



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada

# Rapport sur les résultats ministériels 2020-2021

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

---

Kathleen Fox

Présidente  
Bureau de la sécurité des transports du  
Canada

---

L'honorable William Blair, c.p., c.o.m.,  
député

Président du Conseil privé de la Reine  
pour le Canada et ministre de la  
Protection civile

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2021

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

No de 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 [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca)

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

---

## Table des matières

Message de la présidente .....	1
Coup d'œil sur les résultats.....	3
Résultats : ce que nous avons accompli .....	5
Responsabilité essentielle : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport.....	5
Services internes .....	22
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines .....	25
Dépenses réelles .....	25
Ressources humaines réelles .....	27
Dépenses par crédit voté .....	27
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	28
États financiers et faits saillants des états financiers .....	28
Renseignements ministériels .....	31
Profil organisationnel .....	31
Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons .....	31
Contexte opérationnel.....	31
Cadre de présentation de rapports .....	31
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	33
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	33
Dépenses fiscales fédérales .....	33
Coordonnées de l'organisation.....	33
Annexe : définitions.....	35
Notes en fin d'ouvrage .....	39



## Message de la présidente

La fin de l'exercice 2020-2021 est l'occasion de prendre du recul et de faire le point sur les progrès réalisés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) sur un certain nombre de fronts, y compris les défis particuliers auxquels nous avons été confrontés.

Pour commencer par une évidence, le début de l'exercice financier a coïncidé avec l'arrivée de la pandémie mondiale de COVID-19. Par conséquent, au tout début du mois de mars 2020, toute notre organisation s'est soudainement tournée vers le télétravail. Aidés par les efforts considérables de notre équipe de TI, les employés, gestionnaires, directeurs et membres du Bureau ont tous fait preuve d'un dévouement et d'une résilience remarquables. Ils se sont rapidement adaptés et, au cours des 12 mois qui ont suivi, ont continué notre travail fondamental, celui d'enquêter sur les événements de transport et de produire des rapports d'enquête, même en recueillant des renseignements essentiels à distance à plusieurs occasions. Leur efficacité et leur professionnalisme étaient tels qu'à la fin de l'année, nous avons terminé 66 enquêtes, soit un tiers de plus que l'année précédente.

Notre organisation a également connu plusieurs changements de cadres supérieurs cette année, notamment l'arrivée d'un nouveau membre du Bureau à la suite du départ à la retraite d'un autre, et l'entrée en fonction d'un nouveau directeur des enquêtes ferroviaires et pipelinières.

Nous avons également continué à participer activement à [l'enquête](#)<sup>i</sup> menée par l'Iran sur l'abattage du vol 752 d'Ukraine International Airlines, en consacrant des ressources importantes pour déterminer ce qui s'est passé et pourquoi. En plus d'envoyer des enquêteurs sur les lieux de l'accident en Iran et d'observer le téléchargement subséquent des données des enregistreurs à Paris (France), nous avons collaboré avec d'autres organismes d'enquête concernés à l'international, avec de nombreux ministères du gouvernement canadien et avec les familles des victimes. Nous avons également mené une évaluation du rapport d'enquête final du bureau d'enquête sur les accidents d'aéronefs de l'Iran, que nous avons abordé publiquement lors d'une conférence de presse en mars 2021. Nous continuons à plaider activement pour une révision des dispositions de l'Annexe 13 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* afin d'améliorer la crédibilité et la transparence des futures enquêtes sur la sécurité, de sorte que les familles et le public puissent avoir confiance en leurs conclusions et leurs recommandations.

Une autre initiative en cours qui a fait un grand pas vers l'avant cette année est le projet de construction de nouvelles installations qui regroupera notre administration centrale, actuellement à Gatineau, et notre laboratoire d'ingénierie, actuellement situé près de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa. Nous avons maintenant choisi un

emplacement, le campus d'Ottawa du Conseil national de recherches du Canada, et même si les travaux ne devraient pas commencer avant un certain temps, cette dernière étape n'en est pas moins emballante!

Deux autres projets ont également été achevés cette année, chacun d'entre eux ayant nécessité beaucoup de travail. Le premier a été la publication de notre produit phare de communication, la Liste de surveillance du BST, qui contient les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Pour la [Liste de surveillance 2020](#)<sup>ii</sup>, nous avons constaté suffisamment de progrès pour retirer un élément de la Liste précédente, soit la lenteur de la réaction de Transports Canada aux recommandations du BST. Cependant, nous avons également ajouté un élément à la Liste, celui des mouvements imprévus ou non contrôlés d'équipement ferroviaire, et nous avons divisé un autre élément en deux enjeux distincts, soit la gestion de la sécurité et la surveillance réglementaire, pour permettre de se concentrer davantage sur leurs éléments individuels.

L'autre activité importante a été la publication de notre nouveau plan stratégique quinquennal (2021 à 2026). Ce document, qui est le fruit d'un processus important de consultation interne avec le personnel, se penche sur les défis que nous anticipons et fixe des objectifs généraux pour les relever. Des éléments clés, comme adopter le numérique par défaut et tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions, nous aideront à servir les Canadiens en réalisant des gains d'efficacité et en nous adaptant mieux à un monde qui évolue de plus en plus rapidement. Entre-temps, en favorisant l'inclusion et le respect en milieu de travail ainsi qu'en mettant davantage l'accent sur la santé mentale des employés, nous nous attendons à faciliter le recrutement et le maintien en poste des experts qui sont parmi les meilleurs dans leur domaine, afin que nous puissions continuer à mener les enquêtes de grande qualité auxquelles les Canadiens s'attendent et sur lesquelles ils comptent.

En terminant, je suis incroyablement fière de la façon dont les employés du BST ont fait face aux événements de la dernière année ainsi que de nos réalisations. Peu importe le défi, tous nos employés ont réagi avec résilience, dévouement et travail acharné, dans le but d'améliorer la sécurité pour les Canadiens d'un océan à l'autre.

Kathleen Fox  
Présidente

## Coup d'œil sur les résultats

### **Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) 2020-2021**

#### **Utilisation des ressources**

Financières : 36 373 762 \$

Humaines : 224 équivalents temps plein

- Le nombre total d'accidents dans tous les modes signalés en 2020 était 20 % moins élevé que le total de 2019, ce qui signifie qu'il est inférieur de 14 % à la moyenne décennale.
- Il y a eu 42 % moins de décès en 2020 dans l'ensemble des secteurs du transport qu'en 2019. Cela représente une diminution de 34 % par rapport à la moyenne décennale.
- En 2020-2021, le BST a entrepris 41 nouvelles enquêtes, a terminé 66 enquêtes et avait 60 enquêtes en cours à la fin de l'année.
- Le Bureau a réévalué 12 recommandations en suspens comme dénotant une attention entièrement satisfaisante et a formulé 3 nouvelles recommandations au cours de 2020-2021. Le BST estime donc qu'au total, 84,5 % de ses recommandations dénotent une attention entièrement satisfaisante, ce qui représente une hausse de 1,5 point de pourcentage par rapport à mars 2020.
- À la suite de l'abattage en janvier 2020 du vol 752 d'Ukraine International Airlines, le BST a envoyé 2 enquêteurs à Téhéran en 2019-2020. En 2020-2021, le BST a continué sa participation active, notamment par l'observation du téléchargement des données des enregistreurs, la liaison avec d'autres organismes d'enquête à l'international et au Canada, et la communication avec les familles et les victimes. En mars 2021, le BST a discuté de son évaluation du rapport d'enquête final du bureau d'enquête sur les accidents d'aéronefs de l'Iran lors d'une conférence de presse publique.
- En 2020-2021, le BST a publié sa [Liste de surveillance 2020](#)<sup>iii</sup>, qui indique huit principaux enjeux de sécurité qui nécessitent l'attention du gouvernement et de l'industrie. L'édition de cette année comprend de nombreuses mises à jour importantes depuis sa dernière version publiée en 2018.
- Le BST est passé à un environnement numérique au début de la pandémie. Afin de s'assurer que les employés ont les outils et les ressources nécessaires pour travailler à distance sans perturbations majeures, le BST a apporté certaines mises à jour à son infrastructure de TI et a changé bon nombre de ces processus et procédures afin d'utiliser divers outils électroniques et systèmes numériques.

- Le BST poursuit son plan de déménagement à un nouvel emplacement colocalisé sur le campus d'Ottawa du Conseil national de recherches du Canada, avec un déménagement prévu au cours des prochaines années. Le BST communique régulièrement avec d'autres ministères et groupes de travail à mesure que les plans se précisent.

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



## **Résultats : ce que nous avons accompli**

### **Responsabilité essentielle : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport**

#### **Description**

L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. 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 de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes de sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des intervenants pour s'assurer que des mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

#### **Résultats**

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 système de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et de nombreuses 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 généralement révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attendait 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 un autre. De bons progrès ont été réalisés par rapport à plusieurs indicateurs en 2020-2021. Cependant, le BST n'a pas atteint tous ses objectifs de rendement dans tous les modes de transport.

## **Au service des Canadiens**

En 2020-2021, le BST a continué de déployer des efforts pour améliorer la rapidité d'exécution des rapports d'enquête sans pour autant compromettre la qualité. Cette année, le BST a entrepris 41 nouvelles enquêtes et en a terminé 66 dans diverses catégories.

On a observé une légère hausse du délai de traitement moyen dans les différentes catégories d'enquêtes. Le délai de traitement moyen pour terminer les 9 enquêtes complexes de catégorie 2 était de 819 jours comparativement à 680 jours pour l'enquête complexe de catégorie 2 menée en 2019-2020. Quant au délai de traitement moyen de 532 jours pour les 25 enquêtes approfondies de catégorie 3 réalisées en 2020-2021, il était de 39 jours supérieur aux 493 jours requis pour mener à bien 22 enquêtes approfondies de catégorie 3 en 2019-2020. Cette année, le délai de traitement moyen de 304 jours pour les 32 enquêtes de portée limitée de catégorie 4 était supérieur aux 228 jours requis pour mener à bien 26 enquêtes de portée limitée de catégorie 4 en 2019-2020.

En ce qui concerne les réponses aux recommandations du BST, des efforts ont continué d'être déployés en collaboration avec Transports Canada pour passer en revue certaines recommandations plus anciennes qui sont en suspens depuis beaucoup trop longtemps et prendre les mesures appropriées pour les clore. Un accent particulier a été mis sur les recommandations en matière d'aviation, étant donné le nombre plus élevé de recommandations en suspens dans ce mode de transport. En 2020-2021, les réponses à 62 recommandations ont été examinées, et 12 d'entre elles ont été réévaluées et jugées entièrement satisfaisantes, ce qui porte le total global des recommandations entièrement satisfaisantes à 84,5 %. Le BST a également poursuivi ses activités de sensibilisation afin d'inviter les intervenants à prendre part à des discussions proactives et de les encourager à adopter des mesures de sécurité pouvant atténuer les risques cernés. Le BST a publié sa Liste de surveillance 2020 à l'automne. Cette édition de la Liste de surveillance comprend, 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 à renouveler sa relation de nation à nation avec les peuples autochtones, et à faire de la reconnaissance et de la mise en œuvre des droits le fondement de toutes les relations entre les peuples autochtones et le gouvernement fédéral. Le BST a examiné et modernisé sa propre interaction avec les peuples autochtones, dans le respect des principes régissant la relation du gouvernement du Canada avec les peuples autochtones. Le BST a continué de fournir à ses employés la formation et les outils requis pour faire connaître davantage les moyens de communiquer et d'interagir avec les peuples des Premières Nations, des Inuits et des Métis dans la réalisation de son mandat.

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

En 2020-2021, le BST a apporté des modifications à la Politique de classification des événements, y compris des changements à ses produits et processus, comme l'élimination de l'exigence relative à la rédaction de résumés d'événement après déploiement dans le cadre des enquêtes de collecte de données de catégorie 5. L'élimination de ce produit permet au BST de mieux utiliser ses ressources pour réaliser son mandat qui est de promouvoir la sécurité des transports.

Le BST a poursuivi l'examen et la modernisation des outils destinés aux enquêteurs, comme l'outil de suivi des communications de sécurité et le système basé sur la méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité. Au cours des dernières années, le BST a mené des sondages auprès d'intervenants afin de recueillir des commentaires utiles pour améliorer ses produits et services.

En 2020-2021, le BST a analysé la rétroaction reçue des sondages menés auprès d'intervenants dans le but d'améliorer ses produits et services. Un des principaux commentaires formulés concernait le délai requis pour mener à bien les enquêtes et publier les rapports. Le BST a apporté des modifications majeures à ses processus de révision et de traduction afin d'accélérer les délais de publication. Le BST a apporté des changements à son plan de sensibilisation afin de tenir compte des possibilités virtuelles actuelles et de normaliser son message. Les constatations et les recommandations en matière de sécurité ont été intégrées aux plans de sensibilisation dans le but d'amorcer les discussions avec les intervenants. Par ailleurs, on a utilisé les médias sociaux pour promouvoir sa participation aux événements organisés par l'industrie. Finalement, afin de donner suite aux commentaires reçus concernant l'expérience des utilisateurs du site Web, le BST a rendu son site plus convivial pour les appareils mobiles et a revu son utilisation des métabalisés pour optimiser davantage le moteur de recherche.

## **Modernisation**

En 2020-2021, le BST a continué de mettre en œuvre des 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 les meilleurs résultats possible en misant sur des processus, des structures et des systèmes efficaces. Plus particulièrement, le BST a procédé à la mise en œuvre intégrale du système de gestion électronique des documents (GCdocs) exigé par le gouvernement du Canada pour tous les fichiers non rattachés à des enquêtes. Par ailleurs, le BST a poursuivi ses efforts visant à élaborer un outil intégré unique de suivi des projets qui remplacera les nombreuses applications indépendantes actuellement utilisées par les différentes directions de l'organisation pour gérer les projets. D'importants investissements ont été faits pour acquérir des outils de TI à jour et ainsi offrir aux employés la souplesse nécessaire pour travailler depuis n'importe quel endroit.

Le BST a continué d'élaborer un cadre pour les évaluations ciblées et le partage des leçons apprises en vue de soutenir l'amélioration continue. Les efforts et les investissements se sont poursuivis 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.

En collaboration avec le Conseil national de recherches du Canada, le BST a terminé la phase de définition des exigences relatives à son nouveau laboratoire et administration centrale dans le cadre du programme de Laboratoires Canada.

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

L'un des problèmes de sécurité de longue date dans le mode de transport ferroviaire est la mise en œuvre des enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL). Ces enregistreurs devraient fournir des renseignements très utiles pour aider les enquêteurs du BST à faire leur travail. En 2018-2019, le projet de loi C-49 a reçu la sanction royale, établissant ainsi le fondement juridique nécessaire pour aller de l'avant. En 2019-2020, le BST a continué de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada pour mettre en place les documents réglementaires nécessaires à la mise en œuvre des EAVL. À la lumière des modifications législatives et des nouveaux règlements à venir, le BST a terminé l'examen et la mise à jour de ses propres procédures relatives au traitement des enregistrements de bord au cours de ses enquêtes. Le BST a publié sa Politique sur le traitement des enregistrements de bord en avril 2020; cette politique aborde le traitement physique de l'équipement d'enregistrement de bord par le BST et la gestion de l'information qui en est issue.

### **Principaux risques qui pourraient toucher notre capacité de réaliser nos plans et nos résultats**

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'organisation.

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 activités 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'adoption de dispositifs pilotés à distance dans les systèmes de transport existants ne sont que quelques exemples mettant en évidence cet environnement difficile. Les progrès technologiques engendrent également une croissance exponentielle dans les données accessibles pour les enquêtes et d'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 s'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. Comme la pandémie de COVID-19 l'a démontré, il faut absolument veiller à ce que ces outils ne soient pas exposés à des interruptions par des tierces parties ou d'autres événements.

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 à un traumatisme émotionnel importants. 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 indirects. 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 dépêcher ses enquêteurs en temps opportun dans l'Arctique et d'autres régions éloignées, et qu'il ne puisse pas y maintenir le bon déroulement des opérations, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et d'infrastructure de soutien. 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 s'acquitter efficacement de son mandat. Au cours des dernières années, la visibilité du BST a considérablement augmenté en raison d'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.

Un autre risque auquel le BST est confronté concerne les contestations juridiques de ses processus opérationnels, de ses pouvoirs des enquêteurs et de la loi qui régit 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 de 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 des conversations de bord et les transcriptions, de même que les déclarations des témoins. 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 sa loi habilitante, 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.

### **Expérimentation**

Le BST n'a fait aucune expérimentation en 2020-2021.

## Résultats atteints

### Taux d'accident

Cet indicateur est mesuré comme suit :

- 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 canadiens d'une jauge brute de 15 ou plus (à l'exception des navires à passagers et des bateaux de pêche) en cause dans un accident de navigation par million de navires-kilomètres.
- Pour le secteur pipelinier, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.
- Pour le secteur ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur une voie principale par million de trains-milles en voie principale.

Pour déterminer si la cible est atteinte pour cet indicateur, le taux d'accident de l'année courante est comparé à la moyenne décennale. Lorsque le résultat de l'année courante est inférieur ou égal à la moyenne décennale, la cible est considérée comme atteinte. Pour le secteur maritime, les données portant sur les navires-kilomètres sont seulement disponibles de 2015 à 2020. Pour ces données, lorsque le résultat de l'année courante est inférieur ou égal à la moyenne sur 5 ans, la cible est considérée comme atteinte.

### Nombre d'accidents mortels

Cet indicateur est mesuré en comparant le nombre d'accidents mortels de l'année courante à la moyenne décennale. Lorsque le résultat de l'année courante est égal à la moyenne décennale, la cible est considérée comme atteinte.

### Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)

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

### Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une attention entièrement satisfaisante

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

### Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4

À compter de l'exercice financier 2020-2021, la cible pour cet indicateur de rendement a été modifiée pour passer de 200 jours à 220 jours, conformément aux modifications apportées à la Politique de classification des événements du BST.

### Indicateurs des résultats liés aux programmes

À l'heure actuelle, le BST mesure ses résultats ministériels et ses résultats liés aux programmes au moyen du même ensemble d'indicateurs.

### Résultats atteints : Secteur aérien

Table 1. Système de transport aérien : résultats réels, exercices financiers 2018-2019 à 2020-2021

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
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	Mars 2021	<p><b>Cible atteinte</b> 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.</p> <p>En 2018, le taux d'accidents d'aéronefs était de 3,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 5,2 accidents.</p>	<p><b>Cible atteinte</b> 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.</p> <p>En 2019, le taux d'accidents d'aéronefs était de 3,7 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,9 accidents.</p>	<p><b>Cible non atteinte</b> 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.</p> <p>En 2020, le taux d'accidents d'aéronefs était de 5,8 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 4,7 accidents.</p>
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2021	<p><b>Cible atteinte</b> En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 23, ce qui est inférieur à la</p>	<p><b>Cible non atteinte</b> En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 33, ce qui est</p>	<p><b>Cible atteinte</b> En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 12, ce qui est inférieur à la</p>



Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
				moyenne décennale de 32, et le nombre de décès était de 38, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 55.	supérieur à la moyenne décennale de 30, et le nombre de décès était de 70, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 52	moyenne décennale de 30, et le nombre de décès était de 16, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 52.
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	78 %	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 75 %	<b>Cible atteinte</b> 77 %	<b>Cible atteinte</b> 78 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 75 %	<b>Cible atteinte</b> 100 %	<b>Cible atteinte</b> 75 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	10,5 ans	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 11 ans	<b>Cible atteinte</b> 10,5 ans	<b>Cible atteinte</b> 11 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 689 jours	<b>Cible non atteinte</b> 1696 jours	<b>Sans objet</b>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 550 jours	<b>Cible non atteinte</b> 686 jours	<b>Cible non atteinte</b> 704 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 447 jours	<b>Cible atteinte</b> 428 jours	<b>Cible non atteinte</b> 488 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 192 jours	<b>Cible non atteinte</b> 212 jours	<b>Cible atteinte</b> 198 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 14 jours	<b>Cible atteinte</b> 39 jours	<b>Cible non atteinte</b> 70 jours

### Résultats atteints : Secteur maritime

Table 2. Système de transport maritime : résultats réels, exercices financiers 2018-2019 à 2020-2021

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
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	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 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 décennale.	<b>Cible non atteinte</b> En 2019, le taux d'accidents des navires commerciaux canadiens était inférieur à la moyenne sur 4 ans, et le taux d'accidents des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne décennale. Par contre, le taux d'accidents des navires	<b>Cible non atteinte</b> En 2020, le taux d'accidents des navires commerciaux canadiens était légèrement inférieur à la moyenne sur 5 ans, mais le taux d'accidents des bateaux de pêche était supérieur à la moyenne décennale. Le taux d'accidents des navires

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
				<p>Les taux d'accidents maritimes en 2018 étaient de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,0 accidents par 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 2,8;</li> <li>• 1,0 accident par 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5;</li> <li>• 5,1 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,3.</li> </ul>	<p>commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche était supérieur à la moyenne sur 4 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2019 étaient de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4,9 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 4 ans de 6,3;</li> <li>• 2,0 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 4 ans de 1,6;</li> <li>• 5,0 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,2.</li> </ul>	<p>commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche était également supérieur à la moyenne sur 5 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2020 étaient de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5,6 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 5 ans de 5,7;</li> <li>• 2,0 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 5 ans de 1,7;</li> <li>• 6,2 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 6,0.</li> </ul>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 14, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 11,9, et le nombre de décès était de 22, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 16,0.	<b>Cible non atteinte</b> En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 13, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 11,3, et le nombre de décès était de 17, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 15,2.	<b>Cible non atteinte</b> En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 9, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 11,3, mais le nombre de décès était de 18, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 15,4.
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	84 %	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 83 %	<b>Cible atteinte</b> 85 %	<b>Cible atteinte</b> 87 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 60 %	<b>Cible non atteinte</b> 33 %	<b>Cible non atteinte</b> 0 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	10 ans	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 10,6 ans	<b>Cible non atteinte</b> 10,6 ans	<b>Cible non atteinte</b> 11 ans

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
sécurité relevées						
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 574 jours	<b>Sans objet</b>	<b>Cible non atteinte</b> 953 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 417 jours	<b>Cible non atteinte</b> 548 jours	<b>Cible non atteinte</b> 708 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 294 jours	<b>Cible non atteinte</b> 341 jours	<b>Cible non atteinte</b> 370 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 52 jours	<b>Cible atteinte</b> 30 jours	<b>Cible atteinte</b> 50 jours

### Résultats atteints : Secteur pipelinier

Tableau 1. Système de transport pipelinier : résultats réels, exercices financiers 2018-2019 à 2020-2021

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
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	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 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.	<b>Cible atteinte</b> En 2019, le taux d'accidents de pipeline était de 0,0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,4.	<b>Cible atteinte</b> En 2020, le taux d'accidents de pipeline était de 0,0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,3.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
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	100 %	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 100 %	<b>Cible atteinte</b> 100 %	<b>Cible atteinte</b> 100 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Cible atteinte</b> 100 %	<b>Sans objet</b>
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 522 jours	<b>Cible non atteinte</b> 513 jours	<b>Sans objet</b>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 264 jours	<b>Sans objet</b>	<b>Cible non atteinte</b> 279 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 165 jours	<b>Cible non atteinte</b> 62 jours	<b>Cible non atteinte</b> 171 jours

### Résultats atteints : Secteur ferroviaire

Tableau 2. Système de transport ferroviaire : résultats réels, exercices financiers 2018-2019 à 2020-2021

Résultats ministériel	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
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	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> En 2018, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,3.	<b>Cible non atteinte</b> En 2019, le taux d'accidents en voie principale était de 3,3 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,3.	<b>Cible non atteinte</b> En 2020, le taux d'accidents en voie principale était de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,4.
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 55, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 66.  Les accidents ferroviaires ont	<b>Cible non atteinte</b> En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 68, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 64,6.  Les accidents ferroviaires ont causé 72 décès	<b>Cible atteinte</b> En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 58, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 64,5.  Les accidents ferroviaires ont causé 59 décès en 2020, ce qui

Résultats ministériel	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
				causé 57 décès en 2018, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 74	en 2019, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 72,8.	est inférieur à la moyenne décennale de 73.
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	88 %	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 88 %	<b>Cible atteinte</b> 90 %	<b>Cible atteinte</b> 91 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 11 %	<b>Cible non atteinte</b> 11 %	<b>Cible non atteinte</b> 13 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 7,8 ans	<b>Cible non atteinte</b> 9,2 ans	<b>Cible non atteinte</b> 9,5 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2021	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>	<b>Sans objet</b>
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 672 jours	<b>Sans objet</b>	<b>Cible non atteinte</b> 811 jours



Résultats ministériel	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 447 jours	<b>Cible non atteinte</b> 520 jours	<b>Cible non atteinte</b> 540 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2021	<b>Cible non atteinte</b> 214 jours	<b>Cible non atteinte</b> 219 jours	<b>Cible non atteinte</b> 374 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2021	<b>Cible atteinte</b> 51 jours	<b>Cible non atteinte</b> 105 jours	<b>Cible non atteinte</b> 93 jours

**Ressources financières budgétaires (en dollars)**

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
26 886 508	26 886 508	29 248 825	28 397 258	1 510 750

**Ressources humaines (équivalents temps plein)**

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2020-2021
177	174	(3)

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](#)<sup>iv</sup>.

## 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 désignent les activités et les ressources des 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 de communication;
- 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

Afin de continuer à améliorer la prestation des services et de faciliter le travail à distance, un certain nombre de processus ont été migrés vers un environnement entièrement numérique.

Le déploiement rapide et efficace des signatures numériques lancé en mars 2020, la migration vers un environnement MS Teams et les nombreux ajustements connexes apportés à divers autres systèmes ministériels ont permis au BST de continuer à mener ses activités à un rythme soutenu, avec une incidence globale minimale sur la productivité.

En 2020-2021, le système de gestion de documents GCdocs a été déployé, ce qui a permis aux employés du BST de travailler dans un environnement sans papier, contribuant ainsi à favoriser le télétravail pendant la pandémie. L'organisme a également travaillé à la transition de l'ancien système de comptabilité vers la plateforme SAP, harmonisant ainsi le BST avec les systèmes normalisés du gouvernement du Canada. La transition vers l'environnement infonuagique a également été amorcée.

La Division des ressources humaines (RH) du BST a appuyé les initiatives de diversité et d'inclusion ainsi que d'autres initiatives qui ont une incidence sur le bien-être des employés. Les progrès réalisés dans le cadre de ces initiatives font partie de la réponse ministérielle à l'Appel à l'action du greffier en faveur de la lutte contre le racisme, de l'équité et de l'inclusion. De nouveaux outils de dotation ont également été mis à la disposition des gestionnaires en 2020-2021.

La Division des finances du BST a continué de travailler en collaboration avec la Division des RH et le personnel de la rémunération de Services publics et Approvisionnement Canada pour s'assurer que les problèmes causés par Phénix sont réduits au minimum et que les employés sont payés en temps opportun. S'il y avait lieu, des avances de fonds ont été consenties aux employés. Finalement, le projet visant à colocaliser l'administration centrale et le laboratoire d'ingénierie du BST dans une installation moderne dans la région de la capitale nationale grâce à la participation au programme de Laboratoires Canada continue d'avancer comme prévu.

### Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2020-2021
6 721 627	6 721 627	8 215 701	7 976 504	1 254 877

### Ressources humaines (équivalents temps plein)

Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2020-2021
50	50	0

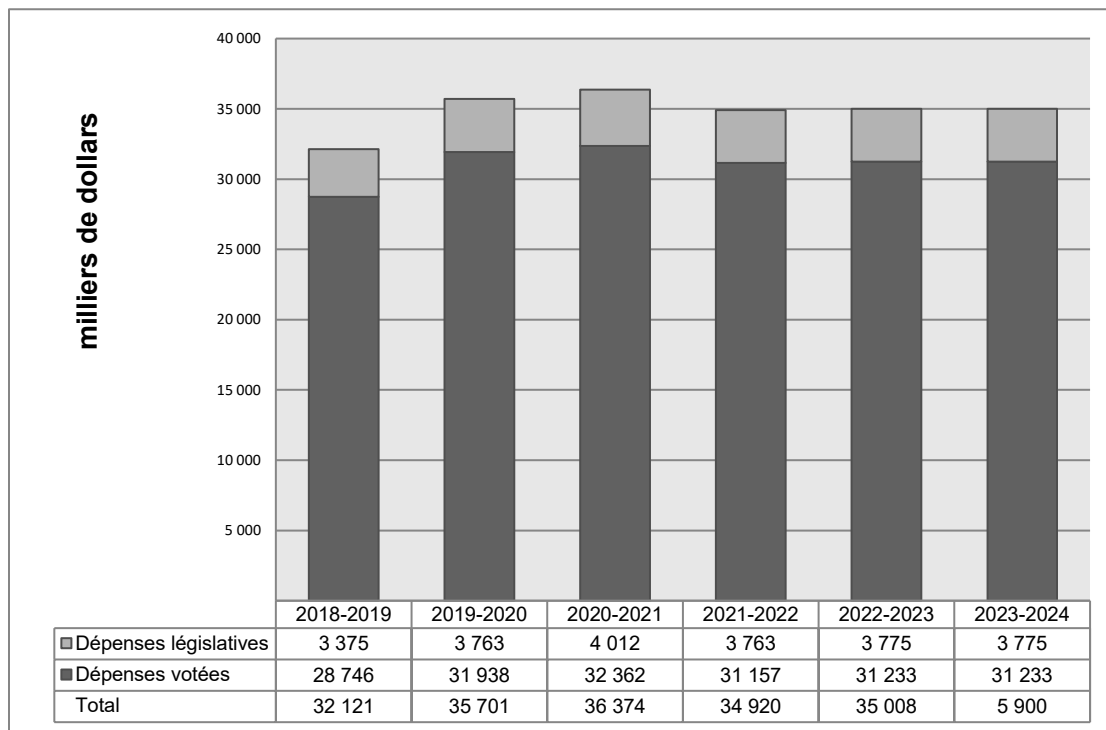


## Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

### Dépenses réelles

#### Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le graphique qui suit présente les dépenses prévues (votées et législatives) au fil du temps.



Le graphique des tendances relatives aux dépenses illustre les dépenses réelles (2018-2019 à 2020-2021) et les dépenses prévues (2021-2022 à 2023-2024). Les variations dans les dépenses législatives d'une année à l'autre sont directement attribuables aux allocations du régime d'avantages sociaux des employés associées à leur salaire. La section suivante comprend une analyse plus poussée des tendances liée à ce tableau.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2020-2021	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	26 886 508	26 886 508	27 936 216	28 006 661	29 248 825	25 337 317	28 806 211	28 397 258
Services internes	6 721 627	6 721 627	6 984 054	7 001 665	8 215 701	6 783 585	6 894 275	7 976 504
Total	33 608 135	33 608 135	34 920 270	35 008 326	37 464 526	32 120 902	35 700 486	36 373 762

Les dépenses réelles de 2018-2019 à 2020-2021 sont les dépenses réelles telles qu'elles figurent dans les Comptes publics du Canada. La hausse importante des dépenses réelles en 2019-2020 et en 2020-2021 par rapport à l'exercice 2018-2019 est principalement due à l'augmentation des dépenses salariales sous forme de paiements rétroactifs pour les exercices précédents et de hausses salariales pour l'exercice en cours. Ces augmentations sont conformes aux conventions collectives signées et ratifiées.

L'augmentation importante de 3,9 millions de dollars entre les dépenses prévues de 2020-2021 et les autorisations totales (pouvant être utilisées) de 2020-2021 s'explique par les autorisations supplémentaires que le BST a reçues tout au long de l'exercice :

- 2,1 millions de dollars pour les allocations de rémunération et le financement des dommages causés par Phénix;
- 1,0 million de dollars pour le report du budget de fonctionnement de 2019-2020;
- 0,4 million de dollars pour les montants connexes des régimes d'avantages sociaux des employés;
- 0,3 million de dollars découlant de son protocole d'entente avec Laboratoires Canada.

Le solde de 0,1 million de dollars comprend les gains provenant de la vente d'immobilisations, qui n'était pas incluse dans les dépenses prévues ou le budget principal des dépenses.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants prévus pour l'exercice 2020-2021 et les exercices subséquents se composent des sommes du

budget principal des dépenses et les montants des niveaux de référence annuels seulement. L'augmentation des dépenses prévues pour 2021-2022 de 1,3 million de dollars et 2022-2023 de 1,4 million de dollars par rapport au budget principal des dépenses de 2020-2021 est avant tout attribuable aux allocations de rémunération pour les augmentations salariales résultant de négociations collectives, augmentations qui étaient approuvées au cours des exercices précédents, mais qui sont maintenant incluses dans la mise à jour annuelle des niveaux de référence et le budget principal des dépenses.

## Ressources humaines réelles

### Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	163	173	177	174	177	177
Services internes	46	47	50	50	50	50
Total	209	220	227	224	227	227

Les équivalents temps plein réels pour 2018-2019 et les années précédentes étaient inférieurs aux prévisions en raison des postes vacants. Les équivalents temps plein réels (222) pour 2019-2020 ne sont que légèrement inférieurs à ceux prévus pour 2019-2020. Les équivalents temps plein prévus du BST ont augmenté à 227 à compter de 2020-2021 en raison de la dotation continue des postes vacants ainsi que de certaines réorganisations internes. Les équivalents temps plein réels (224) en 2020-2021 étaient très proches de la valeur prévue.

## 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 2020-2021](#)<sup>y</sup>.

## 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](#)<sup>vi</sup>.

## 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 2021 se trouvent sur le [site Web du Ministère](#)<sup>vii</sup>.

### Faits saillants des états financiers

**État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2021 (en milliers de dollars)**

Renseignements financiers	Résultats prévus 2020-2021	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2019-2020	Écart (résultats réels de 2020-2021 moins résultats prévus de 2020-2021)	Écart (résultats réels de 2020-2021 moins résultats réels de 2019-2020)
Total des charges	38 395	40 206	40 411	1811	(205)
Total des revenus	35	13	28	(22)	(15)
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement	38 360	40 193	40 383	1833	(190)

Les résultats prévus pour 2020-2021 sont fondés sur les estimations connues au moment de la préparation du Plan ministériel et présentées dans [l'état des résultats prospectif](#)<sup>viii</sup>. Par conséquent, les résultats prévus excluent le financement supplémentaire pour les rajustements à la rémunération découlant des conventions collectives signées et ratifiées, ainsi que le financement supplémentaire prévu pour la mise en œuvre de l'entente sur les dommages-intérêts du système de paye Phénix pour les employés. Pour cette raison, les dépenses prévues pour 2020-2021 ont été estimées à 38,4 M\$, tandis que les dépenses réelles sont plus élevées (à savoir 40,2 M\$).

Selon la comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement totales du BST ont diminué de 0,2 M\$, passant de 40,4 M\$ en 2019-2020 à 40,2 M\$ en 2020-2021. Malgré une augmentation de 1,6 M\$ des salaires des employés, la pandémie mondiale de COVID-19 et les restrictions de voyage qui en ont découlé ont eu une incidence sur les



opérations courantes et les habitudes de dépenses du BST. En effet, cela a entraîné une baisse importante des dépenses de fonctionnement dans les domaines du transport et des communications et, dans une moindre mesure, les services professionnels et spéciaux.

Les revenus du BST sont accessoires et sont principalement le résultat du rabais reçu de son fournisseur pour l'utilisation des cartes d'achat du BST en 2020-2021.

**État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2021 (en milliers de dollars)**

Renseignements financiers	2020-2021	2019-2020	Écart (2020-2021 moins 2019-2020)
Total des passifs nets	6566	8110	(1544)
Total des actifs financiers nets	2595	4633	(2038)
Dette nette du Ministère	3971	3477	494
Total des actifs non financiers	5938	4870	1068
Situation financière nette du Ministère	1967	1393	574

Le total des passifs nets du BST comprend principalement les créanciers et les charges à payer liés aux opérations qui représentent 2,7 M\$ ou 42 % (62 % en 2019-2020) et les indemnités de vacances et congés compensatoires qui représentent 2,9 M\$ ou 45 % (24 % en 2019-2020) du total des passifs. Le passif au titre des avantages sociaux futurs liés aux indemnités de départ représente 0,9 M\$ ou 14 % (14 % en 2019-2020) du total des passifs. La diminution globale des passifs nets entre les exercices est principalement attribuable aux montants rétroactifs importants de fin d'exercice découlant de la convention collective signée et ratifiée pour la classification du groupe AO-CAI, qui étaient en souffrance à la fin de l'exercice 2019-2020. Ce passif a été libéré en 2020-2021, puisque ces montants ont été versés aux employés au début de l'exercice. Ces montants ont été compensés par une augmentation moindre des congés annuels et compensatoires, qui découle du report du paiement obligatoire des congés annuels et compensatoires excédentaires pour la quatrième année consécutive.

Le total des actifs financiers nets comprend les débiteurs, les avances et les montants à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant à recevoir du Trésor représente 95 % ou 2,5 M\$ (93 % en 2019-2020) du solde de fin d'exercice, et une diminution de 1,8 M\$ par rapport à l'exercice précédent. Il s'agit d'une diminution du montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de prélever du Trésor à l'avenir pour s'acquitter de ses passifs à court terme sans autres crédits. Le total des actifs financiers nets du BST a diminué de 2,0 M\$ d'un exercice à l'autre, principalement en raison du montant moindre à recevoir du Trésor.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant jusqu'à 5,7 M\$ ou 97 % du solde (97 % en 2019-2020), l'inventaire et les dépenses payées d'avance comptant pour le reste (3 %). Cette augmentation de 1,1 M\$ des actifs non financiers entre les exercices découle principalement de l'amortissement annuel (1,1 M\$), qui est compensé par l'achat de nouveaux actifs (2,2 M\$).

## Renseignements ministériels

### Profil organisationnel

**Ministre de tutelle** : L'honorable William Blair, c.p., c.o.m., député

Administratrice générale : 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](#)<sup>ix</sup> (L.C. 1989, ch. 3)

Année d'incorporation ou de création : 1990

### Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons

La section « Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons » est accessible sur le [site Web du BST](#)<sup>x</sup>.

### Contexte opérationnel

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

### Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2020-2021 sont illustrés ci-dessous.

## Cadre ministériel des résultats

### Responsabilité essentielle : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport

Cadre ministériel des résultats

**Résultat ministériel 1 :**  
Le système de transport est plus sécuritaire

- Indicateurs du résultat ministériel 1 :
- Taux d'accident (sur une période de 10 ans)
  - Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans), excluant les enquêtes d'événements pipeliniers

**Résultat ministériel 2 :**  
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées

- Indicateurs du résultat ministériel 2 :
- Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une attention entièrement satisfaisante (depuis la création du BST)
  - Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises
  - Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)

**Résultat ministériel 3 :**  
Les enquêtes sur les événements sont efficaces

- Indicateurs du résultat ministériel 3 :
- Durée moyenne pour terminer les rapports d'enquête

Répertoire des programmes

Enquêtes d'événements aéronautiques

Enquêtes d'événements ferroviaires

Enquêtes d'événements maritimes

Enquêtes d'événements pipeliniers



Bureau de la sécurité des transports du Canada

Transportation Safety Board of Canada

## 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](#)<sup>xii</sup>.

## Tableaux de renseignements supplémentaires

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

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

## Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)<sup>xv</sup>. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, dont des descriptions, des objectifs, des données historiques et des renvois aux programmes de dépenses fédérales connexes, ainsi qu'aux évaluations et à l'ACS Plus reliées aux dépenses fiscales.

## Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

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

**Téléphone** : 1-800-387-3557

**Courriel** : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)<sup>xvi</sup>

**Site Web** : [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca)<sup>xvii</sup>



## **Annexe : définitions**

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

Processus analytique utilisé pour évaluer l'effet des politiques, des programmes et des services sur divers groupes de femmes, d'hommes et de personnes allosexuelles en fonction de multiples facteurs, notamment la race, l'ethnie, la religion, l'âge et l'incapacité physique ou mentale.

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

Un cadre qui relie les responsabilités essentielles du ministère à ses résultats ministériels et à ses indicateurs de résultats ministériels.

### **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. Pour un poste donné, le nombre d'équivalents temps plein représente le rapport entre le nombre d'heures travaillées par une personne, divisé par le nombre d'heures normales prévues dans sa convention collective.

**expérimentation** (*experimentation*)

La tenue d'activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'étayer la prise de décisions fondée sur des éléments probants, et à améliorer les résultats pour les Canadiens en apprenant ce qui fonctionne, pour qui et dans quelles circonstances. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles approches), mais en est différente, car elle comporte une comparaison rigoureuse des résultats. À titre d'exemple, le fait d'utiliser un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être un cas d'innovation; le fait de conduire des essais systématiques du nouveau site Web par rapport aux outils existants de sensibilisation ou un ancien site Web pour voir celui qui permet une mobilisation plus efficace 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*)

Une mesure quantitative du progrès réalisé 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 habituellement présentés au Parlement au printemps.

**priorité ministérielle** (*departmental priority*)

Plan ou projet qu'un ministère a choisi de cibler et dont il 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 des résultats ministériels souhaités.

**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 qui présente les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

**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 ministériel** (*departmental result*)

Une conséquence ou un résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

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

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2020-2021, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2019 (c'est-à-dire lutter contre les changements climatiques, renforcer la classe moyenne, parcourir le chemin de la réconciliation, assurer la santé et la sécurité des Canadiens et placer le Canada en position favorable pour assurer sa réussite dans un monde incertain.

**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.

**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.

## Notes en fin d'ouvrage

---

- i Enquête sur la sécurité du transport aérien A20F0002, <http://www.bst.gc.ca/fra/enquetes-investigations/aviation/2020/a20f0002/a20f0002.html>
- ii Liste de surveillance 2020, <http://www.bst.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/index.html>
- iii Liste de surveillance 2020, <http://www.bst.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/index.html>
- iv Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- v Comptes publics du Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- vi Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- vii États financiers, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2021/efp-ffs-2021.html>
- viii L'état des résultats prospectif, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/erp-fso.html>
- ix Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>
- x Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.html>
- xi Le contexte opérationnel du BST, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.html>
- xii Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xiii Stratégie ministérielle de développement durable, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2021/smdd-dsds-2021.html>
- xiv Analyse comparative entre les sexes plus, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2021/GBAst-2021.html>
- xv Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-eng.asp>
- xvi Adresse courriel : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)
- xvii Site Web du BST, [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca)