RMORCD) du BST et de l'évaluation de la dotation du BST par la CFP</p>		<p>La vérification par la CFP du BST<sup>v</sup> a conclu que ce dernier avait en place un cadre, des pratiques et des systèmes adéquats pour gérer ses activités de nomination.</p> <p>La CFP a toutefois formulé trois recommandations afin que le BST s'attaque aux faiblesses concernant les outils d'évaluation, le processus d'établissement des priorités et la documentation. Le BST a pris des mesures correctives afin de donner suite à ces recommandations.</p>
	<p>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</p>	<p>Les engagements de l'organisme sont respectés</p>	<p>Dépassé : Les engagements organisationnels établis pour l'exercice 2012–2013 ont tous été atteints, et certaines réductions prévues pour les deux exercices suivants ont même été entamées et achevées. Les initiatives ont été prévues de manière à éviter toute incidence sur la réalisation du mandat ministériel.</p>

### **2.6.1 Analyse du rendement et leçons retenues**

L'une des priorités principales pour l'exercice 2012–2013 a été la mise en œuvre des réductions du financement du BST. Ces réductions ont nécessité une gestion financière efficace pour faire en sorte que des économies soient réalisées sans que l'exécution du mandat du BST n'en subisse des effets importants. La Direction des services intégrés a absorbé une bonne part des réductions du financement par l'établissement et la mise en œuvre de gains sur le plan de l'efficacité de la prestation des services internes, et par l'adaptation des niveaux de service.

Le BST n'a pas fait l'objet d'une évaluation lors de la récente ronde d'évaluations à l'égard du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG). Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor a procédé à une vérification des contrôles de base de la gestion financière du BST. En fait, il a vérifié les opérations de l'exercice 2010–2011 afin de déterminer si les contrôles de base de la gestion financière du BST étaient conformes aux principales exigences figurant dans les lois, les politiques et les directives financières. Le rapport de vérification<sup>vi</sup> a été publié en janvier 2013. Pour les onze secteurs vérifiés, les contrôles de base de la gestion financière du BST ont été jugés conformes dans cinq cas, partiellement conformes dans deux cas et non conformes dans quatre cas. Le BST a effectué un examen détaillé de chacune des constatations de la vérification et procédé à la mise en œuvre intégrale du plan d'action de la direction<sup>vii</sup> avant la fin de l'exercice.

Au cours de l'exercice 2012–2013, la gestion des ressources financières et humaines pour le programme Services internes s'est effectuée de façon efficace. Environ la moitié du solde non utilisé s'explique par les économies salariales moindres qui résultent de divers postes vacants, alors que l'autre moitié est attribuable aux réductions des dépenses découlant de l'efficacité opérationnelle.





## Section III : Renseignements supplémentaires

### 3.1 Faits saillants des états financiers

Les principales données financières présentées ci-dessous sont préparées selon une comptabilité d'exercice.

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada</b> <b>État condensé des opérations et de la situation financière nette ministérielle (non audité)</b> <b>Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2013</b> <b>(en milliers de dollars)</b>					
	<b>Résultat prévus 2012–2013</b>	<b>Résultats réels 2012–2013</b>	<b>Résultats réels 2011–2012</b>	<b>Variation en dollars (résultats réels contre résultats prévus 2012–2013)</b>	<b>Variation en dollars (résultats réels 2012– 2013 contre résultats réels 2011–2012)</b>
Total des charges	34 800	34 496	35 500	(304)	(1 004)
Total revenus	26	53	43	27	10
Coût de fonctionnement net	34 774	34 443	35 457	(331)	(1 014)
Situation financière nette du ministère	1 134	1 327	253	193	1 074

Les résultats prévus de l'exercice 2012–2013 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du Rapport sur les plans et les priorités (RPP). La différence entre les dépenses totales liées aux résultats prévus et aux résultats réels de l'exercice 2012–2013 s'explique principalement par les réductions du budget de 2012, dont on n'a pas tenu compte dans le RPP.

La diminution d'un million de dollars des dépenses lors de l'exercice 2012–2013 par rapport à l'exercice 2011–2012 s'explique principalement par la réduction des salaires (0,5 million de dollars), des services donnés à contrat (0,3 million de dollars) et des voyages (0,2 million de dollars). La réduction de ces sommes concorde avec la réduction prévue des dépenses, qui découle des compressions budgétaires de 2012.

Le montant total des revenus du BST est accessoire et résulte des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation des biens ne servant plus et des frais générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

Le coût de fonctionnement net du BST se chiffre à environ 0,98 \$ par citoyen canadien. En contrepartie, le Canada est en mesure de maintenir sa capacité de mener des enquêtes sur les

lacunes importantes qui touchent la sécurité des quatre modes de transport de son réseau national.

<b>Bureau de la sécurité des transports du Canada</b> <b>État condensé de la situation financière (non audité)</b> <b>Au 31 mars 2013</b> <b>(en milliers de dollars)</b>			
	<b>2012–2013</b>	<b>2011–2012</b>	<b>Variation en dollars</b>
Total des passifs nets	5 991	6 891	(900)
Total des actifs financiers nets	1 564	1 703	(139)
Dette nette du ministère	4 427	5 188	(761)
Total des actifs non financiers	5 754	5 441	313
Situation financière nette du ministère	1 327	253	1 074

Les passifs nets totaux du BST constituent principalement des passifs liés aux employés. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente 49 % (2,9 millions de dollars) du total des passifs, alors que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 18 % (1,1 million de dollars). Le dernier élément des passifs du BST comprend les comptes créditeurs et les charges à payer relatifs aux opérations, et il représente 33 % (deux millions de dollars) du total des passifs. La diminution de 0,9 million de dollars du total des passifs par rapport à l'exercice précédent est surtout attribuable aux avantages sociaux futurs, ce qui est en baisse en raison des employés qui choisissent d'être rémunérés sur la valeur totale ou partielle des prestations accumulées à ce jour.

Les actifs financiers nets totaux du BST sont constitués des débiteurs, des frais accessoires et des montants à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant à recevoir du Trésor représente 97 %, ou 1,5 million de dollars, du solde. Cela représente le montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes. La diminution du total des actifs financiers nets de l'exercice 2012–2013 par rapport à l'exercice 2011–2012 s'explique par une réduction importante des débiteurs du Secrétariat du Conseil du Trésor pour les contributions aux régimes d'avantages sociaux. Le solde des sommes exigibles de l'exercice 2011–2012 était exceptionnellement élevé (0,2 million de dollars) en raison de la surfacturation de montants par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Les immobilisations corporelles représentent 5,6 millions de dollars de la somme déclarée en tant qu'actif non financier. La diminution de 0,3 million de dollars de l'actif non financier lors de l'exercice 2012–2013 par rapport à l'exercice 2011–2012 s'explique principalement par la capitalisation des frais d'élaboration de la base de données servant à la collecte de données sur les événements maritimes.

### **3.2 États financiers**

Les états financiers du BST sont disponibles sur le site web de l'organisation<sup>viii</sup>.

### **3.3 Tableaux de renseignements supplémentaires**

La version électronique des tableaux supplémentaires énumérés ci-dessous est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada<sup>ix</sup>.

- Rapport sur les frais d'utilisation
- Achats écologiques



## Section IV : Autre sujet d'intérêt

### 4.1 Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports du Canada, veuillez communiquer avec nous à l'adresse ou par les moyens suivants :

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

Courriel : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)  
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557  
Télécopieur : 819-997-2239

Trouvez-nous sur le Web [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)  
Suivez-nous sur Twitter [@BSTCanada](https://twitter.com/BSTCanada)  
Écoutez-nous sur YouTube [/BSTCanada](https://www.youtube.com/BSTCanada)  
Voir nos photos sur Flickr [/bstcanada](https://www.flickr.com/photos/bstcanada)

## Notes de fin de texte

- 
- <sup>i</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra/index.asp>
- <sup>ii</sup> Secrétariat du Conseil du Trésor, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx>
- <sup>iii</sup> Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html>
- <sup>iv</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/ann/2013/2012-2013.asp>
- <sup>v</sup> Commission de la fonction publique du Canada, <http://www.psc-cfp.gc.ca/adt-vrf/rprt/2012/ar-rv/6-tsb-bst/index-fra.htm>
- <sup>vi</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/divulgence-disclosure/aip/2013/vcb-cca2012-2013.asp>
- <sup>vii</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/divulgence-disclosure/aip/2013/vcbpad-ccamap2012-2013.asp>
- <sup>viii</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra/index.asp>
- <sup>ix</sup> Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra/index.asp>