

# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## Plan ministériel

2020-2021

---

Kathleen Fox  
Présidente  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

---

L'honorable Dominic LeBlanc, c.p., c.r., député  
Président du Conseil privé de la Reine  
pour le Canada

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2020

Plan ministériel (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° de cat. TU1-14F-PDF

ISSN 2371-798X

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>

Le présent document est également offert en médias substitués sur demande.

---

---

## Table des matières

Message de la présidente .....	1
Aperçu de nos plans .....	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques .....	5
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport .....	5
Services internes : résultats prévus .....	18
Dépenses et ressources humaines .....	20
Dépenses prévues.....	20
Ressources humaines prévues .....	22
Budget des dépenses par crédit voté.....	23
État des résultats condensé prospectif .....	23
Renseignements ministériels.....	26
Profil organisationnel .....	26
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités .....	26
Cadre de présentation de rapports.....	26
Renseignements connexes sur le répertoire des programmes .....	28
Tableaux de renseignements supplémentaires .....	28
Coordonnées de l'organisation.....	28
Annexe : définitions.....	31
Notes en fin d'ouvrage .....	35

---



## Message de la présidente

Au cours des 12 prochains mois, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) prendra un certain nombre de mesures pour améliorer sa façon de travailler, notamment en mettant en œuvre de nouveaux outils de recrutement d'employés et en adoptant un nouveau système de gestion des documents. Ces mesures permettront à l'organisme de relever les défis à venir.

Au moment d'écrire ces lignes, notre participation à l'enquête sur l'accident tragique lié au vol PS752 de la compagnie Ukrainian International Airlines se poursuit. Toutefois, puisque nous n'avons actuellement que le statut officiel limité d'expert (conformément à l'Annexe 13 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*), nous ne connaissons pas encore la pleine portée de notre rôle au cours des mois à venir. Nous avons déjà consacré beaucoup de temps et de ressources à cet accident, et nous demeurons résolus à apporter toute l'aide que nous pouvons à l'équipe d'enquête dirigée par les Iraniens.

En parallèle, les travaux de préparation à la prochaine édition de notre Liste de surveillance biennale, qui doit être publiée cet automne, sont en cours. La Liste de surveillance cerne les principaux enjeux de sécurité auxquels on doit remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. Nous avons déjà sondé un certain nombre d'intervenants au sujet des progrès accomplis à l'égard des enjeux de la Liste de surveillance 2018. Nous avons également eu des discussions constructives sur les nouveaux enjeux de sécurité que les intervenants souhaiteraient voir le Bureau envisager pour la prochaine édition. L'analyse de ces commentaires aidera à nous éclairer sur les enjeux qui subsistent, les enjeux qu'il faut enlever et les enjeux qui doivent être ajoutés à la Liste de surveillance 2020.

De plus, nous continuons à explorer les options de modernisation des bureaux du BST à Gatineau de même que du Laboratoire d'ingénierie près de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.

Enfin, le BST déploiera d'importants efforts au cours de l'année à venir pour préparer son prochain plan stratégique quinquennal. En élaborant notre vision de la façon dont nous travaillerons de 2021 à 2026, nous porterons une attention particulière aux données sur la sécurité : pas seulement comment et à qui les données sont distribuées, mais également la façon dont les données sont gérées et la façon dont nous pouvons mieux utiliser l'analytique pour déterminer quels enjeux méritent une enquête plus poussée. La transition vers le numérique est en cours et aura une incidence sur tout, de notre lieu de travail à nos moyens de communication, en passant par notre méthode de gestion des données et des documents.

À mesure que l'année avance, nous devons sans doute relever de nouveaux défis — chaque année apporte son lot d'imprévus — mais grâce aux efforts des femmes et des hommes qui composent notre équipe dévouée, nous relèverons ces défis avec brio. Nos employés sont notre ressource la plus précieuse, ce qui explique pourquoi nous accordons tant d'importance à leur santé mentale et leur bien-être. Et alors que nous entamons une nouvelle année, nous demeurons résolus à poursuivre le travail que nous avons toujours fait, soit de mener des enquêtes indépendantes visant à cerner les facteurs causaux et contributifs ainsi que les lacunes de sécurité, et de les diffuser au public — en d'autres mots, promouvoir la sécurité des transports pour l'ensemble de la population canadienne, d'un océan à l'autre, et partout dans le monde.

Kathleen Fox

Présidente

## Aperçu de nos plans

Le Plan stratégique quinquennal du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) guide les priorités qui orientent les efforts du BST pour la période de 2016-2017 à 2020-2021, et identifie quatre objectifs stratégiques. En 2020-2021, le BST élaborera son plan stratégique pour le prochain cycle quinquennal qui débutera en 2021-2022.

Sur une base annuelle, le BST élabore son Plan ministériel et un Plan d'activités qui décrivent les priorités et les activités précises qui seront entreprises selon chacun des quatre objectifs stratégiques.

### **Objectif stratégique 1 : Servir les Canadiens et les Canadiennes**

Le BST s'efforcera de continuer à servir les Canadiens et les Canadiennes en menant des enquêtes approfondies et des études sur la sécurité, en relevant les risques, en transmettant les leçons apprises, en communiquant ouvertement ses renseignements et en faisant la promotion de changements qui permettent d'améliorer la sécurité des transports. Pour ce faire, nous :

- assurerons la rapidité et la qualité des enquêtes et des communications en matière de sécurité;
- diffuserons plus de renseignements sur le portail des données ouvertes, ainsi que sur notre site Web (pour des informations publiquement disponibles);
- moderniserons nos interactions avec les peuples autochtones.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments des priorités pangouvernementales suivantes : livrer les résultats et la réconciliation avec les peuples autochtones.

### **Objectif stratégique 2 : Améliorer les principaux processus et produits opérationnels**

Le BST améliorera ses principaux processus et produits opérationnels pour veiller au maintien de leur pertinence, de leur efficacité et de leur efficacité dans un monde en constante évolution.

Pour ce faire, nous :

- adopterons un nouveau système de gestion des documents;
- améliorerons la gestion des données de sécurité afin de mieux utiliser les analyses;
- analyserons la rétroaction des enquêtes auprès des intervenants sur les produits et les processus du BST, et mettrons en œuvre des modifications significatives.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments des priorités pangouvernementales suivantes : obtenir des résultats, et les services gouvernementaux et opérations.

### **Objectif stratégique 3 : Moderniser notre milieu de travail**

Le BST modernisera son milieu de travail pour s'assurer de la conformité aux exigences en matière de santé et sécurité, d'avoir les meilleures personnes et que ces dernières travaillent en équipe, d'utiliser des technologies modernes de façon intelligente et d'obtenir les meilleurs résultats possibles au moyen de processus, de structures et de systèmes efficaces, interreliés et souples à un moindre coût. Pour ce faire, nous :

- mettrons en œuvre un programme interne de formation renouvelé pour les enquêteurs;
- poursuivrons la mise en œuvre du programme d'évaluation et de leçons retenues;
- mettrons en place de nouveaux outils numériques pour le recrutement des employés et la gestion des documents;
- continuerons la révision de nos politiques et procédures organisationnelles;
- continuerons de moderniser notre équipement et nos installations de l'administration centrale et du laboratoire;
- continuerons de mettre à jour nos programmes de santé et sécurité au travail et de bien-être des employés.

Ces mesures s'harmonisent avec les éléments des priorités pangouvernementales en matière de modernisation de la fonction publique, d'emplois et d'innovation, et d'infrastructure durable.

### **Objectif stratégique 4 : Actualiser les cadres législatifs et réglementaires**

Le BST examinera son cadre législatif et réglementaire afin d'assurer sa pertinence dans le contexte de la perpétuelle transformation de l'industrie du transport et des attentes des Canadiens et des Canadiennes. Pour ce faire, nous :

- examinerons des options et trouverons des possibilités d'ajustement aux cadres existants en s'appuyant sur la jurisprudence récente.

Ces mesures s'harmonisent avec la priorité pangouvernementale de la sûreté et de la sécurité.

Pour de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats prévus du Bureau de la sécurité des transports du Canada, veuillez consulter la section « Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques » du présent rapport.



## Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques

Cette section contient des renseignements détaillés sur les ressources et les résultats prévus du Ministère pour chacune de ses responsabilités essentielles. Elle contient également des renseignements sur les principaux risques liés à l'atteinte de ces résultats.

### Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

#### **Description**

L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que des mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

#### **Faits saillants de la planification**

La réalisation du mandat du BST est mesurée par trois types d'indicateurs de résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, de nombreuses variables influencent la sécurité des transports et de nombreuses organisations jouent un rôle dans ce résultat final. Il est impossible d'attribuer directement les améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accidents et de mortalité sont utilisés comme les meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont généralement reflété des progrès positifs en matière de sécurité des transports, et nous nous attendons à des résultats similaires en 2020-2021.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réaction aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments percutants pour convaincre les « agents de changement » de prendre des mesures en réponse aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et leur rapidité d'exécution représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les intervenants dans tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient par mode

afin de tenir compte des points de repère et des défis différents d'un mode à l'autre. Actuellement, les plus grands défis se situent dans le transport ferroviaire.

### **Servir les Canadiens et les Canadiennes**

En 2020-2021, le BST continuera de mettre l'accent sur l'amélioration de la rapidité de la publication des rapports d'enquête sans compromettre la qualité de ces derniers. Pour ce qui est de l'avenir, le BST s'attend à terminer la plupart de ses enquêtes actuelles et futures dans les délais fixés, mais un certain nombre d'enquêtes sur des événements très en vue survenus au cours de l'exercice 2019-2020 sont susceptibles de nuire à l'atteinte de cet objectif.

Le BST continue de publier des mises à jour sur les enquêtes afin de tenir le public au courant. En outre, conformément aux priorités du gouvernement du Canada, le BST améliore sa transparence en continuant de rendre les renseignements accessibles au public par l'entremise du portail des données ouvertes, ainsi que de son site Web.

En ce qui concerne les réponses à ses recommandations, le BST continuera de déployer des efforts en collaboration avec Transports Canada pour examiner les recommandations non résolues et prendre les mesures appropriées afin de clore celles qui sont en suspens depuis trop longtemps. L'accent sera mis plus particulièrement sur les recommandations aériennes, étant donné le nombre élevé de recommandations non résolues pour ce mode. Le BST poursuivra également ses activités de sensibilisation afin de faire participer les intervenants à des discussions proactives et de les encourager à prendre des mesures de sécurité qui peuvent atténuer les risques cernés. Le BST publiera sa Liste de surveillance 2020 à l'automne. Cette édition de la Liste de surveillance comprendra, entre autres, les commentaires reçus dans le cadre d'une consultation à mi-parcours sur la Liste de surveillance menée auprès des intervenants de l'industrie en 2019-2020 qui a porté fruit.

Le BST reconnaît l'engagement du gouvernement du Canada envers le renouvellement des rapports de nation à nation avec les peuples autochtones ainsi que la détermination de faire de la reconnaissance et de la mise en œuvre des droits ancestraux la base des rapports entre les peuples autochtones et le gouvernement fédéral. Le BST est également engagé à examiner et à moderniser ses interactions avec les peuples autochtones, conformément aux Principes régissant la relation du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones. Le BST cherchera, par conséquent, des moyens d'inciter les Premières Nations, les Inuits et les Métis à entamer un dialogue dans le but de moderniser ses interactions avec les peuples autochtones dans le cadre de l'exécution de son mandat.

### **Amélioration de nos processus et produits opérationnels de base**

En 2020-2021, le BST continuera de surveiller et d'évaluer sa nouvelle Politique de classification des événements, mise en œuvre en 2018-2019, et de faire, au besoin, les ajustements nécessaires. L'examen et la modernisation des outils destinés aux enquêteurs continueront également d'être une priorité pour le BST, notamment la formation sur la

sensibilisation aux cultures autochtones et la formation sur les compétences interculturelles en 2020-2021. Au cours des dernières années, le BST a mené des enquêtes auprès des intervenants afin de recueillir des commentaires utiles sur l'amélioration de ses produits et services. En 2020-2021, le Ministère analysera et recommandera des modifications au Bureau en fonction de ces commentaires.

### **Modernisation**

En 2020-2021, le BST poursuivra ses initiatives visant à moderniser son milieu de travail afin de faciliter le travail d'équipe, de tirer parti des avantages de la technologie et d'obtenir le meilleur résultat possible, en mettant l'accent sur des processus, des structures et des systèmes efficaces. Un programme de formation des enquêteurs plus solide, axé sur les compétences, a été élaboré et mis en œuvre en 2019-2020. Le BST continuera d'élaborer un cadre pour les évaluations ciblées et l'échange des leçons apprises afin de soutenir l'amélioration continue. Les efforts et les investissements se poursuivront pour mettre à jour nos installations, notre équipement et nos outils spécialisés, ainsi que pour moderniser nos programmes de santé et de sécurité au travail et de bien-être des employés. Le BST participe également pleinement à la phase 1 de l'initiative de Laboratoires Canada et travaille à l'établissement d'un partenariat scientifique collaboratif avec le Conseil national de recherches du Canada.

### **Mise à jour des cadres législatifs et réglementaires**

L'un des problèmes de sécurité qui se présentent depuis longtemps dans le transport ferroviaire est la mise en œuvre d'enregistreurs vidéo et de conversations à bord des locomotives (EVCL). Ces enregistreurs pourraient fournir des renseignements cruciaux pour aider les enquêteurs du BST à effectuer leur travail; ils pourraient également aider les compagnies de chemins de fer à gérer de façon proactive la sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. En 2018-2019, le projet de loi C-49 a reçu la sanction royale, établissant ainsi le fondement juridique nécessaire pour poursuivre les travaux. En 2019-2020, le BST a continué de collaborer étroitement avec Transports Canada pour mettre en place les documents d'application de la réglementation nécessaires à la mise en œuvre des EVCL. À la lumière des modifications législatives et des nouveaux règlements à venir, le BST terminera également l'examen et la mise à jour de ses propres procédures relatives au traitement des enregistreurs de bord au cours de ses enquêtes.

Le BST examinera aussi des options et identifiera des possibilités d'ajustement aux cadres existants en s'appuyant sur la jurisprudence récente

### **Expérimentation**

Le BST n'a pas prévu d'expérimentation pour 2020-2021.

## Principaux risques

Le BST est confronté à des risques stratégiques clés qui représentent une menace potentielle à la réalisation de son mandat. Ces risques justifient une vigilance particulière à tous les niveaux de l'organisme.

Il y a un risque que la crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST puissent être touchées si le BST ne parvient pas à suivre le rythme des changements technologiques dans l'industrie des transports. Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un très vaste système de transport canadien et international qui gagne en complexité en raison de changements technologiques rapides. De nouveaux concepts, le niveau croissant d'automatisation dans les opérations et l'introduction de dispositifs pilotés à distance dans les systèmes de transports existants ne sont que quelques exemples mettant en évidence cet environnement difficile. Les progrès de la technologie engendrent également une croissance exponentielle dans les données accessibles pour les enquêtes et les autres analyses de sécurité. Le BST doit évoluer pour s'assurer que les nouvelles sources de données sont bien exploitées, gérées de façon optimale et pleinement analysées.

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux outils, systèmes et applications technologiques actuels pour assurer qu'ils peuvent effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. Il faut notamment disposer de l'infrastructure et des applications de TI appropriées, de même que l'équipement de laboratoire nécessaire. Le BST doit utiliser les versions actuelles de tous les systèmes ou plateformes d'exploitation de TI et de toutes les applications logicielles afin d'assurer la disponibilité des services d'entretien et de soutien de la part des fournisseurs. Il faut également veiller à ce que ces outils ne soient pas assujettis à des perturbations opérationnelles par des tiers ou des événements tels que des cyberattaques et des inondations.

La nécessité de faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion des employés et de leur bien-être constitue un autre défi. En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent être exposés à un stress professionnel et un traumatisme émotionnel important. Les enquêteurs du BST sont régulièrement exposés à des sites d'accidents ayant causé des blessures et des morts, de même qu'à des interactions directes avec des survivants bouleversés et avec les familles des victimes. D'autres employés exposés à certains aspects des enquêtes peuvent également subir des traumatismes par procuration. Les employés ont en outre exprimé des préoccupations au sujet du harcèlement et du respect en milieu de travail. Sans une main-d'œuvre en bonne santé, le BST ne serait pas en mesure de remplir son mandat et d'atteindre ses objectifs stratégiques.

Il y a un risque lié à la préparation opérationnelle qui pourrait nuire à la capacité du BST de s'acquitter de son mandat d'une manière continue et permanente. Il y a un risque que le BST ne puisse pas déployer ses enquêteurs en temps opportun dans l'Arctique et d'autres régions éloignées, ni d'y maintenir le bon déroulement des opérations, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et d'infrastructure de soutien. Il y a également un risque que les plans d'urgence modaux ne soient pas suffisamment robustes ou n'aient pas fait l'objet d'exercices suffisants pour assurer un état de préparation convenable. En outre, il y a un risque que notre planification et notre soutien logistique ne soient pas adaptés aux déploiements dans l'Arctique de même qu'au commandement et au contrôle des événements sur les lieux de

catastrophes majeures. Ces risques sont aggravés par le fait que, dans de nombreux cas, une seule personne est responsable d'une tâche spécifique ou possède une expertise particulière. Si cette personne n'est pas disponible, cela pourrait exposer l'organisme à un risque accru. Le BST a également dû relever des défis liés au recrutement et au maintien en poste d'employés expérimentés et qualifiés dans certains secteurs opérationnels en raison des salaires plus élevés dans le secteur privé, d'une pénurie de travailleurs qualifiés et du départ à la retraite de la génération d'employés du baby-boom. De plus, en raison de la petite taille de son effectif, le BST peut ne pas être en mesure de s'occuper de deux événements majeurs en même temps.

Gérer la charge de travail et les attentes est un défi de taille. La charge de travail du BST (le volume d'activités) dépend du nombre, de la gravité et de la complexité des événements de transport et il est impossible de prévoir efficacement la charge de travail. Cette incertitude pose certains défis en ce qui concerne la planification et la gestion des ressources du BST, qui, à leur tour, peuvent avoir une incidence sur sa capacité à remplir efficacement son mandat. Au cours des dernières années, la visibilité du BST a considérablement augmenté en raison des enquêtes sur des événements hautement médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'augmentation de l'utilisation des médias sociaux pour partager l'information sur la sécurité. Notre solide réputation et notre visibilité accrue ont généré des attentes plus élevées chez les intervenants et le public, et ces attentes devraient continuer d'augmenter. De plus, les politiques, les directives et les systèmes imposés à l'échelle du gouvernement ont beaucoup augmenté au cours des dernières années (notamment les systèmes des RH, la gestion de l'information, le gouvernement ouvert, le site Web du Canada, les voyages, la sûreté), ce qui a engendré du travail supplémentaire qui n'est pas directement lié à la réalisation du mandat du BST.

Un autre risque auquel le BST est confronté concerne les contestations juridiques de ses processus opérationnels, de ses pouvoirs des enquêteurs et des lois qui régissent ses activités. Comme la société canadienne devient de plus en plus judiciairisée, les gens et les organismes cherchent à obtenir une indemnité plus importante pour les pertes ou dommages. Les plaideurs veulent obtenir les renseignements en temps voulu afin d'intenter des poursuites dès que possible et régler leurs demandes. Cela a entraîné une augmentation du nombre de demandes d'information auprès du BST non seulement par l'intermédiaire du processus d'accès à l'information, mais également par les tribunaux (requêtes de divulgation ou de production). Ces demandes visent habituellement à obtenir les notes de l'enquêteur, les déclarations des témoins, les documents provisoires, la correspondance et d'autres documents pour des utilisations qui ne sont pas nécessairement compatibles avec le mandat du BST de faire progresser la sécurité des transports. Le BST a également subi des pressions accrues visant la divulgation d'information privilégiée comme les enregistrements vocaux de bord et les transcriptions, de même que les déclarations des témoins. De plus, les organismes et les particuliers contestent plus fréquemment les processus opérationnels du BST, de même que l'application de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (BCEATST). Si le BST ne maintient pas de solides processus d'enquête et de GI qui sont systématiquement appliqués à l'échelle de l'organisme, et s'il ne s'assure pas de l'exécution et du respect de ses lois habilitantes, il y a un risque que les tribunaux rendent des décisions qui auraient des répercussions négatives sur la façon dont le BST mène ses travaux.

## Résultats prévus pour les Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
Le réseau de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident <sup>1</sup>	Mars 2021	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.  En 2016, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,7 accidents.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.  En 2017, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 4,8 accidents.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.  En 2018, le taux d'accidents aéronautiques était de 3,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,2 accidents
				Programme maritime = Atteinte : En 2016, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans. <sup>2</sup>	Programme maritime = Atteinte : En 2017, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans. <sup>2</sup>	Programme maritime = Atteinte : En 2018, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans. <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Mesuré en comparant le taux de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Pour le réseau aéronautique, le taux correspond au nombre d'accidents par 100 000 heures de vol au Canada (à l'exception des aéronefs ultralégers et d'autres types d'aéronefs). Pour le réseau maritime, le taux correspond au nombre de navires commerciaux d'immatriculation canadienne de 15 tonnes brutes ou plus (à l'exception des navires à passagers et des navires de pêche) qui sont impliqués dans un accident lié à la marine marchande par 1 000 mouvements de navires. Pour le réseau ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur la voie principale par million de trains-milles en voie principale. Pour le réseau de pipelines, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.

<sup>2</sup> Mesuré en comparant le taux de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Lorsque le résultat de l'année courante est égal à la moyenne sur 10 ans, la cible est considérée comme atteinte. Il n'y a jamais eu d'accident mortel lié au réseau de pipelines depuis la création du BST.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
				<p>Le taux d'accidents maritimes en 2016 était de :</p> <p>2,8 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3,0 accidents; 1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,6 accident;</p> <p>6,2 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,8 accidents.</p>	<p>Le taux d'accidents maritimes en 2017 était de :</p> <p>2,4 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3,1 accidents; 1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,5 accident;</p> <p>5,8 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,7 accidents.</p>	<p>Le taux d'accidents maritimes en 2018 était de :</p> <p>2,0 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,8 accidents; 1,0 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,5 accident;</p> <p>5,1 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,3 accidents.</p>
				<p>Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2016, le taux d'accidents en voie principale était de 2,8 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,5 accidents.</p>	<p>Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2017, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,4 accidents.</p>	<p>Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2018, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,3 accidents.</p>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
				Programme de Pipeline = Atteinte : En 2016, le taux d'accidents de pipeline était de 0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 0,6 accident.	Programme de Pipeline = Atteinte : En 2017, le taux d'accidents de pipeline était de 0,3 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 0,5 accident.	Programme de Pipeline = Atteinte : En 2018, le taux d'accidents de pipeline était de 0,06 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 0,3 accident.
	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels <sup>3</sup>	Mars 2021	Programme aéronautique = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,9 accidents. et le nombre de décès s'élevait à 45, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 58 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 21, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,4 accidents. et le nombre de décès s'élevait à 32, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 57 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 23, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 32 accidents. et le nombre de décès s'élevait à 38, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 55 décès.
				Programme maritime = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 4, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 13,7 accidents. et le nombre de décès était de 7, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 17,5 décès.	Programme maritime = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 12,4 accidents. et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 16,4 décès.	Programme maritime = Atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 14, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 11,9 accidents. et le nombre de décès était de 20, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 16,0 décès.

<sup>3</sup> Mesuré en comparant le nombre de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Lorsque le résultat de l'année courante est égal à la moyenne sur 10 ans, la cible est considérée comme atteinte. Il n'y a jamais eu d'accident mortel lié au réseau de pipelines depuis la création du BST.



Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
				Programme ferroviaire = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 70 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 66 en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 78 décès.	Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 67 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 77 en 2017, ce qui est une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 76 décès.	Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 55, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 76 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 57 en 2018, ce qui est une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 74 décès.
				Programme de Pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Programme de Pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Programme de Pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport réagissent aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont dénoté une « attention entièrement satisfaisante » <sup>4</sup>	Programme aéronautique = 78%	Mars 2021	Programme aéronautique = Non atteinte : 64 %	Programme aéronautique = Atteinte : 73 %	Programme aéronautique = Atteinte : 77 %
		Programme maritime = 84%		Programme maritime = Non atteinte : 84 %	Programme maritime = Atteinte : 86 %	Programme maritime = Non atteinte : 83 %
		Programme ferroviaire = 88%		Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 88 %
		Programme de Pipeline = 100%		Programme de Pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de Pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de Pipeline = Atteinte : 100 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	Programme aéronautique = 75 %	Mars 2021	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 75 %
		Programme maritime = 60 %		Programme maritime = Non atteinte : 33 %	Programme maritime = Non atteinte : 0 %	Programme maritime = Atteinte : 60 %

<sup>4</sup> Les cibles rattachées à cet indicateur de rendement sont fixées chaque année par mode afin d'établir des objectifs réalistes qui tiennent compte des circonstances connues au moment de la planification.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
		Programme ferroviaire = 60 %		Programme ferroviaire = Non atteinte : 50 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 11 %
		Programme de Pipeline = 75 %		Programme de Pipeline = Sans objet <sup>5</sup>	Programme de Pipeline = Sans objet <sup>5</sup>	Programme de Pipeline = Sans objet <sup>5</sup>
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	10,5 ans	Mars 2021	Programme aéronautique = Non atteinte : 14,2 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 12,4 ans	Programme aéronautique = Atteinte : 11 ans
		10 ans	Mars 2021	Programme maritime = Non atteinte : 12,5 années	Programme maritime = Non atteinte : 10,9 années	Programme maritime = Atteinte : 10,6 années
		7 ans	Mars 2021	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,3 années	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,5 années	Programme ferroviaire = Non atteinte : 7,8 années
		7 ans	Mars 2021	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes sur des questions de sécurité de catégorie 1 <sup>6</sup>	730 jours	Mars 2021	Sans objet <sup>6</sup>	Sans objet <sup>6</sup>	Programme aéronautique = Atteinte : 689 jours
						Programme maritime = Sans objet
						Programme ferroviaire = Sans objet
						Programme de pipeline = Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes	600 jours	Mars 2021	Sans objet <sup>6</sup>	Sans objet <sup>6</sup>	Programme aéronautique = Atteinte : 550 jours

<sup>5</sup> Aucun avis de sécurité n'a été émis pour le mode de transport pipelinier.

<sup>6</sup> De nouvelles cibles ont été développées depuis l'entrée en vigueur sur la nouvelle [Politique de classification des événements du BST](#), le 1<sup>er</sup> mai 2018. Les cibles et résultats des années antérieures sont disponibles dans les éditions précédentes du [Plan ministériel du BST](#).

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
	complexes de catégorie 2 <sup>6</sup>					Programme maritime = Atteinte : 574 jours
						Programme ferroviaire = Non atteinte : 672 jours
						Programme de pipeline = Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes approfondies de catégorie 3 <sup>6</sup>	450 jours	Mars 2021	Sans objet <sup>6</sup>	Sans objet <sup>6</sup>	Programme aéronautique = Atteinte : 447 jours
						Programme maritime = Atteinte : 417 jours
						Programme ferroviaire = Atteinte : 447 jours
						Programme de pipeline = Non atteinte : 522 jours
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes à portée limitée de catégorie 4 <sup>6</sup>	220 jours <sup>7</sup>	Mars 2021	Sans objet <sup>6</sup>	Sans objet <sup>6</sup>	Programme aéronautique = Atteinte : 192 jours
						Programme maritime = Non atteinte : 294 jours
						Programme ferroviaire = Non atteinte : 214 jours
						Programme de pipeline = Non atteinte : 264 jours

<sup>6</sup> De nouvelles cibles ont été développées depuis l'entrée en vigueur sur la nouvelle [Politique de classification des événements du BST](#), le 1<sup>er</sup> mai 2018. Les cibles et résultats des années antérieures sont disponibles dans les éditions précédentes du [Plan ministériel du BST](#).

<sup>7</sup> La cible a été modifiée afin d'être en ligne avec la [Politique de classification des événements du BST](#) qui fut modifiée le 31 octobre 2019. La cible a passé de 200 jours à 220 jours à la suite d'une évaluation de la charge de travail associée avec ces nouvelles enquêtes à portée limitée de catégorie 4.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2018-2019
	Nombre moyen de jours pour terminer les collectes de données de catégorie 5 <sup>6</sup>	60 jours	Mars 2021	Sans objet <sup>6</sup>	Sans objet <sup>6</sup>	Programme aéronautique = Atteinte : 14 jours
						Programme maritime = Atteinte : 52 jours
						Programme ferroviaire = Atteinte : 51 jours
						Programme de pipeline = Non atteinte : 165 jours

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes de du Bureau de la sécurité des transports du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>i</sup>.

Ressources financières budgétaires prévues pour les Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

Dépenses budgétaires 2020-2021 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023
26 886 508	26 886 508	26 785 356	26 810 950

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes du Bureau de la sécurité des transports du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>ii</sup>.

Ressources humaines prévues pour les Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023
177	177	177

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au répertoire des programmes du Bureau de la sécurité des transports du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)<sup>iii</sup>.



## Services internes : résultats prévus

### Description

Les Services internes comprennent ces groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme étant des services à l'appui de programmes ou nécessaires pour permettre à une organisation de s'acquitter de ses obligations. Les Services internes désignent les activités et les ressources des 10 services distincts qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, peu importe le modèle de prestation des Services internes d'un ministère. Ces services sont les suivants :

- services de gestion et de surveillance;
- services des communications;
- services juridiques;
- services de gestion des ressources humaines;
- services de gestion des finances;
- services de gestion de l'information;
- services de technologie de l'information;
- services de gestion des biens immobiliers;
- services de gestion du matériel;
- services de gestion des acquisitions.

### Faits saillants de la planification

Le programme des services internes continuera de déterminer et de mettre en œuvre des moyens d'assurer la prestation de ses services de manière plus efficace et efficiente à l'appui des programmes d'enquête du BST, en veillant à examiner périodiquement toutes ses politiques et procédures. Cette démarche comprend l'adoption de processus sans papier dans la mesure du possible. Une priorité clé demeure de soutenir le recrutement au moyen d'outils de dotation modernes, alors que le BST continue de faire face à une période de roulement élevé en raison des départs à la retraite des employés. En outre, le personnel des services internes soutiendra les initiatives qui ont une incidence sur le bien-être des employés, comme la mise en œuvre d'une stratégie en matière de santé mentale, le programme de SST, ainsi que les efforts continus visant à créer un milieu de travail respectueux et diversifié. Parmi les autres priorités, mentionnons la modernisation de l'infrastructure de la TI et des plateformes d'exploitation pour passer à un modèle infonuagique, la mise en œuvre d'un nouveau système de gestion des documents (GCDocs), la mise en œuvre d'un nouveau système de suivi des projets, l'appui à la gestion des données de sécurité, ainsi que la modernisation des installations et de l'équipement de nos bureaux et de laboratoires.

## Ressources financières budgétaires prévues pour les Services internes

Dépenses budgétaires 2020-2021 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023
6 721 627	6 721 627	6 696 339	6 702 737

## Ressources humaines prévues pour les Services internes

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023
50	50	50

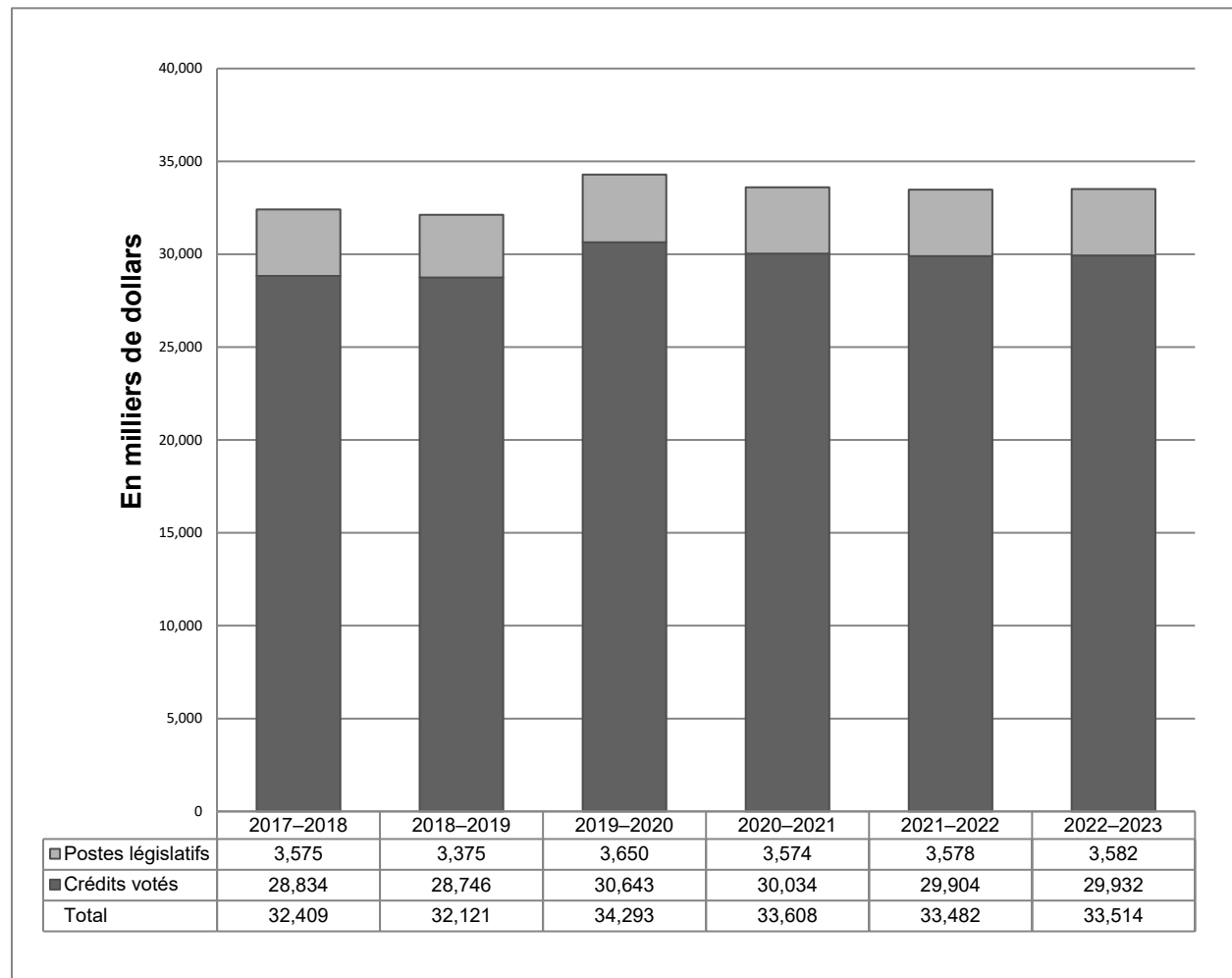
## Dépenses et ressources humaines

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du ministère prévues pour les 3 prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice à venir avec les dépenses réelles pour les exercices précédents.

### Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2017-2018 à 2022-2023

Le graphique ci-dessous présente les dépenses prévues (votées et législatives) au fil du temps.





## Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les Services internes (en dollars)

Le tableau ci-dessous présente les dépenses réelles, les prévisions des dépenses et les dépenses prévues pour chaque responsabilité essentielle du Bureau de la sécurité des transports du Canada et pour les Services internes pour les exercices pertinents à l'année de planification en cours.

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2017-2018	Dépenses 2018-2019	Prévisions des dépenses 2019-2020	Dépenses budgétaires 2020-2021 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	26 156 576	25 337 317	27 434 576	26 886 508	26 886 508	26 785 356	26 810,950
<b>Total partiel</b>	26 156 576	25 337 317	27 434 576	26 886 508	26 886 508	26 785 356	26 810 950
Services internes	6 252 708	6 783 585	6 858 644	6 721 627	6 721 627	6 696 339	6 702 737
<b>Total</b>	<b>32 409 284</b>	<b>32 120 902</b>	<b>34 293 220</b>	<b>33 608 135</b>	<b>33 680 135</b>	<b>33 481 695</b>	<b>33 513 687</b>

Les dépenses de 2017-2018 et de 2018-2019 présentées sont les résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. Ces résultats sont demeurés constants au cours des deux dernières années. Cependant, il est important de noter que le BST a eu d'importants montants reportés au cours de ces deux années, les fonds non dépensés restants à la fin de 2018-2019 étant inclus dans les dépenses prévues pour 2019-2020.

Les montants reportés en 2017-2018 ainsi qu'en 2018-2019 sont principalement attribuables à la réception du financement en fin d'exercice. Au cours des deux années, le BST a obtenu un nouveau financement annuel afin de régler les problèmes d'intégrité des programmes, mais ces fonds n'ont été reçus que dans les quatre derniers mois de l'exercice. Il était donc difficile d'utiliser pleinement les fonds au cours de l'exercice, d'autant plus que les fonds supplémentaires étaient principalement consacrés à la dotation prévue. De plus, en 2018-2019, le BST a utilisé des fonds supplémentaires non dépensés pour établir une affectation bloquée à la fin de l'exercice d'environ 0,54 million de dollars, réservée aux paiements obligatoires de vacances et de rémunération pour les années à venir, contribuant également à l'écart entre les données de 2018-2019 et de 2019-2020.

Les montants reportés devraient diminuer à compter de 2019-2020 puisque c'est la première année que le BST dispose de presque tous ses fonds annuels disponibles pour être utilisés au début de l'exercice. Les postes vacants ont été pourvus graduellement et des processus de gestion budgétaire plus rigoureux ont été mis en place en 2019-2020 afin d'assurer une gérance financière continue.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour 2020-2021 et les exercices en cours comprennent le Budget principal des dépenses et les montants des niveaux de référence annuels seulement. La légère diminution après 2020-2021 s'explique principalement par la conclusion du protocole d'entente entre le BST et Laboratoires Canada, pour lequel le BST a obtenu environ 0,29 million de dollars et 0,16 million de dollars en 2019-2020 et 2020-2021, respectivement.

## Ressources humaines prévues

Le tableau ci-dessous présente les équivalents temps plein réels, les prévisions d'équivalents temps plein et les équivalents temps plein prévus pour chaque responsabilité essentielle de Bureau de la sécurité des transports du Canada et pour les Services internes pour les exercices pertinents à l'année de planification en cours.

## Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les Services internes

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Prévisions d'équivalents temps plein 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	169	163	172	177	177	177
<b>Total partiel</b>	169	163	172	177	177	177
Services internes	45	46	50	50	50	50
<b>Total</b>	<b>214</b>	<b>209</b>	<b>222</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>227</b>

En 2017-2018 et en 2018-2019, le BST n'a pas été en mesure de doter les postes prévus, comme il est expliqué dans Dépenses et ressources humaines, ce qui explique la diminution des ETP par rapport aux prévisions. En 2019-2020, le BST prévoit atteindre son effectif total de 222 ETP puisqu'un bon nombre des postes vacants ont été dotés. De plus, en 2019-2020, le BST a examiné son affectation de budgets et d'ETP et, par conséquent, il a établi une nouvelle prévision révisée de 227 ETP à compter de 2020-2021.

### Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits du Bureau de la sécurité des transports du Canada sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2020-2021](#)<sup>iv</sup>

### État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensés prospectifs donne un aperçu des opérations du Bureau de la sécurité des transports du Canada de 2019-2020 à 2020-2021.

Les montants des prévisions des résultats et des résultats prévus dans le présent état des résultats ont été préparés selon la méthode de comptabilité d'exercice. Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du plan ministériel ont été établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Les montants peuvent donc différer.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouvent sur [le site Web du BST](#).

État des résultats condensé prospectif  
pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021 (en dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2019-2020	Résultats prévus 2020-2021	Écart (résultats prévus pour 2020-2021 moins prévisions des résultats de 2019-2020)
Total des dépenses	39 150	38 395	-2%
Total des revenus	115	35	-70%
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	39 035	38 360	-2%

Le BST s'est départi de plusieurs véhicules de l'État en 2019-2020 qui avaient dépassé leur durée de vie utile, ce qui est la principale cause de l'écart des revenus entre les résultats prévus pour 2019-2020 et les résultats prévus pour 2020-2021.



## Renseignements ministériels

### Profil organisationnel

**Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc**

**Administrateur général : Kathleen Fox**

**Portefeuille ministériel : Conseil privé**

**Instruments habilitants :** [\*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports\*](#),<sup>vi</sup> L.C. 1989, ch. 3

**Année d'incorporation ou de création : 1990**

### Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

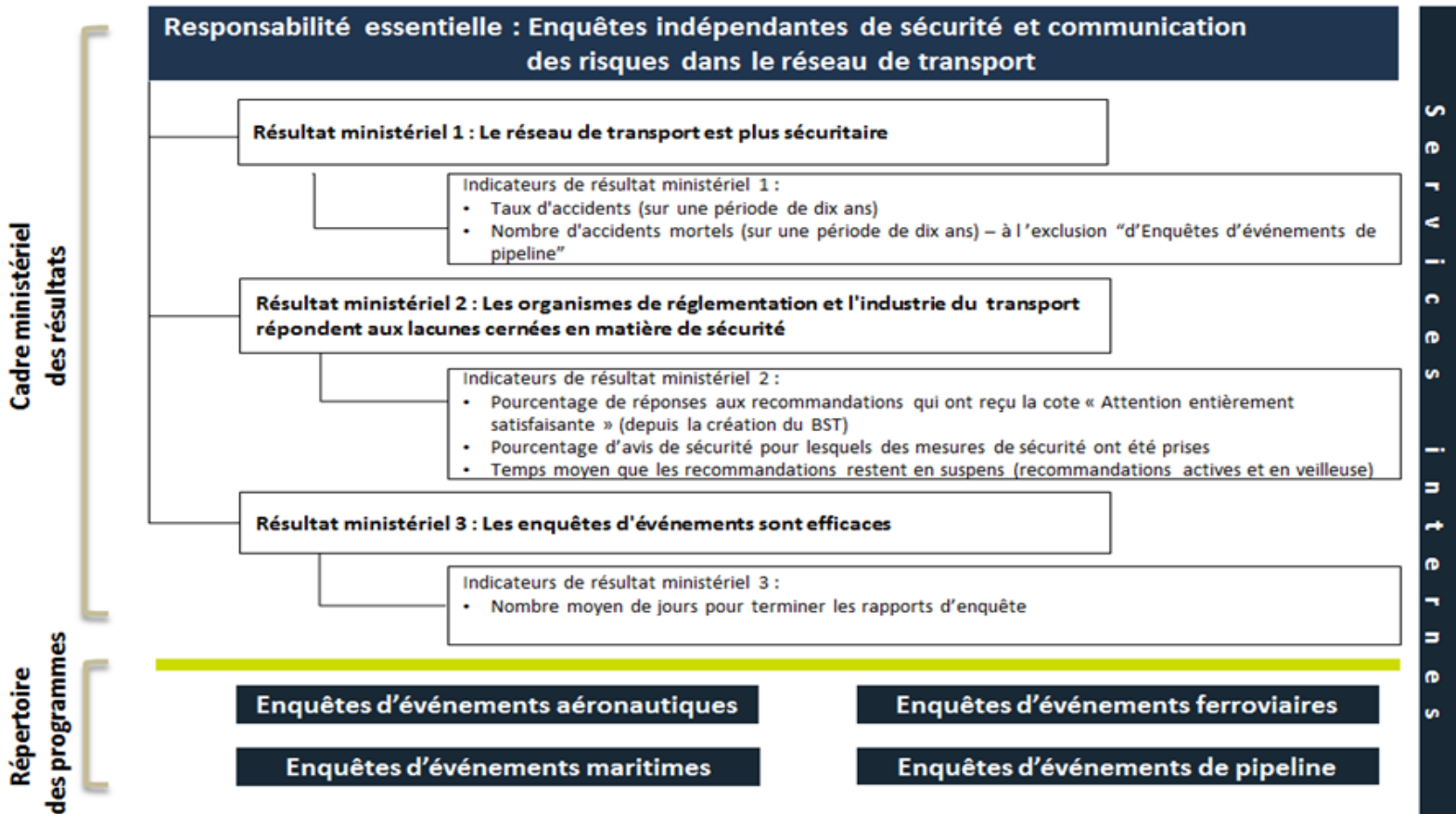
La section « Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités » est accessible sur le [site Web du BST](#).<sup>vii</sup>

### Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel sont accessibles sur le [site Web du BST](#).<sup>viii</sup>

## Cadre de présentation de rapports

Le cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes approuvés du Bureau de la sécurité des transports du Canada pour 2020-2021 sont illustrés ci-dessous.



## Renseignements connexes sur le répertoire des programmes

Des renseignements sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au répertoire des programmes du BST sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#).<sup>ix</sup>

## Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web du BST.

- ▶ [Analyse comparative entre les sexes plus](#) <sup>x</sup>
- ▶ [Stratégie ministérielle de développement durable](#)<sup>xi</sup>

## Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports, consultez [le site Web du BST](#)<sup>xii</sup>. Vous pouvez également communiquer avec nous aux coordonnées suivantes :

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

**Site web:** <http://www.bst-tsb.gc.ca>







## Annexe : définitions

### **analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) (gender-based analysis plus [GBA+])**

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes et des initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres en tenant compte de multiples facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

### **cadre ministériel des résultats (departmental results framework)**

Cadre qui comprend les responsabilités essentielles du ministère, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

### **cible (target)**

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

### **crédit (appropriation)**

Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

### **dépenses budgétaires (budgetary expenditures)**

Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et paiements à des sociétés d'État.

### **dépenses législatives (statutory expenditures)**

Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

### **dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)**

Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

### **dépenses prévues (planned spending)**

En ce qui a trait aux plans ministériels et aux rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants présentés dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son plan ministériel et son rapport sur les résultats ministériels.

**dépenses votées (voted expenditures)**

Dépenses approuvées annuellement par le Parlement par une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

**équivalent temps plein (full time equivalent)**

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail assignées et les heures normales de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

**expérimentation (experimentation)**

Conduite d'activités visant d'abord à explorer, puis à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions, afin d'étayer la prise de décision sur des éléments probants et d'améliorer les résultats pour les Canadiens en examinant ce qui fonctionne et ne fonctionne pas. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles choses), mais est distincte de celle-ci, car elle suppose une comparaison rigoureuse des résultats. Par exemple, l'utilisation d'un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation; tester systématiquement le nouveau site Web par rapport aux outils de sensibilisation existants ou à un ancien site Web pour voir lequel favorise un engagement accru est une expérimentation.

**indicateur de rendement (performance indicator)**

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

**indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)**

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

**initiative horizontale (horizontal initiative)**

Initiative dans le cadre de laquelle deux organisations fédérales ou plus reçoivent du financement dans le but d'atteindre un résultat commun, souvent associé à une priorité du gouvernement.

**plan (plan)**

Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

**plan ministériel (Departmental Plan)**

Exposé des plans et du rendement attendu d'un ministère sur une période de 3 ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

**priorité ministérielle (departmental priority)**

Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de se concentrer et de faire rapport au cours de la période de planification. Les priorités ministérielles représentent ce qui est le plus important ou ce qui doit être fait en premier pour appuyer l'atteinte des résultats ministériels souhaités.

**priorités pangouvernementales (government-wide priorities)**

Aux fins du Plan ministériel 2020-2021, les priorités pangouvernementales renvoient aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2015 : Croissance de la classe moyenne; Un gouvernement ouvert et transparent; Un environnement sain et une économie forte; La diversité fait la force du Canada; Sécurité et possibilités.

**production de rapports sur le rendement (performance reporting)**

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

**programme (program)**

Services et activités, pris séparément ou en groupe, ou une combinaison des deux, qui sont gérés ensemble au sein du ministère et qui portent sur un ensemble déterminé d'extrants, de résultats ou de niveaux de services.

**rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)**

Présentation d'information sur les réalisations réelles d'un ministère par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

**rendement (performance)**

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

**répertoire des programmes (program inventory)**

Compilation de l'ensemble des programmes du ministère et description de la manière dont les ressources sont organisées pour contribuer aux responsabilités essentielles et aux résultats du ministère.

**responsabilité essentielle (core responsibility)**

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.

**résultat (result)**

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

**résultat ministériel (departmental result)**

Conséquence ou résultat que vise un ministère. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats du niveau des programmes.

**résultat stratégique (strategic outcome)**

Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

---

## Notes en fin d'ouvrage

- i. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv. Budget principal des dépenses 2020-2021 <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- v. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.html>
- vi. *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/C-23.4/index.html>
- vii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.html>
- viii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.html>
- ix. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- x. Analyse comparative entre les sexes plus (l'ACS+), <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2020/acsp-gbap.html>
- xi. Stratégie ministérielle de développement durable, <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2020/eog-ggo.html>