

Plan ministériel

Bureau de la sécurité des
transports du Canada

2019-2020

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

L'honorable Dominic LeBlanc, c.p., c.r., député
Ministre des Affaires intergouvernementales et
du Nord et du Commerce intérieur et
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

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

N° de cat. TU1-14F-PDF

ISSN 2371-798X

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

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

Table des matières

Message de la présidente	1
Aperçu de nos plans et contexte opérationnel	3
Résultats prévus : ce que nous voulons accomplir cette année et par la suite	7
Responsabilités essentielles	7
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	7
Description	7
Faits saillants de la planification	7
Services internes	20
Description	20
Faits saillants de la planification	21
Dépenses et ressources humaines.....	23
Dépenses prévues	23
Ressources humaines prévues.....	24
Budget des dépenses par crédit voté.....	25
État des résultats condensé prospectif	25
Renseignements complémentaires	27
Renseignements ministériels.....	27
Profil organisationnel.....	27
Raison d’être, mandat et rôle : composition et reponsabilités	27
Cadre de présentation de rapports	28
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	30
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	30
Coordonnées de l’organisation.....	30
Annexe : définitions	31
Notes en fin d’ouvrage.....	35

Message de la présidente

Au cours des deux dernières années, au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), nous avons déployé des efforts concertés pour moderniser et améliorer la façon dont nous menons nos activités. Afin de mieux servir les Canadiens, nous avons examiné la façon dont nous menons les enquêtes, les processus que nous suivons et les produits d'information que nous publions pour nous assurer d'offrir des résultats pertinents, de manière efficace et efficiente.

En plus d'avoir permis d'obtenir les ressources nécessaires pour nous acquitter complètement de notre mandat, cet examen a mené à des réalisations importantes en 2018–2019. Entre autres, nous avons augmenté le nombre d'enquêtes terminées et avons réduit les délais d'exécution. Notre nouvelle Politique relative à la classification des événements de transport nous aide aussi à réagir de manière appropriée aux accidents et aux incidents de transport, alors que les nouveaux rapports d'enquête courts et les résumés de l'événement postdéploiement signifient que nous pouvons communiquer les renseignements plus rapidement aux Canadiens.

Alors que nous entamons un nouvel exercice, nous maintiendrons le cap en ce qui concerne nos efforts de modernisation. En particulier, notre effectif profitera d'un programme plus solide de formation à l'interne, que nous mettrons complètement en œuvre cette année. Nous poursuivrons diverses initiatives visant à assurer le bien-être de nos employés, entre autres la mise en œuvre de notre stratégie en matière de santé mentale et de notre programme révisé de santé et sécurité au travail. Nous entreprendrons également un examen des outils d'analyse de la sécurité et de gestion de projet utilisés par nos enquêteurs et par l'équipe de gestion.

Nos plans comprennent aussi la mise à niveau de notre laboratoire d'ingénierie et des installations de notre administration centrale afin que les enquêteurs et les autres employés puissent profiter des plus récents outils, systèmes et applications technologiques, et qu'ils puissent travailler plus efficacement dans des installations modernes.

Alors que nous approchons la fin de notre plan stratégique quinquennal actuel, nous commencerons à planifier une consultation auprès de nos intervenants sur nos produits, nos processus et nos services.

Pendant que nous mettons la touche finale à nos efforts de modernisation, nous nous engageons à continuer de jouer un rôle clé dans la promotion de la sécurité des transports en réagissant aux risques, aux défis et aux circonstances changeantes qui se présentent. Le BST poursuivra ses efforts pour améliorer les choses et pour apporter les changements de sécurité que la population canadienne mérite et auxquels elle s'attend du BST.

Kathleen Fox
Présidente

Aperçu de nos plans et contexte opérationnel

Aperçu de nos plans

Le Plan stratégique quinquennal du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) cerne les priorités qui orienteront les efforts du BST pour la période de 2016-2017 à 2020-2021. Le Plan stratégique identifie quatre objectifs stratégiques. Sur une base annuelle, le BST élabore son Plan ministériel et un Plan d'affaires qui décrivent les priorités et les activités précises qui seront entreprises selon chacun des quatre objectifs stratégiques.

Objectif stratégique 1 : Servir les Canadiens et les Canadiennes

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

- assurerons la rapidité et la qualité des enquêtes et des communications en matière de sécurité;
- augmenterons la fréquence des mises à jour sur les enquêtes;
- moderniserons nos interactions avec les peuples autochtones.

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

Objectif stratégique 2 : Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

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

Pour ce faire, nous :

- examinerons et moderniserons les outils pour les enquêteurs;
- effectuerons un sondage pour obtenir la rétroaction des intervenants sur les produits et processus du Bureau de la sécurité des transports (BST).

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments des priorités pangouvernementales suivantes : livrer les résultats et une économie forte.

Objectif stratégique 3 : Moderniser notre milieu de travail

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

- mettrons en œuvre un programme renouvelé de formation interne pour les enquêteurs;

- mettrons en œuvre un programme d'évaluation et de leçons retenues;
- moderniserons notre intranet;
- moderniserons notre équipement de TI et de vidéoconférence;
- réviserons nos politiques et procédures organisationnelles;
- moderniserons notre équipement et nos installations de l'administration centrale et du laboratoire;
- mettrons à jour nos programmes de santé et de sécurité et de bien-être des employés.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments de la priorité pangouvernementale suivante : la modernisation de la fonction publique.

Objectif stratégique 4 : Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

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

- participerons à la mise en œuvre d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive.

Ces mesures s'harmonisent avec la priorité accordée à la sécurité ferroviaire dans la lettre du mandat du ministre des Transports.

Pour de plus amples renseignements sur les plans, les priorités et les résultats prévus du BST, consulter la section « Résultats prévus » du présent rapport.

Contexte opérationnel : conditions touchant notre travail

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien et international très vaste et complexe. Bon nombre d'organisations canadiennes et étrangères sont responsables d'améliorer la sécurité des transports ou y prennent part. Le BST n'a pas le pouvoir ou l'autorité nécessaire pour ordonner à autrui de mettre en œuvre ses recommandations ou d'apporter des changements. Le Bureau doit donc présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers à participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, le BST doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » d'affecter ses ressources et de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité, et ce, malgré d'autres priorités concurrentes.

En outre, vu la mondialisation croissante de l'industrie du transport, les gouvernements et l'industrie cherchent à harmoniser davantage les politiques et les pratiques entre pays dans le but de faciliter le commerce transfrontalier ainsi que la circulation des personnes et des biens. Par exemple, les règles qui s'appliquent aux trains qui traversent chaque jour la frontière

canado-américaine doivent être harmonisées afin d'éviter de ralentir ou d'arrêter les trains, ou encore de causer des problèmes administratifs aux sociétés. Cela complique alors le travail du BST. Pour obtenir des résultats (c.-à-d. faire mettre en œuvre des mesures de sécurité), le BST ne peut plus simplement se tenir en contact avec les parties intéressées canadiennes et les convaincre d'agir de leur propre initiative. Le BST doit convaincre les parties intéressées canadiennes et étrangères de prendre des mesures de façon coordonnée et uniforme.

Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport, qui sont impossibles à prédire efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. De plus, au cours des dernières années, la visibilité du BST a augmenté considérablement à la suite d'enquêtes sur des événements très médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'utilisation accrue des médias sociaux pour transmettre des renseignements sur la sécurité. La visibilité accrue du BST a fait en sorte que les attentes des intervenants et du public sont plus élevées que jamais.

En 2019-2020, le BST continuera ses projets visant à examiner et à moderniser ses processus opérationnels de base et ses produits, de sorte que le BST puisse optimiser encore plus l'utilisation de ses ressources et qu'il s'adapte aux attentes changeantes du public. Toutefois, l'équipe de direction s'assurera de maintenir un juste équilibre entre l'atteinte des objectifs à court terme et celle des objectifs à long terme.

Résultats prévus : ce que nous voulons accomplir cette année et par la suite

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 généralement reflété des avancées dans la sécurité des transports et nous nous attendons à obtenir des résultats semblables en 2019-2020.

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. À l'heure actuelle, les plus grands défis se trouvent dans le mode de l'aviation, mais le BST fait également face à des défis associés à la ponctualité de ses rapports dans le mode ferroviaire. On s'attend à continuer de progresser à l'égard d'un certain nombre d'indicateurs en 2019-2020, à la suite de la réalisation de diverses initiatives de modernisation.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2019-2020, le BST s'efforcera délibérément de maintenir la qualité des enquêtes et des rapports dans tous les modes de transport tout en continuant d'améliorer leur rapidité d'exécution. Le BST évaluera sa nouvelle politique relative à la classification des événements et les processus opérationnels connexes, mis en place l'année dernière, et apportera des modifications au besoin. Maintenant qu'il a rattrapé le retard dans le traitement des enquêtes plus anciennes, le BST s'attend à terminer la plupart de ses enquêtes actuelles et futures dans les délais établis.

En ce qui concerne les réponses à ses recommandations, le BST continuera de déployer des efforts en collaboration avec Transports Canada pour examiner les recommandations non résolues et prendre les mesures appropriées afin de clore celles qui sont en suspens depuis trop longtemps. L'accent sera mis plus particulièrement sur les recommandations aériennes, étant donné le nombre élevé de recommandations non résolues pour ce mode. Le BST poursuivra ses activités de sensibilisation pour mobiliser les intervenants dans des discussions proactives et les encourager à mettre en œuvre des mesures de sécurité pouvant atténuer les risques qui ont été cernés. Les intervenants participeront également aux discussions sur les principaux enjeux de sécurité figurant sur la liste de surveillance du BST.

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

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2018-2019, le BST a mis en œuvre une nouvelle politique relative à la classification des événements, y compris des changements à ses produits et processus comme les nouvelles enquêtes de portée limitée de catégorie 4 et les rapports abrégés. En 2019-2020, on entreprendra l'examen et la modernisation des divers outils utilisés par les enquêteurs pour l'analyse de la sécurité et la gestion de projet. On entreprendra également la planification de l'exécution d'un sondage afin de recueillir les commentaires des intervenants sur les produits, les processus et les services du BST en 2020. Les résultats du sondage serviront de fondement à l'évaluation du rendement du BST et à la définition des objectifs stratégiques ministériels pour le prochain cycle quinquennal.

Effectuer la modernisation

En 2019-2020, le BST poursuivra les initiatives visant à moderniser 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 plus rigoureux de formation des enquêteurs axé sur les compétences a été élaboré et sera entièrement mis en place en 2019-2020. Les nouveaux cadres de travail concernant les évaluations ciblées et la communication des leçons apprises seront mis en œuvre pour appuyer l'amélioration continue et aider le BST à devenir une organisation apprenante. Les efforts et les investissements se poursuivront pour moderniser nos installations, notre matériel spécialisé et nos outils, ainsi que nos programmes de santé et de sécurité et de bien-être des employés. Le BST est aussi pleinement engagé dans l'étape 1 de l'Initiative fédérale sur l'infrastructure des sciences et de la technologie et s'efforce d'élaborer un partenariat collaboratif scientifique avec le Conseil national de recherches du Canada.

Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

L'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL) est un enjeu de sécurité qui existe depuis longtemps dans le mode ferroviaire. Ces enregistreurs pourraient fournir des renseignements cruciaux pour aider les enquêteurs du BST à effectuer leur travail; ils pourraient également aider les compagnies de chemins de fer à gérer de façon proactive la sécurité dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité. En 2018-2019, le projet de loi C-49 a reçu la sanction royale, établissant ainsi le fondement juridique nécessaire pour poursuivre les travaux. En 2019-2020, le BST continuera de collaborer étroitement avec Transports Canada pour mettre en place les bons documents réglementaires nécessaires pour la mise en place des enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL). Compte tenu des changements législatifs et du nouveau règlement à venir, le BST terminera également l'examen et la mise à jour de ses propres procédures relatives à la manipulation des enregistreurs de bord au cours des enquêtes.

Résultats prévus

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2017-2018
Le réseau de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident ¹	31 mars 2020	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2015, le taux d'accidents aéronautiques était de 5,1 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,8 accidents.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2016, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,7 accidents.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2017, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 4,8 accidents.

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

				<p>Programme maritime = Atteinte : Les taux d'accidents en 2015 pour les navires de commerce canadiens, pour les navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et pour les bateaux de pêche ont été inférieurs aux moyennes sur 10 ans.²</p> <p>Le taux d'accidents maritimes en 2015 était de : 2,4 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3 accidents; 1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,7 accident;</p>	<p>Programme maritime = Atteinte : En 2016, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Le taux d'accidents maritimes en 2016 était de : 2,8 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3 accidents; 1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,6 accident;</p>	<p>Programme maritime = Atteinte : En 2017, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Le taux d'accidents maritimes en 2017 était de : 2,4 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3,1 accidents; 1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,5 accident;</p>
--	--	--	--	---	---	---

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.

				5,7 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 7,4 accidents.	6,2 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,8 accidents.	5,8 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,7 accidents.
				Programme ferroviaire = Non atteinte : Le taux d'accidents en voie principale en 2015 a été de 3,0 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui représente une augmentation de la moyenne sur 10 ans de 2,5 accidents.	Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2016, le taux d'accidents en voie principale était de 2,8 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,5 accidents.	Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2017, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles en voie principale, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 2,4 accidents.
				Programme de pipeline = Atteinte : Le taux de 2015 a été de 0 accident de pipeline par exajoule, ce qui représente une baisse de la moyenne sur 10 ans de 0,6 accident.	Programme de pipeline = Atteinte : En 2016, le taux d'accidents de pipeline était de 0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 0,6 accident.	Programme de pipeline = Atteinte : En 2017, le taux d'accidents de pipeline était de 0,3 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 0,5 accident.

	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels ³	31 mars 2020	Programme aéronautique = Atteinte : En 2015, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 35,4 accidents, et le nombre de décès s'élevait à 47, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 60 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,9 accidents, et le nombre de décès s'élevait à 45, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 58 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 21, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,4 accidents, et le nombre de décès s'élevait à 32, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 57 décès.
Programme maritime = Atteinte : Le nombre d'accidents mortels a été inférieur à la moyenne des 10 dernières années. Cependant, le nombre de décès en 2015 a augmenté légèrement par rapport à la moyenne sur 10 ans.				Programme maritime = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 4, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 13,7 accidents, et le nombre de décès était de 7, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 17,5 décès.	Programme maritime = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 12,4 accidents, et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 16,4 décès.	

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

				<p>Programme ferroviaire = Atteinte : Le nombre d'accidents mortels en 2015 était de 46, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne sur 10 ans de 75 accidents.</p> <p>Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 46 en 2015, en baisse par rapport à la moyenne sur 10 ans de 84 décès.</p>	<p>Programme ferroviaire = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 70 accidents.</p> <p>Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 66 en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 78 décès.</p>	<p>Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 67 accidents.</p> <p>Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 77 en 2017, ce qui est une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 76 décès.</p>
				<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>	<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>	<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport réagissent aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont dénoté une « attention entièrement satisfaisante » ⁴	Programme aéronautique = 74 %	31 mars 2020	Programme aéronautique = Atteinte : 67 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 64 %	Programme aéronautique = Atteinte : 73 %
		Programme maritime = 85 %		Programme maritime = Atteinte : 87 %	Programme maritime = Non atteinte : 84 %	Programme maritime = Atteinte : 86 %
		Programme ferroviaire = 88 %		Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 88 %

⁴ 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 de pipeline = 100 %		Programme de pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de pipeline = Atteinte : 100 %
Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises		Programme aéronautique = 75 %	31 mars 2020	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %
		Programme maritime = 60 %		Programme maritime = Atteinte : 60 %	Programme maritime = Non atteinte : 33 %	Programme maritime = Non atteinte : 0 %
		Programme ferroviaire = 60 %		Programme ferroviaire = Atteinte : 75 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 50 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %
		Programme de pipeline = 75 %		Programme de pipeline = Sans objet ⁴	Programme de pipeline = Sans objet ⁵	Programme de pipeline = Sans objet ⁴
Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)		12 ans	31 mars 2020	Programme aéronautique = Non atteinte : 15,1 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 14,2 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 12,4 ans
		10,5 ans	31 mars 2020	Programme maritime = Non atteinte : 14,8 ans	Programme maritime = Non atteinte : 12,5 ans	Programme maritime = Non atteinte : 10,9 ans
		7 ans	31 mars 2020	Programme ferroviaire = Non atteinte : 7,4 ans	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,3 ans	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,5 ans
		7 ans	31 mars 2020	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet

⁴ 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.

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

Les enquêtes d'événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête ⁶	450 jours	Sans objet ⁶	Programme aéronautique = Non atteinte : 548 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 656 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 545 jours
				Programme maritime = Dépassée : 406 jours	Programme maritime = Dépassée : 438 jours	Programme maritime = Non atteinte : 466 jours
				Programme ferroviaire = Non atteinte : 525 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 519 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 481 jours
				Programme de pipeline = Non atteinte : 650 jours	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Dépassée : 275 jours
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes sur des questions de sécurité de catégorie	730 jours	31 mars 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes complexes de catégorie 2	600 jours	31 mars 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes approfondies de catégorie 3	450 jours	31 mars 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les enquêtes à portée limitée de catégorie 4	200 jours	31 mars 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet
	Nombre moyen de jours pour terminer les collectes de	60 jours	31 mars 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet

⁶ Remplacés par de nouveaux indicateurs de résultats ministériels, conformément à la nouvelle Politique sur la classification des événements du BST à partir de l'exercice 2018-2019.

	données de catégorie 5					
	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié ⁷	75 %	Sans objet ⁷	Programme aéronautique = Non atteinte : 21 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 15 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 28 %
				Programme maritime = Non atteinte : 73 %	Programme maritime = Non atteinte : 43 %	Programme maritime = Non atteinte : 50 %
				Programme ferroviaire = Non atteinte : 25 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 40 %
				Programme de pipeline = Non atteinte : 0 %	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Atteinte : 100 %

Principaux risques : choses 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'organisme.

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

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux outils, systèmes et applications technologiques actuels pour assurer qu'ils peuvent effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. Il faut notamment disposer de l'infrastructure et des applications de TI appropriées, de

⁷ L'indicateur de résultat a été supprimés conformément à la nouvelle Politique sur la classification des événements du BST à partir de l'exercice 2018-2019.

même que l'équipement de laboratoire nécessaire. Le BST doit utiliser les versions actuelles de tous les systèmes ou plateformes d'exploitation de TI et de toutes les applications logicielles afin d'assurer la disponibilité des services d'entretien et de soutien de la part des fournisseurs. Il faut également veiller à ce que ces outils ne soient pas assujettis à des perturbations opérationnelles par des tiers ou des événements tels que les catastrophes naturelles (p. ex., cyberattaques, inondations).

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

Il y a un risque lié à la préparation opérationnelle qui pourrait nuire à la capacité du BST de s'acquitter de son mandat d'une manière continue et permanente. Il y a un risque que le BST ne puisse pas déployer ses enquêteurs en temps opportun dans l'Arctique et d'autres régions éloignées, ni d'y maintenir le bon déroulement des opérations, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et d'infrastructure de soutien. Il y a également un risque que les plans d'urgence modaux ne soient pas suffisamment robustes ou n'aient pas fait l'objet d'exercices suffisants pour assurer un état de préparation convenable. En outre, il y a un risque que notre planification et notre soutien logistique ne soient pas adaptés aux déploiements dans l'Arctique de même qu'au commandement et au contrôle des événements sur les lieux de catastrophes majeures. Ces risques sont aggravés par le fait que, dans de nombreux cas, une seule personne est responsable d'une tâche spécifique ou possède une expertise particulière. Si cette personne n'est pas disponible, cela pourrait exposer l'organisme à un risque accru. Le BST a également dû relever des défis liés au recrutement et au maintien en poste d'employés expérimentés et qualifiés dans certains secteurs opérationnels en raison des salaires plus élevés dans le secteur privé, d'une pénurie de travailleurs qualifiés et du départ à la retraite de la génération d'employés du baby-boom. De plus, en raison de la petite taille de son effectif, le BST peut ne pas être en mesure de s'occuper de deux événements majeurs en même temps.

Gérer la charge de travail et les attentes est un défi de taille. La charge de travail du BST (le volume d'activités) dépend du nombre, de la gravité et de la complexité des événements de transport et il est impossible de prévoir efficacement la charge de travail. Cette incertitude pose certains défis en ce qui concerne la planification et la gestion des ressources du BST, qui, à leur tour, peuvent avoir une incidence sur sa capacité à remplir efficacement son mandat. Au cours

des dernières années, la visibilité du BST a considérablement augmenté en raison des enquêtes sur des événements hautement médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'augmentation de l'utilisation des médias sociaux pour partager l'information sur la sécurité. Notre solide réputation et notre visibilité accrue ont généré des attentes plus élevées chez les intervenants et le public, et ces attentes devraient continuer d'augmenter. De plus, les politiques, les directives et les systèmes imposés à l'échelle du gouvernement ont beaucoup augmenté au cours des dernières années (notamment les systèmes des RH, la gestion de l'information, le gouvernement ouvert, le site Web du Canada, les voyages, la sûreté), ce qui a engendré du travail supplémentaire qui n'est pas directement lié à la réalisation du mandat du BST.

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

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022
26 586 536	26 586 536	26 586 536	26 586 536

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022
172	172	172

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

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

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

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022
6 646 634	6 646 634	6 646 634	6 646 634

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022
50	50	50

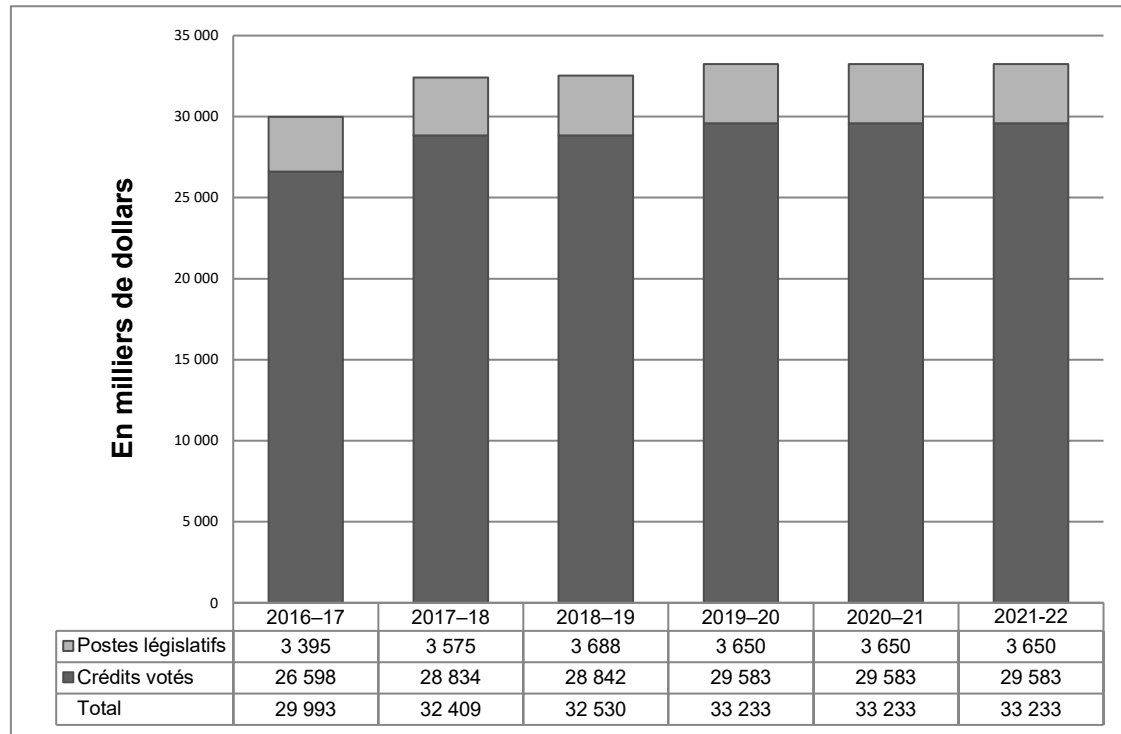
Faits saillants de la planification

Le programme des Services internes continuera également de déterminer et de mettre en œuvre des moyens d'assurer la prestation de ses services de manière plus efficace et efficiente à l'appui des programmes d'enquête du BST, en veillant à examiner périodiquement toutes ses politiques et procédures. Une des grandes priorités consiste à appuyer le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs, puisque le BST continue de faire face à une période de roulement élevé en raison du départ à la retraite des employés. De plus, le personnel des Services internes appuiera les initiatives qui influent sur le bien-être des employés, comme la mise en œuvre d'une stratégie en matière de santé mentale, le programme de SST et les efforts continus visant à créer un milieu de travail diversifié et respectueux. Les autres priorités sont la modernisation de l'infrastructure de la TI et des plateformes d'exploitation, le remplacement de l'intranet ministériel ainsi que la modernisation des installations et de l'équipement de nos bureaux et laboratoires.

Dépenses et ressources humaines

Dépenses prévues

Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



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

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2016-2017	Dépenses 2017-2018	Prévisions des dépenses 2018-2019	Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	23 989 597	26 156 576	26 024 174	26 586 536	26 586 536	26 586 536	26 586 536
Total partiel	23 989 597	26 156 576	26 024 174	26 586 536	26 586 536	26 586 536	26 586 536
Services internes	6 003 148	6 252 708	6 506 044	6 646 634	6 646 634	6 646 634	6 646 634
Total	29 992 745	32 409 284	32 530 218	33 233 170	33 233 170	33 233 170	33 233 170

Les dépenses de 2016-2017 et de 2017-2018 présentées sont les résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. L'augmentation des dépenses en 2017-2018 est causée par l'augmentation des coûts salariaux entraînée par la mise en œuvre des nouvelles conventions collectives signées. Cette mise en œuvre a entraîné non seulement une augmentation des salaires pour les employés pour l'année en cours et celles à venir, mais également des paiements pour les augmentations de salaire rétroactives des employés des années précédentes. En fin de compte, puisque la principale catégorie de dépenses du BST est les salaires, ces augmentations risquent de compromettre l'intégrité du programme. Le BST a efficacement atténué ce risque en obtenant un financement ponctuel supplémentaire de 1,8 million de dollars pour l'exercice 2017-2018, ainsi qu'un financement annuel permanent de 3 millions de dollars pour les programmes à compter de 2018-2019, ce qui explique les augmentations subies au fil des ans.

Il est important de noter que le financement de 3 millions de dollars alloué en 2018-2019 n'a pas été reçu avant décembre et, par conséquent, beaucoup de postes vacants n'ont pu être comblés au cours de l'exercice, comme prévu à l'origine. Cela devrait se traduire par des fonds inutilisés pouvant atteindre 1,3 million de dollars, qui seront reportés à l'exercice de 2019-2020. Le BST devrait combler tous ses besoins en dotation en 2019-2020; on prévoit donc que les fonds inutilisés et reportés seront beaucoup moins importants dans les années à venir.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour 2019-2020 et les exercices suivants ne comprennent que les montants du budget principal des dépenses. Par rapport au budget principal des dépenses de l'exercice précédent, les pouvoirs financiers du BST ont augmenté de 3 millions de dollars en raison de la récente augmentation du financement du programme annuel. Même si ce montant a été reçu en 2018-2019, il ne sera reflété dans le budget principal des dépenses qu'à partir de 2019-2020.

Ressources humaines prévues

Sommaire de la planification 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	Prévisions d'équivalents temps plein 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein prévus 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	168	169	164	172	172	172
Total partiel	168	169	164	172	172	172
Services internes	46	45	47	50	50	50
Total	214	214	211	222	222	222

Le nombre d'équivalents temps plein réels et prévus pour 2018-2019 et les années antérieures est moins élevé que prévu en raison de postes vacants et d'un financement insuffisant qui a limité la capacité de combler les postes vacants. Les prévisions pour 2019-2020 et les années suivantes montrent un effectif stable.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits du BST sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2019-2020](#)ⁱⁱ.

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations du BST. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice afin de renforcer la responsabilisation et d'améliorer la transparence et la gestion financière. Les montants des prévisions des dépenses et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du plan ministériel sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses. Par conséquent, il est possible que les montants diffèrent.

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

État des résultats condensé prospectif
pour l'exercice se terminant le 31 mars 2020 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2018-2019	Résultats prévus 2019-2020	Écart (résultats prévus pour 2019-2020 moins prévisions des résultats de 2018-2019)
Total des dépenses	36 516	38 458	+5 %
Total des revenus	100	35	-65 %
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	36 416	38 423	+6 %

Renseignements complémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Instruments habilitants : [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transportsⁱⁱⁱ](#), 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](#).

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2019-2020 sont illustrés ci-dessous.

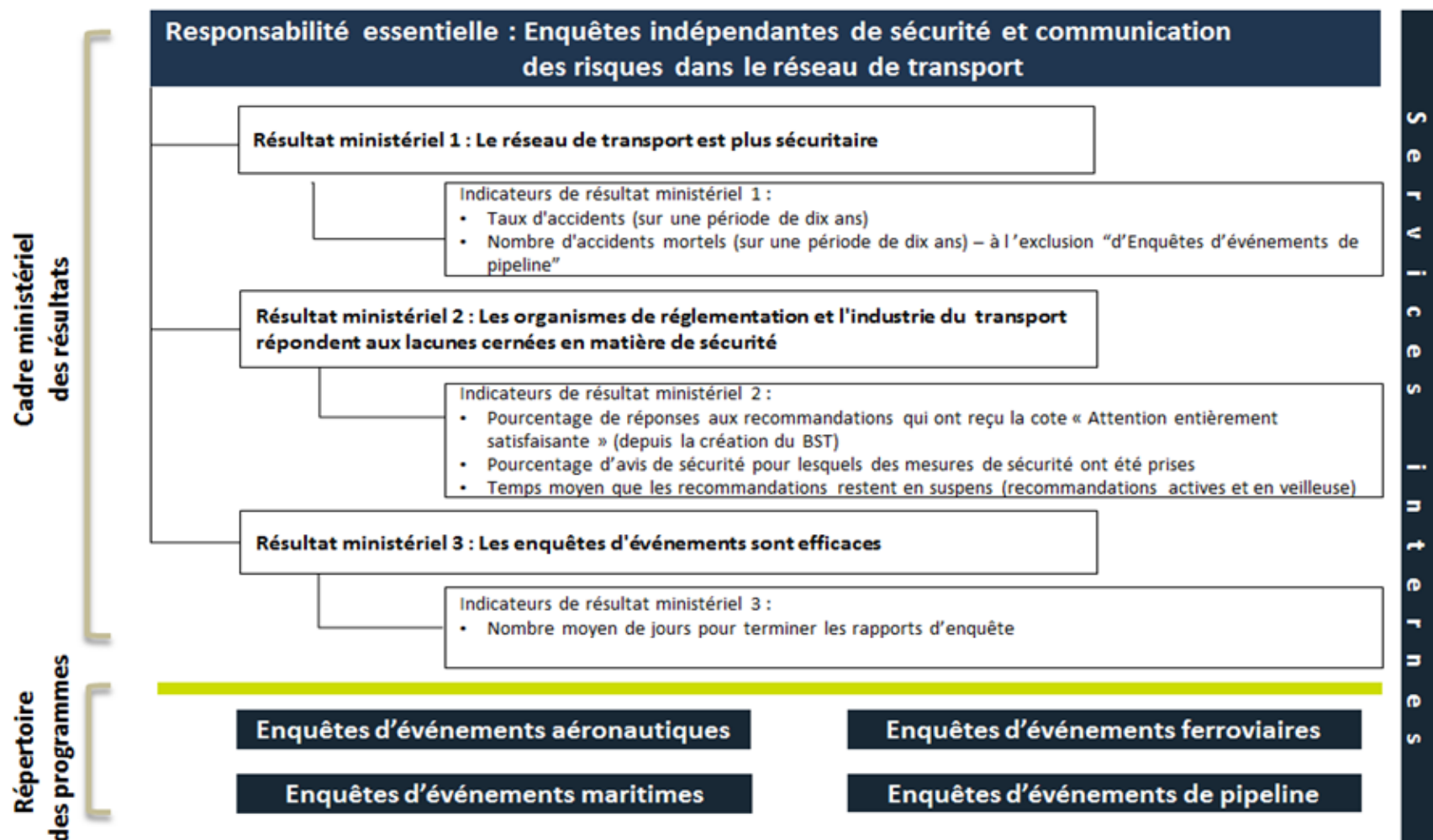


Tableau de concordance

Structure	2019-20	2018-19	Change	Rationale for change
RESPONSABILITÉ ESSENTIELLE	Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	Aucun changement	Non applicable
PROGRAMME	Enquêtes d'événements aéronautiques	Enquêtes d'événements aéronautiques	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements maritimes	Enquêtes d'événements maritimes	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements ferroviaires	Enquêtes d'événements ferroviaires	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements de pipeline	Enquêtes d'événements de pipeline	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements aéronautiques	Enquêtes d'événements aéronautiques	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements maritimes	Enquêtes d'événements maritimes	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements ferroviaires	Enquêtes d'événements ferroviaires	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements de pipeline	Enquêtes d'événements de pipeline	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements aéronautiques	Enquêtes d'événements aéronautiques	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements maritimes	Enquêtes d'événements maritimes	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements ferroviaires	Enquêtes d'événements ferroviaires	Aucun changement	Note 1
PROGRAMME	Enquêtes d'événements de pipeline	Enquêtes d'événements de pipeline	Aucun changement	Note 1

Note 1 Les anciens indicateurs de résultat ministériels ont été remplacés ou supprimés par de nouveaux indicateurs de résultats ministériels, conformément à la nouvelle Politique sur la classification des événements du BST mise en œuvre au cours de l'exercice 2018-2019. Les détails sont disponibles dans l'[InfoBase du GC^{iv}](#).

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- ▶ 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](#)^v. 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 services sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres. Le « plus » dans ACS+ met en relief le fait que l'analyse ne se limite pas au sexe ou au 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.

évaluation (evaluation)

Au sein du gouvernement du Canada, collecte et analyse systématiques et neutres de données probantes en vue d'évaluer le bien-fondé, le mérite ou la valeur. L'évaluation guide la prise de décisions, les améliorations, l'innovation et la reddition de comptes. Elle porte habituellement sur les programmes, les politiques et les priorités et examine des questions se rapportant à la pertinence, à l'efficacité et à l'efficience. Toutefois, selon les besoins de l'utilisateur, l'évaluation peut aussi examiner d'autres unités, thèmes et enjeux, notamment des solutions de rechange aux interventions existantes. L'évaluation utilise généralement des méthodes de recherche des sciences sociales.

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 des résultats ministériels souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2019-2020, les priorités pangouvernementales sont des 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.

profil de l'information sur le rendement (Performance Information Profile)

Document présentant les renseignements relatifs au rendement pour chaque programme faisant partie du Répertoire des programmes.

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.

programme temporisé (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présente de l'information sur 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.

répertoire des programmes (Program Inventory)

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

responsabilité essentielle (Core Responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (Departmental Result)

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#start>
- ii Budget principal des dépenses 2018-2019, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- iii 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>
- iv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#>
- v Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/>