

Rapport sur les résultats ministériels

Bureau de la sécurité des
transports du Canada

2018-2019

Kathleen Fox
La 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, 2019

Rapport sur les résultats ministériels (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° au catalogue TU1-15F-PDF
ISSN 2561-2255

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au <http://www.bst-tsb.gc.ca>.

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

Table des matières

Message de la présidente.....	1
Aperçu de nos résultats	3
Résultats : ce que nous avons accompli	5
Responsabilités essentielles	5
Services internes	17
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	19
Dépenses réelles.....	19
Ressources humaines réelles	21
Dépenses par crédit voté.....	21
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	21
États financiers et faits saillants des états financiers	21
États financiers	21
Faits saillants des états financiers	22
Renseignements supplémentaires	25
Renseignements ministériels.....	25
Profil organisationnel	25
Raison d’être, mandat et rôle : composition et responsabilités	26
Contexte opérationnel et principaux risques	26
Cadre de présentation de rapports	27
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	28
Tableaux de renseignements supplémentaires	28
Coordonnées de l’organisation	28
Annexe : définitions	29
Notes en fin d’ouvrage	33

Message de la présidente

En 2018-2019, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) aura encore une fois connu une année très occupée à promouvoir la sécurité des transports, et nous avons obtenu un grand nombre de résultats positifs qui témoignent de nos efforts.

Par exemple, nous avons réalisé, pour la deuxième année consécutive, un plus grand nombre d'enquêtes que l'année précédente et nous avons également à nouveau réduit la durée moyenne de chacune des enquêtes. Nous avons de plus publié une nouvelle édition de notre Liste de surveillance et avons atteint un nombre record de recommandations dont la réponse est évaluée comme étant « entièrement satisfaisante ».

Un autre aspect positif est la diminution, pour la troisième année consécutive, des taux d'accident dans les secteurs du transport aérien et maritime et du transport par pipeline. Bien qu'il soit impossible d'attribuer directement la diminution globale des taux d'accident au travail du BST, nous faisons tout de même partie des organisations jouant un rôle dans la sécurité des transports, et les taux d'accident constituent pour nous un important indicateur de rendement. Cela dit, une réduction semblable des taux d'accidents dans le secteur du transport ferroviaire nécessitera un effort accru de la part de tous les intervenants. Nous fournirons les efforts nécessaires, en enquêtant sur les événements, en cernant les lacunes en matière de sécurité, en formulant des recommandations et en préconisant des changements par le biais de notre programme de sensibilisation, mais tous les intervenants devront en faire autant.

Nous commençons par ailleurs à observer les résultats des efforts continus que nous déployons afin de moderniser et de simplifier nos processus opérationnels. Notre nouvelle Politique de classification des événements en est un exemple particulièrement éloquent : elle nous aide à travailler de manière plus rapide et efficace, car elle définit les critères qui guident notre prise de décisions et l'établissement des priorités en matière d'enquête. Nous évaluerons la politique à la fin de sa première année de mise en œuvre.

Dans l'intervalle, à mesure que nous poursuivons notre travail, nous continuerons à améliorer nos lieux de travail ainsi que les technologies et les outils que nous utilisons tous les jours. Promouvoir la sécurité, c'est aussi favoriser le changement, et les efforts soulignés dans le présent rapport reflètent notre engagement continu à offrir à toute la population canadienne un réseau de transports des plus sécuritaires.

Kathleen Fox

Aperçu de nos résultats

Utilisation des ressources du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) en 2018-2019

Ressources financières : 32 120 902 \$

Ressources humaines : 209 équivalents temps plein

- Après une tendance à la baisse observée de 2008 à 2016, le nombre total d'accidents signalés, tous modes confondus, était 2,5 % plus élevé en 2018 qu'en 2017, et légèrement supérieur à la moyenne sur 10 ans.
- Il y a eu moins de décès en 2018 qu'en 2017 dans tous les secteurs de transport. Cela représente également une baisse de 21 % par rapport à la moyenne sur 10 ans.
- De plus, il y a eu une diminution de taux d'accident dans tous les modes par rapport à la moyenne sur 10 ans, à l'exception du mode ferroviaire.
- Le BST a instauré une nouvelle politique de classification des accidents et incidents signalés. La nouvelle Politique de classification des événements contribue à la ponctualité et à l'efficacité du BST en fixant des critères qui guident la prise de décision et l'ordre de priorité des enquêtes, en plus de l'aider à gérer les attentes des intervenants et du public.
- En 2018-2019, le BST a commencé 76 enquêtes et en a achevé 78, dont la durée était en moyenne de 328 jours. C'est la deuxième année de suite que le nombre d'enquêtes menées à bien par le BST augmente et que leur durée moyenne diminue, ce qui démontre clairement que les efforts du BST visant à moderniser et rationaliser ses processus opérationnels portent leurs fruits.
- Au terme de réévaluations menées en 2018-2019, le Bureau a déterminé que 19 réponses aux recommandations de sécurité avaient reçu une attention entièrement satisfaisante. Cela porte à 81,5 % la proportion des recommandations du BST qui ont reçu une attention entièrement satisfaisante, soit 1,9 % de plus qu'en mars 2018.
- Le BST a publié en octobre 2018 la cinquième édition de sa Liste de surveillance, un répertoire actualisé des principaux enjeux de sécurité auxquels le gouvernement et l'industrie doivent porter attention.
- Une hausse permanente de son budget de 3 millions de dollars permettra de maintenir l'intégrité des activités du BST.

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats atteints du BST, consulter la section « Résultats : ce que nous avons accompli » du présent rapport.

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

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, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et un grand nombre d'organisations jouent un rôle vis-à-vis de ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement des améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accident et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attend généralement de nouveau à des résultats positifs en 2018-2019.

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. Plusieurs indicateurs ont progressé en 2018-2019. Toutefois, le BST n'a pas atteint tous ses objectifs de rendement dans tous les modes de transport. En effet, il faudra plus de temps pour mener à terme les initiatives de modernisation en cours.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2018-2019, le BST a continué de faire des efforts concertés pour maintenir la qualité des enquêtes et des rapports dans tous les modes tout en améliorant leur rapidité d'exécution. Cette année, le BST a commencé 76 enquêtes et en a achevé 78 de diverses catégories. C'est la deuxième année de suite que le nombre d'enquêtes menées à bien par le BST augmente — la hausse était de 18 % en 2018-2019 et elle se chiffre à 81 % depuis 2016-2017. Cela démontre clairement que les efforts du BST pour moderniser et simplifier son approche portent leurs fruits.

De même, la durée moyenne des enquêtes de certaines catégories a connu une diminution marquée. Au total, les 78 rapports d'enquête achevés en 2018-2019 ont été produits en 328 jours, en moyenne. La durée moyenne de 598 jours des 6 enquêtes de catégorie 2 représente une baisse d'environ 3 mois par rapport à la moyenne de 690 jours des 6 enquêtes de catégorie 2 achevées en 2017-2018. Pour les 23 enquêtes de catégorie 3 menées en 2018-2019, la durée moyenne était de 441 jours, soit 43 jours de moins que la durée moyenne de 484 jours des 60 enquêtes de catégorie 3 achevées en 2017-2018. L'ajout de la catégorie d'enquête 4 est la principale cause de la réduction du nombre d'enquêtes de catégorie 3. En 2018-2019, 48 enquêtes de portée limitée (catégorie 4) ont été achevées, en 224 jours en moyenne. Cette nouvelle catégorie d'enquête permet au BST de recueillir les faits, de les analyser et de les diffuser plus rapidement, ce qui libère des ressources pour les enquêtes plus complexes et plus susceptibles d'améliorer la sécurité des transports.

En ce qui concerne les réponses à ses recommandations, le BST a continué de travailler en collaboration avec Transports Canada pour réviser d'anciennes recommandations en suspens depuis beaucoup trop longtemps et prendre les mesures qui s'imposent afin de fermer ces dossiers. L'accent a été mis plus particulièrement sur les recommandations sur la sécurité du transport aérien, étant donné le nombre élevé de recommandations non résolues dans ce secteur. En 2018-2019, au total, 72 recommandations ont été réexaminées, et la réponse a été jugée entièrement satisfaisante pour 19 d'entre elles, ce qui porte la proportion totale de recommandations ayant reçu une attention entièrement satisfaisante à 81,5 %. Le BST a également poursuivi ses activités de sensibilisation pour inciter les intervenants à participer à des discussions proactives et les encourager à mettre en œuvre des mesures de sécurité pouvant atténuer les risques qui ont été cernés.

Le BST reconnaît l'engagement du gouvernement du Canada envers le renouvellement des rapports de nation à nation avec les peuples autochtones ainsi que son engagement à faire de la reconnaissance et de la mise en œuvre des droits ancestraux la base de toutes les relations entre les peuples autochtones et le gouvernement fédéral. Le BST s'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. En 2018-2019, le BST a commencé à élaborer une stratégie ministérielle, le but étant d'orienter ses efforts pour

moderniser ses interactions avec les peuples autochtones. À cette fin, une formation de sensibilisation a été mise en place pour tous les gestionnaires du BST.

Le BST a collaboré avec Condition féminine Canada afin d'organiser une séance d'information sur l'Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) pour son comité exécutif. Maintenant que l'équipe de la haute direction comprend mieux l'ACS+, son applicabilité aux activités et aux programmes du BST est en cours d'évaluation. Le BST déterminera par la suite les prochaines étapes et les mesures à prendre.

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2018-2019, le BST a mis en œuvre une nouvelle Politique de classification des événements, ce qui a entraîné des changements à ses produits et à ses processus comme l'introduction des enquêtes et des rapports plus courts de catégorie 4, d'une portée limitée. Les enquêtes et les rapports de catégorie 4 permettent au BST de communiquer l'information sur la sécurité de façon plus concise et rapide, tout en libérant des ressources qui seront réaffectées aux enquêtes plus complexes. Le BST a aussi apporté des modifications dans le but d'optimiser ses processus pour les enquêtes de catégories 2 et 3. On a commencé l'examen et le renouvellement des outils de gestion de projets utilisés par les enquêteurs. Finalement, le BST a examiné et modifié ses délais et objectifs de rendement pour toutes les catégories d'enquêtes. Ces indicateurs et objectifs de rendement révisés aideront à mieux gérer les attentes des intervenants et du public au cours des prochaines années.

Effectuer la modernisation

En 2018-2019, le BST a poursuivi les initiatives de modernisation de son milieu de travail afin de faciliter le travail d'équipe, d'exploiter les avantages de la technologie et d'obtenir les meilleurs résultats possible avec des processus, des structures et des systèmes efficaces, interconnectés et plus souples. Un programme de formation plus robuste basé sur les compétences a été conçu à l'intention des enquêteurs et a fait l'objet d'essais pilotes en 2018-2019. Ce nouveau programme sera mis en place progressivement, la mise en œuvre complète étant prévue pour 2019-2020. De nouveaux cadres de travail concernant les évaluations ciblées et le partage des leçons apprises ont aussi fait l'objet d'essais pilotes et sont mis en œuvre pour appuyer l'amélioration continue et aider le BST à devenir une organisation apprenante. Des efforts et des investissements considérables ont été consentis afin de moderniser nos installations, ainsi que nos programmes de santé et de sécurité au travail et de bien-être des employés. On a notamment fait l'acquisition d'un nouveau système de vidéoconférence qui a été installé dans tous les bureaux du BST. D'importants investissements ont été réalisés afin de moderniser l'équipement informatique et téléphonique, de sorte que les employés ont maintenant la flexibilité et la mobilité nécessaires pour travailler de n'importe où.

Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

L'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL) est un enjeu de sécurité qui perdure dans le mode ferroviaire. Ces enregistreurs pourraient fournir des renseignements très utiles pour aider les enquêteurs du BST à effectuer leur travail; ils pourraient également aider les compagnies de chemin de fer à gérer la sécurité de façon proactive dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Le BST a continué de collaborer étroitement avec Transports Canada afin de mettre en place les documents législatifs et réglementaires nécessaires pour l'installation des EAVL. Les dispositions réglementaires requises ont reçu la sanction royale en mai 2018, et le projet de règlement a été publié aux fins de consultation publique dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2019. Compte tenu des modifications législatives, le BST a également entrepris l'examen et la mise à jour de ses procédures de traitement des enregistreurs de bord au cours de ses enquêtes. De légères modifications au Règlement sur le BST ont également été finalisées et publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en décembre 2018.

Résultats

Résultats atteints

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident ¹	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible 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 décennale de 5,2 accidents.	Programme aéronautique = Cible 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 décennale de 4,8 accidents.	Programme aéronautique = Cible 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 décennale de 5,7 accidents.

¹ Mesuré en comparant le taux de l'année courante à la moyenne sur 10 ans. Pour le secteur aérien, 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 secteur 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 bateaux de pêche) en cause dans un accident lié à la marine marchande par 1000 mouvements de navires. Pour le secteur ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur la voie principale par million de trains-milles en voie principale. Pour le secteur pipelinier, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.

			<p>Programme maritime = Cible atteinte : En 2018, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2018 étaient de :</p> <p>2,0 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 2,8 accidents;</p> <p>1,0 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident;</p> <p>5,1 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,3 accidents.</p>	<p>Programme maritime = Cible atteinte : En 2017, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2017 étaient de :</p> <p>2,5 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 3,1 accidents;</p> <p>1,3 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident;</p> <p>5,8 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,7 accidents.</p>	<p>Programme maritime = Cible atteinte : En 2016, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2016 étaient de :</p> <p>2,7 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 3,0 accidents;</p> <p>1,0 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident;</p> <p>6,2 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,7 accidents.</p>
--	--	--	---	---	---

				Programme ferroviaire = Cible non atteinte : En 2018, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,3 accidents.	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : En 2017, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,4 accidents.	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : En 2016, le taux d'accidents en voie principale était de 2,8 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,5 accidents.
				Programme pipelinier = Cible atteinte : En 2018, le taux d'accidents de pipeline était de 0,06 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,3 accident.	Programme pipelinier = Cible atteinte : En 2017, le taux d'accidents de pipeline était de 0,3 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,5 accident.	Programme pipelinier = Cible atteinte : En 2016, le taux d'accidents de pipeline était de 0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,6 accident.
	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels ²	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 23, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 32, et le nombre de décès était de 38, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 55.	Programme aéronautique = Cible atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 21, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 33, et le nombre de décès était de 32, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 57.	Programme aéronautique = Cible atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 29, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 34, et le nombre de décès était de 45, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 58.

² 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.

				Programme maritime = Cible non atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 14, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 11,9, et le nombre de décès était de 20, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 16,0 décès.	Programme maritime = Cible atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne sur dix ans de 12,4, et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 16,4 décès.	Programme maritime = Cible atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 4, ce qui est inférieur à la moyenne sur dix ans de 13,7, et le nombre de décès était de 7, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 17,5 décès.
				Programme ferroviaire = Cible atteinte : En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 55, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 66. Les accidents ferroviaires ont causé 57 décès en 2018, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 74.	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 67. Les accidents ferroviaires ont causé 77 décès en 2017, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 76.	Programme ferroviaire = Cible atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 70. Les accidents ferroviaires ont causé 66 décès en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 78.
				Programme pipelinier = Cible atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Programme pipelinier = Cible atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Programme pipelinier = Cible atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une «attention entièrement satisfaisante ³ »	Programme aéronautique = 73 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 77 %	Programme aéronautique = Cible atteinte : 73 %	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 64 %
		Programme maritime = 85 %		Programme maritime = Cible non atteinte : 83 %	Programme maritime = Cible atteinte : 86 %	Programme maritime = Cible non atteinte : 84 %

³ 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.

		Programme ferroviaire = 88 %		Programme ferroviaire = Cible atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Cible atteinte : 88 %
		Programme pipelinier = 100 %		Programme pipelinier = Cible atteinte : 100 %	Programme pipelinier = Cible atteinte : 100 %	Programme pipelinier = Cible atteinte : 100 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	Programme aéronautique = 50 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 75 %	Programme aéronautique = Cible atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Cible atteinte : 100 %
		Programme maritime = 50 %		Programme maritime = Cible atteinte : 60 %	Programme maritime = Cible non atteinte : 0 %	Programme maritime = Cible non atteinte : 33 %
		Programme ferroviaire = 50 %		Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 11 %	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 29 %	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 50 %
		Programme pipelinier = 50 %		Programme pipelinier = Sans objet ⁴	Programme pipelinier = Sans objet ⁴	Programme pipelinier = Sans objet ⁴
	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse) ³	Réduction de la durée moyenne pour les modes aérien et maritime	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 11 ans	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 12,4 ans	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 14,2 ans
				Programme maritime = Cible non atteinte : 10,6 ans	Programme maritime = Cible non atteinte : 10,9 ans	Programme maritime = Cible non atteinte : 12,5 ans
		L'objectif final est d'atteindre une moyenne de 7 ans	31 mars 2021	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 7,8 ans	Programme ferroviaire = Cible atteinte : 6,5 ans	Programme ferroviaire = Cible atteinte : 6,3 ans
				Programme pipelinier = Sans objet	Programme pipelinier = Sans objet	Programme pipelinier = Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête ⁴	450 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 278 jours ⁴	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 545 jours	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 656 jours

³ 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.

⁴ Sera remplacé par les nouveaux indicateurs ci-dessous, conformément à la nouvelle Politique de classification des événements du BST, à compter de l'exercice financier 2019-2020.

				Programme maritime = Cible atteinte : 358 jours ⁴	Programme maritime = Cible non atteinte : 466 jours	Programme maritime = Cible dépassée : 438 jours
				Programme ferroviaire = Cible atteinte : 373 jours ⁴	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 481 jours	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 519 jours
				Programme pipelinier = Cible atteinte : 393 jours ⁴	Programme pipelinier = Cible dépassée : 275 jours	Programme pipelinier = Sans objet
	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié ⁵	75 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 87 % ⁵	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 28 %	Programme aéronautique = Cible non atteinte : 15 %
				Programme maritime = Cible atteinte : 77 % ⁵	Programme maritime = Cible non atteinte : 50 %	Programme maritime = Cible non atteinte : 43 %
				Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 69 % ⁵	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 40 %	Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 29 %
				Programme pipelinier = Cible non atteinte : 50 % ⁵	Programme pipelinier = Cible atteinte : 100 %	Programme pipelinier = Sans objet
	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1 ⁶	730 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 689 jours	—	—
				Programme maritime = Sans objet	—	—
				Programme ferroviaire = Sans objet	—	—
				Programme pipelinier = Sans objet	—	—

⁵ Ces indicateurs de rendement seront éliminés, conformément à la nouvelle Politique de classification des événements du BST, à compter de l'exercice financier 2019-2020.

⁶ Il s'agit de nouveaux indicateurs de rendement, conformément à la nouvelle Politique de classification des événements du BST, à compter de l'exercice financier 2019-2020.

	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 550 jours	—	—
				Programme maritime = Cible atteinte : 574 jours	—	—
				Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 672 jours	—	—
				Programme pipelinier = Sans objet	—	—
	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 447 jours	—	—
				Programme maritime = Cible atteinte : 417 jours	—	—
				Programme ferroviaire = Cible atteinte : 447 jours	—	—
				Programme pipelinier = Cible non atteinte : 522 jours	—	—
	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	200 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 192 jours	—	—
				Programme maritime = Cible non atteinte : 294 jours	—	—
				Programme ferroviaire = Cible non atteinte : 214 jours	—	—
				Programme pipelinier = Cible non atteinte : 264 jours	—	—

	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Cible atteinte : 14 jours	—	—
				Programme maritime = Cible atteinte : 52 jours	—	—
				Programme ferroviaire = Cible atteinte : 51 jours	—	—
				Programme pipelinier = Cible non atteinte : 165 jours	—	—

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2018-2019
24 151 162	24 151 162	26 399 291	25 337 317	1 186 155

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein réels 2018-2019	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2018-2019
170	163	(7)

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes du BST sont accessibles dans [l'InfoBase du GC](#)ⁱ.

Services internes

Description

On entend par services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisation, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère. Les 10 catégories de services sont :

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

Résultats

Au début de l'exercice 2018-2019, le BST devait composer avec d'importantes contraintes sur le plan des ressources qui mettaient en péril l'intégrité de ses programmes. Le BST a travaillé avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère des Finances afin d'obtenir un financement permanent qui permettra d'assurer la stabilité financière du BST à long terme et l'intégrité de ses programmes.

Afin d'améliorer la prestation des services, plusieurs processus organisationnels ciblés par des gestionnaires et des agents administratifs ont été analysés, rationalisés et documentés. De plus, on a mis en place de nouveaux outils et rapports dans le but de faciliter la gestion budgétaire.

La Division des finances a continué à collaborer avec la Division des ressources humaines et le personnel de la rémunération de SPAC en vue de réduire au minimum les problèmes liés à Phénix et de s'assurer que les employés sont payés en temps opportun. Au besoin, des avances sur salaire ont été versées aux employés.

La stratégie visant à installer l'Administration centrale et le Laboratoire technique du BST au même endroit dans une installation moderne de la région de la capitale nationale a progressé en

participant à l'Initiative fédérale sur l'infrastructure des sciences et de la technologie (maintenant Laboratoires Canada).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

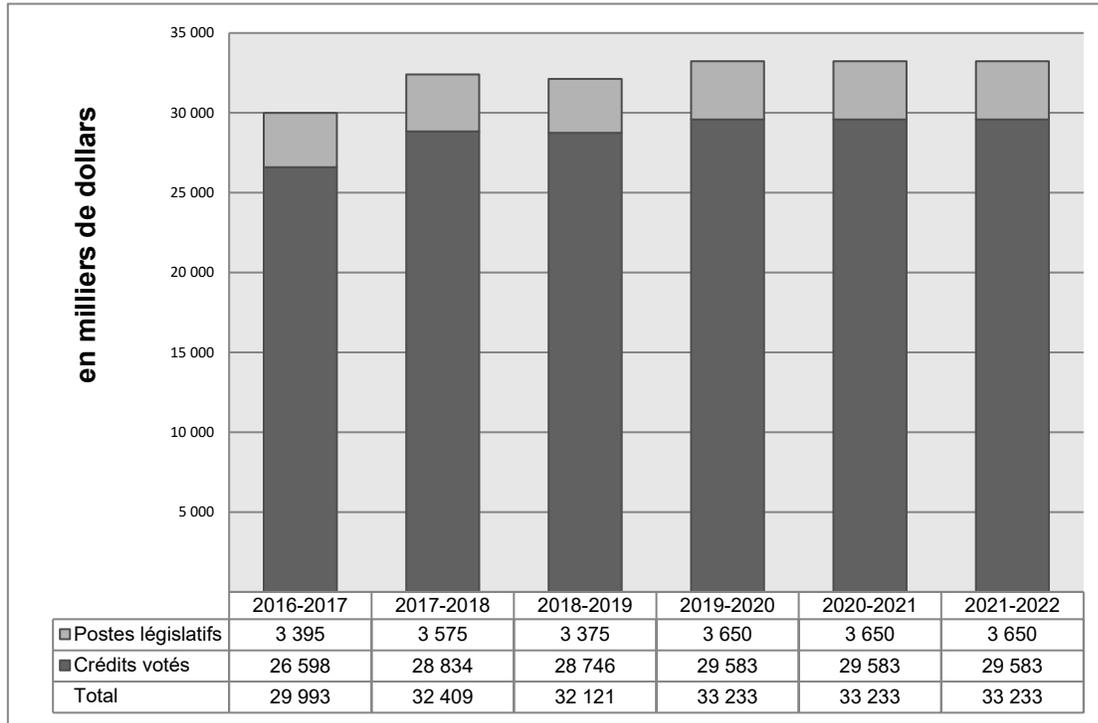
Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2018-2019
6 037 790	6 037 790	7 068 066	6 783 585	745 795

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein réels 2018-2019	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2018-2019
50	46	(4)

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles



Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	24 151 162	24 151 162	26 586 536	26 586 536	26 399 291	25 337 317	26 156 576	23 989 597
Services internes	6 037 790	6 037 790	6 646 634	6 646 634	7 068 066	6 783 585	6 252 708	6 003 148
Total	30 188 952	30 188 952	33 233 170	33 233 170	33 467 357	32 120 902	32 409 284	29 992 745

Les dépenses réelles de 2016-2017 à 2018-2019 sont les dépenses réelles telles qu'elles figurent dans les Comptes publics du Canada. Le BST a reçu du Secrétariat du Conseil du Trésor un financement supplémentaire pour les exercices 2017-2018 (1,8 million de dollars) et 2018-2019 (3,0 millions de dollars) pour résoudre les problèmes d'intégrité des programmes afférents aux hausses de salaire accordées dans les conventions collectives, aux paiements rétroactifs et au renouvellement de l'équipement de laboratoire et de TI. Il est important de noter qu'avant 2017-2018, le BST avait activement réduit ses dépenses dans le but de constituer un fonds de réserve en prévision de l'augmentation des dépenses salariales qui se sont matérialisées en 2017-2018. Ces économies ont permis d'effectuer un report de 1,3 million de dollars de 2016-2017 à 2017-2018, ce qui explique l'écart entre les dépenses de ces deux exercices. Les mesures de réduction des dépenses comprenaient des reports de dotation et d'achat d'équipement de laboratoire et de TI, ainsi qu'une diminution marquée des dépenses discrétionnaires.

Pour 2019-2020, les obligations financières dont le BST devra s'acquitter comprennent le paiement des indemnités de vacances et de congés compensatoires qui avaient été reportées au cours des années précédentes, ainsi que les augmentations et paiements rétroactifs des salaires des cadres supérieurs; de plus, il reste une convention collective qui n'est pas encore signée. Le BST a établi à la fin de 2018-2019 une affectation réservée de fonds pour le paiement des congés lorsque nécessaire au cours des prochaines années. En outre, le BST devra reporter une somme de 1,3 million de dollars à l'exercice 2019-2020 puisqu'il a reçu son nouveau financement trop tard au cours de l'exercice. À la fin de l'exercice, le BST n'était pas encore parvenu à pourvoir plusieurs postes vacants dont la dotation avait été reportée.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2019-2020 et les exercices subséquents se composent des sommes du budget principal des dépenses seulement. Comparativement au budget principal des dépenses de l'exercice précédent, les crédits du BST ont augmenté de 3,0 millions de dollars. Cette augmentation est attribuable au financement annuel de 3,0 millions de dollars reçu du Secrétariat du Conseil du Trésor en 2018-2019 et incorporé au budget principal des dépenses à partir de 2019-2020.

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes (équivalents temps plein)

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	168	169	170	163	172	172
Services internes	46	45	50	46	50	50
Total	214	214	220	209	222	222

Les équivalents temps plein réels et prévisionnels pour l'exercice 2018-2019 et les exercices précédents sont inférieurs aux 220 équivalents temps plein prévus en raison des postes vacants. Les chiffres prévus pour 2019-2020 et les exercices suivants ont augmenté de 2 équivalents temps plein, puisque le BST prévoit embaucher un réviseur de plus et un coordonnateur, Santé et sécurité au travail, ce qui a été établi au cours de l'examen de l'intégrité des programmes.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives du BST, consulter les [Comptes publics du Canada de 2018-2019](#)ⁱⁱ.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses du BST avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)ⁱⁱⁱ.

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les états financiers (non audités) du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 se trouvent sur le [site Web du Ministère](#).

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2018-2019	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats prévus 2018-2019)	Écart (résultats réels 2018-2019 moins résultats réels 2017-2018)
Total des charges	35 209	36 239	35 782	1 030	457
Total des revenus	35	23	120	(12)	(97)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	35 174	36 216	35 662	1 042	554

Les résultats prévus de l'exercice 2018-2019 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du plan ministériel. L'écart entre le total des dépenses prévu et réel pour l'exercice 2018-2019 est principalement dû aux activités qui n'étaient pas connues au moment de la préparation du plan ministériel. Les charges prévues pour 2018-2019 avaient été évaluées à 35,2 millions de dollars, mais les charges réelles sont légèrement supérieures, soit 36,2 millions de dollars, en raison du financement additionnel permanent accordé au cours de l'exercice.

Selon la comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement du BST ont atteint 36,2 millions de dollars en 2018-2019, soit une légère augmentation de 0,4 million de dollars (1,2 %) par rapport à l'exercice précédent. Aucune catégorie de dépenses n'affiche d'écart notable.

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

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2019 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	2018-2019	2017-2018	Écart (2018-2019 moins 2017-2018)
Total des passifs nets	7 033	5 970	1 063
Total des actifs financiers nets	3 691	3 091	600
Dette nette du Ministère	3 342	2 879	463
Total des actifs non financiers	5 085	4 771	314
Situation financière nette du Ministère	1 743	1 892	(149)

Le total des passifs nets du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer liés aux opérations, ce qui représente un montant de 4,2 millions de dollars, soit 60 % (56 % en 2017-2018) du total des passifs. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs des employés pour les indemnités de départ représente quant à lui 1,1 million de dollars, soit 15 % (18 % en 2017-2018) du total des passifs, tandis que le passif attribuable aux indemnités de vacances et congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 1,7 million de dollars, soit 25 % (26 % en 2017-2018). La hausse des passifs nets entre les exercices est attribuable pour l'essentiel aux comptes créditeurs et charges à payer découlant d'un volume d'achat accru en fin d'exercice (0,7 million de dollars), d'une hausse de la provision pour paiement rétroactif de salaires (0,2 million de dollars) et d'une provision pour conventions collectives expirées (0,2 million de dollars).

Le total des actifs financiers nets est constitué des comptes débiteurs, des avances et du montant à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant à recevoir du Trésor représente 95 % du solde de fin d'exercice (89 % en 2017-2018), ou 3,5 millions de dollars, soit une augmentation de 0,7 million de dollars. Il s'agit d'une hausse du montant de l'encaisse nette que le BST aura le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses passifs actuels. Le montant des actifs financiers nets du BST a augmenté de 0,6 million de dollars d'un exercice à l'autre en raison de l'augmentation du montant à recevoir du Trésor.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant 4,9 millions de dollars, soit 97 % du solde (97 % en 2017-2018), les stocks et les charges payées d'avance comptant pour le reste. Cette hausse de 0,3 million de dollars des actifs non financiers entre les exercices découle de l'amortissement annuel des actifs (1,0 million de dollars) qui est partiellement compensé par l'achat de nouveaux actifs (1,3 million de dollars).

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc

Administrateur général : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Instrument habilitant : [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#)^{iv} (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](#).

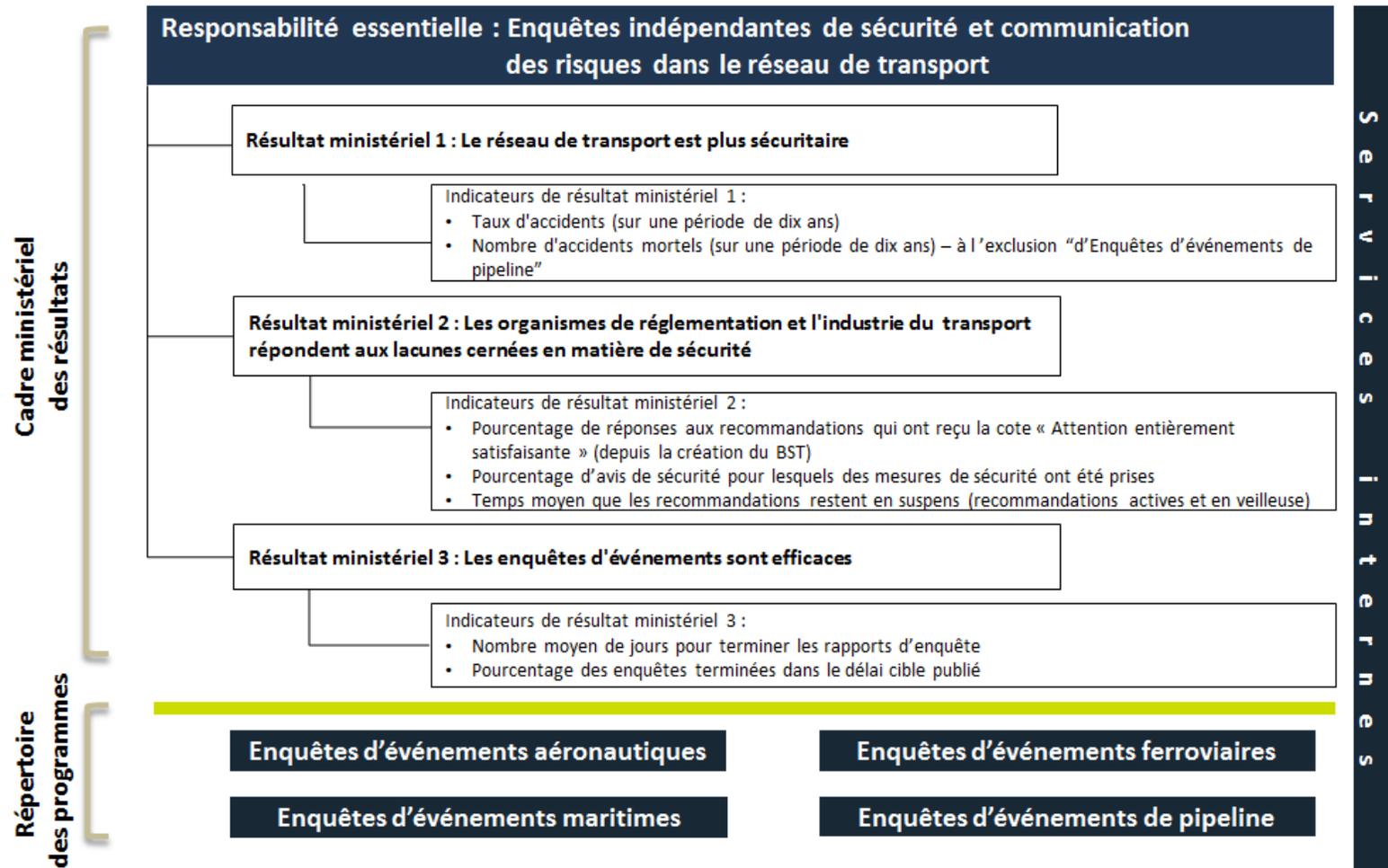
Contexte opérationnel et principaux risques

L'information sur le contexte opérationnel et les risques principaux est accessible sur le [site Web du BST](#).

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2018-2019 sont illustrés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats



Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes du BST sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)^v.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le [site Web du BST](#)^{vi} :

- ▶ Stratégie ministérielle de développement durable
- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus

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](#)^{vii}. 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^e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca

Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca

Téléphone sans frais : 1-800-387-3557

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. Le « plus » dans ACS+ met en relief le fait que l'analyse va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre). L'identité de chacun est déterminée par de multiples facteurs qui se recoupent; l'ACS+ tient compte de ces 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)

Comprend les responsabilités essentielles, 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 de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

expérimentation (experimentation)

Activités visant à étudier, mettre à l'essai et comparer les effets et les répercussions de politiques, d'interventions et d'approches pour savoir ce qui fonctionne et ne fonctionne pas, et à étayer la prise de décision sur des éléments probants.

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 qui reçoit des crédits parlementaires. Les plans ministériels couvrent une période de trois ans et sont présentés au Parlement au printemps.

priorité (priority)

Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2018-2019, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c'est-à-dire la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les 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)

Rapport d'un ministère recevant des crédits parlementaires qui présente les réalisations réelles 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.

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)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- i. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- ii. Comptes publics du Canada de 2018-2019, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- iii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- iv. Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>
- v. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- vi. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra>
- vii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra>