



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2021-2022

Plan ministériel

Kathleen Fox
La présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

L'honorable Dominic LeBlanc, c.p., député
Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada
et ministre des Affaires intergouvernementales

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

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	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques	5
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	5
Services internes : résultats prévus	22
Dépenses et ressources humaines	24
Dépenses prévues	24
Ressources humaines prévues	26
Budget des dépenses par crédit voté	26
État des résultats condensé prospectif	26
Renseignements ministériels	29
Profil organisationnel	29
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	29
Contexte opérationnel	29
Cadre de présentation de rapports	29
Renseignements connexes sur le répertoire des programmes	31
Tableaux de renseignements supplémentaires	31
Dépenses fiscales fédérales	31
Coordonnées de l'organisation	31
Annexe : définitions	33
Notes en fin d'ouvrage	37

Message de la présidente

On ne peut atteindre nos objectifs sans les avoir définis.

Chaque année, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) met sur pied un plan pour déterminer quelle direction il compte prendre au cours des 12 prochains mois. Cet aspect est décrit dans le Plan ministériel de 2021-2022 du BST, qui est étroitement aligné sur les objectifs que nous avons définis dans notre nouveau plan stratégique quinquennal (2021-2022 à 2025-2026) et qui appuie ces mêmes objectifs.

D'abord et avant tout, le BST continuera d'œuvrer à titre d'autorité en matière d'enquêtes de renommée mondiale visant à promouvoir la sécurité des transports. En d'autres mots, nous continuerons d'enquêter sur des événements choisis reliés aux quatre modes de transport de compétence fédérale (modes aérien, maritime, pipelinier et ferroviaire). Notre objectif est toujours de déterminer ce qui s'est passé lors de ces événements et pourquoi, et nous rendrons compte publiquement de nos constatations. Qui plus est, nous chercherons à augmenter la portée de nos enquêtes, notamment par l'entremise d'un programme d'amélioration continue nous permettant de veiller à normaliser les pratiques exemplaires internes et à mettre en œuvre les leçons apprises. Une attention particulière sera également mise sur la rapidité avec laquelle nous publions nos rapports d'enquête.

De plus, nous nous concentrerons sur notre plan visant à tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions. En mettant à jour la façon dont nous traitons l'information au sein de toutes nos directions, nous nous efforcerons d'éliminer l'approche désuète du « travail en silos » et d'améliorer la gouvernance des données, la qualité et l'utilité des données, et la façon dont les données circulent entre le BST et les intervenants externes.

Notre effort pour favoriser un milieu de travail respectueux, exempt de harcèlement et inclusif, ainsi que pour favoriser la diversification de l'effectif est tout aussi important. Nous allons, entre autres, redoubler d'efforts pour recruter, maintenir en poste et promouvoir une main-d'œuvre diversifiée; continuer à offrir des formations en matière de diversité et d'inclusion à tous nos employés; et cerner et éliminer de manière proactive les obstacles à la diversité et à l'inclusion qui peuvent se présenter dans notre milieu de travail. Nous mettrons également en œuvre un plan visant à concrétiser notre stratégie en matière de santé mentale, ainsi qu'à suivre les progrès réalisés en ce sens.

Enfin, en ce qui concerne la pandémie qui sévit actuellement, nous continuerons de faire preuve de flexibilité pour assurer la sécurité des employés, tout en les dotant des outils dont ils ont besoin pour continuer à faire leur travail. Par exemple, bien que la pandémie ait forcé la transition soudaine et rapide vers le travail à distance, une grande partie du travail derrière cette transformation était déjà en cours avant la situation actuelle grâce aux travaux effectués dans le cadre de notre plan stratégique actuel axé sur la modernisation de nos activités. Les efforts investis d'arrache-pied par notre service de la TI nous ont permis d'effectuer cette transition

presque sans accrocs. Aujourd'hui, près d'un an plus tard, nous poursuivons le travail que nous avons commencé, dans un environnement de travail plus numérique qui permet à notre main-d'œuvre d'être plus agile que jamais.

La promotion de la sécurité des transports est un travail de tous les instants; l'industrie est en constante évolution, et nous devons l'être aussi. Dans la mesure du possible, nous miserons sur nos forces, mais en parallèle, nous resterons toujours vigilants pour trouver de nouvelles façons pour travailler mieux et plus efficacement. La population canadienne d'un océan à l'autre peut compter sur nous.

Aperçu de nos plans

En 2021–2022, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) présente son nouveau plan stratégique quinquennal qui décrit les principales priorités et le cadre du ministère pour l’horizon de planification 2021–2022 à 2025–2026. La vision du BST d’être une autorité en matière d’enquêtes de renommée mondiale visant à promouvoir la sécurité des transports est orientée par six objectifs stratégiques :

- Augmenter la portée de nos enquêtes
- Favoriser l’inclusion et le respect en milieu de travail ainsi que la diversification de l’effectif
- Employer du personnel compétent et qualifié
- Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions
- Adopter le numérique par défaut
- Produire des communications influentes

Ces six objectifs stratégiques sont à la fois complémentaires et interdépendants, et ils encadrent les gestes et les choix du BST à partir de 2021-2022. Les activités prévues en 2021-2022 pour chaque objectif stratégique se trouvent dans la section « Faits saillants de la planification » sous « Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques ».

Au cours de la dernière année, le BST a pris des mesures pour anticiper et relever les défis en matière de logistique et de ressources humaines afin de s’assurer que le ministère puisse poursuivre ses activités malgré la pandémie qui sévit. Par conséquent, le BST entame l’exercice 2021-2022 en étant bien préparé pour continuer à s’acquitter de sa responsabilité essentielle, soit mener des enquêtes indépendantes sur la sécurité et communiquer les risques touchant le réseau de transport. À l’heure actuelle, le BST ne prévoit aucun risque majeur en ce qui concerne les ressources financières ou humaines.

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

Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques

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

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

Description

L'unique objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada 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 Bureau de la sécurité des transports du Canada formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les 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 au moyen de trois types d'indicateurs de résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, de nombreuses variables influent sur la sécurité des transports et de nombreuses organisations jouent un rôle dans ce résultat final. Il est impossible d'attribuer directement les améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accidents et de mortalité sont utilisés puisqu'ils sont les meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont généralement reflété des progrès en matière de sécurité des transports, et nous nous attendons à des résultats similaires en 2021-2022.

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 convaincants afin de persuader les « agents de changement » de prendre des mesures pour corriger les lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, de même que les mesures prises et la rapidité avec laquelle elles ont été prises, 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 d'un mode à l'autre afin de tenir compte des niveaux de référence et des défis propres à chaque mode. Actuellement, les plus grands défis touchent la rapidité de production des rapports.

Priorités organisationnelles

Le plan stratégique du BST décrit les objectifs stratégiques et les priorités connexes qui ont été définis par la haute direction pour atteindre son résultat stratégique. Ce plan encadre l'identification des activités clés et la prise de décision du BST en matière d'investissement pour l'exercice en cours. En 2020-2021, le BST a entrepris une analyse complète afin de préparer son prochain plan stratégique quinquennal pour la période de 2021-2022 à 2025-2026.

Augmenter la portée de nos enquêtes

Le BST continuera de chercher comment améliorer sa façon d'enquêter et fournir des résultats crédibles, transparents et opportuns qui façonnent et influencent l'amélioration de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En 2021-2022, le BST déploiera de sérieux efforts pour produire ses rapports plus rapidement.

Le BST poursuivra les initiatives ayant pour objectif une utilisation optimale de la technologie dans le but d'obtenir les meilleurs résultats possibles grâce à des processus et des systèmes efficaces, interconnectés et adaptables. Un outil intégré de gestion des enquêtes de sécurité plus robuste et plus facile d'utilisation sera mis à la disposition des enquêteurs du BST. Un système de gestion des projets sera également mis au point afin de garantir que les ressources du BST sont mieux gérées et que les projets de laboratoire liés aux enquêtes du BST sont achevés plus rapidement.

Le BST continue de participer au projet de Laboratoires Canada visant à élaborer une installation de collaboration scientifique conjointe, en partenariat avec le Conseil national de recherches Canada.

Favoriser l'inclusion et le respect en milieu de travail ainsi que la diversification de l'effectif

Le BST s'engage à favoriser un milieu de travail respectueux, inclusif et sans harcèlement, ainsi que la diversification de l'effectif. En 2021-2022, le BST s'engage à améliorer son processus de dotation en cernant et en éliminant les obstacles au recrutement, au maintien en poste ou à la promotion de membres de groupes désignés. L'organisation a pour objectif d'accroître le nombre d'employés recrutés au sein des groupes désignés qui sont sous-représentés, afin de se doter d'un effectif reflétant la diversité canadienne. Le BST mettra en œuvre la version révisée de sa Stratégie sur la santé mentale et surveillera les progrès accomplis à cet égard.

Employer du personnel compétent et qualifié

Le BST mettra l'accent sur le recrutement, le perfectionnement et le maintien en poste d'un effectif diversifié et au rendement élevé. En 2021-2022, le BST veillera à ce que les employés puissent accroître leurs compétences et leurs connaissances grâce à diverses formations à l'interne et à l'externe. En particulier, le BST prévoit instaurer un nouveau système intégré de gestion de l'apprentissage en vue de faciliter la prestation de cours en ligne, l'inscription aux cours et l'accès aux dossiers d'apprentissage. En outre, l'organisation révisera la conception des

principaux cours donnés en classe afin de rendre l'apprentissage et le transfert de connaissances plus efficaces dans un environnement virtuel. Le BST entreprendra un examen de ses politiques et de ses procédures internes afin de définir de quelle façon les modalités de travail doivent évoluer à la lumière des leçons apprises durant la pandémie de Covid-19.

Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions

En 2021-2022, le BST continuera à mettre en œuvre sa Stratégie de données dans le but de mieux gérer les données tout au long de leur cycle de vie en tant qu'actif organisationnel commun. La stratégie en trois phases devrait être totalement mise en œuvre d'ici à 2025-2026. Le BST continuera d'étudier des options pour appuyer l'échange de données avec des partenaires externes afin de réaliser des gains d'efficacité et d'améliorer la circulation des données et de l'information.

Adopter le numérique par défaut

Le BST prévoit poursuivre la migration de certains de ses systèmes des Services généraux vers le nuage. Le BST utilisera un nouveau système commun de gestion financière du gouvernement du Canada, qui lui permettra de mieux planifier, analyser, exécuter et surveiller ses activités financières. Étant donné que l'organisation continuera de travailler à distance par défaut durant la majeure partie de 2021-2022, elle améliorera sa capacité de réseau pour garantir que les employés peuvent utiliser efficacement les technologies en milieu de travail.

Produire des communications influentes

Le BST reconnaît qu'une bonne communication à l'interne est essentielle afin que les employés soient engagés et bien informés. En 2021-2022, le BST continuera d'améliorer sa plateforme intranet et toutes les autres plateformes qui appuient les communications internes. Le Bureau assurera une plus grande présence sur les réseaux sociaux en élaborant une solide stratégie en matière de médias sociaux et en explorant d'autres options de communication ciblée avec les intervenants. Le plan de sensibilisation du BST sera également révisé en vue de tirer parti des possibilités offertes par le virtuel et de normaliser son message.

Expérimentation

Le BST n'a pas prévu d'expérimentation pour 2021-2022.

Principaux risques

Le BST reconnaît la nécessité de mettre en œuvre des pratiques intégrées de gestion des risques à l'échelle de l'organisme afin de gérer efficacement ses opérations et de s'acquitter de son mandat. La mise à jour annuelle du Profil de risque organisationnel (PRO) est un élément clé des activités de gestion des risques du BST. Six risques stratégiques principaux ont été jugés représenter des menaces (ou des possibilités) importantes pour le ministère :

S'adapter à l'industrie

La crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST pourraient être affectées s'il ne parvient pas à suivre le rythme des changements technologiques dans l'industrie des transports et s'il n'évolue pas pour garantir que les nouvelles sources de données sont exploitées correctement, gérées de manière optimale et analysées pleinement.

S'adapter aux technologies

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux outils, aux applications et aux systèmes actuels de technologie en milieu de travail dont ils ont besoin pour effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. 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 et les pandémies.

Bien-être des employés

Il faut faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion des employés et de leur bien-être. 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. Il faut également s'assurer que le lieu de travail est respectueux et sans harcèlement.

État de préparation opérationnelle

Il y a un risque que le BST ne puisse pas dépêcher ses enquêteurs en temps opportun et maintenir le bon déroulement des opérations dans certaines régions éloignées, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et de l'infrastructure de soutien. Il existe également un risque que les plans d'urgence pour le déploiement des équipes d'enquête ne soient pas assez robustes et suffisamment pratiqués pour assurer un bon état de préparation. De plus, en raison de la petite taille de son effectif, le BST pourrait ne pas être en mesure de gérer deux événements majeurs dans le même mode au même moment.

Gestion de la charge de travail

Gérer la charge de travail et les attentes est un défi de taille. La charge de travail (le volume d'activités) du BST 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.

Contestations judiciaires

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). Cela expose le BST au risque que

certaines décisions judiciaires aient un impact négatif sur la façon dont le BST mène ses activités.

Le BST a élaboré des plans pour atténuer ces risques.

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

Notes à propos des indicateurs :

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 d'immatriculation canadienne de 15 tonnes brutes ou plus (à l'exception des navires à passagers et des bateaux de pêche) en cause dans un accident lié à la marine marchande par 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 la voie principale par million de trains-milles en voie principale.

Pour déterminer si la cible est atteinte, le taux de l'année courante est comparé à la moyenne sur 10 ans. Lorsque le résultat de l'année courante est en deçà ou égal à la moyenne sur 10 ans, 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 en deçà ou égal à la moyenne sur 6 ans, la cible est considérée comme atteinte.

Nombre d'accidents mortels

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.

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 de « 200 jours » à « 220 jours », conformément à des modifications faites à la Politique de classification des événements du BST.

Indicateurs de résultat du programme

Le BST mesure actuellement ses résultats ministériels et les résultats de ses programmes en utilisant le même ensemble d'indicateurs.

Secteur aérien :

Tableau 1. Système de transport aérien: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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 2022	<p>Cible atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.</p> <p>En 2017, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,8 accidents.</p>	<p>Cible atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.</p> <p>En 2018, le taux d'accidents aéronautiques était de 3,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 5,2 accidents.</p>	<p>Cible atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.</p> <p>En 2019, le taux d'accidents aéronautiques était de 3,7 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,9 accidents.</p>

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2022	Cible atteinte En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 21, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 33, et le nombre de décès était de 32, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 57.	Cible atteinte En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 23, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 32, et le nombre de décès était de 38, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 55.	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 33, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 30, et le nombre de décès était de 70, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans 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»	77%	Mars 2022	Cible atteinte 73%	Cible atteinte 75%	Cible atteinte 77%
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 2022	Cible atteinte 100%	Cible atteinte 75%	Cible atteinte 100%
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)	15 ans	Mars 2022	Cible non atteinte 12,4 ans	Cible atteinte 11 ans	Cible atteinte 10,5 ans

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 689 jours	Cible non atteinte 1696 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 550 jours	Cible non atteinte 686 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 447 jours	Cible atteinte 428 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 192 jours	Cible non atteinte 212 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 14 jours	Cible atteinte 39 jours

Secteur maritime:

Tableau 2. Système de transport maritime: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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 2022	<p>Cible atteinte</p> <p>En 2017, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2017 étaient de :</p> <p>2,5 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 3,1 accidents;</p> <p>1,3 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est</p>	<p>Cible atteinte</p> <p>En 2018, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2018 étaient de:</p> <p>2,0 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 2,8 accidents;</p> <p>1,0 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est</p>	<p>Cible non atteinte</p> <p>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 sur 10 ans. Par contre, le taux d'accidents des navires 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> <p>4,9 accidents par million de kilomètres-navires de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 4 ans de 6,3;</p>

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
				<p>inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident;</p> <p>5,8 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,7 accidents.</p>	<p>inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident;</p> <p>5,1 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,3 accidents.</p>	<p>2,0 accidents par million de kilomètres-navires de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 4 ans de 1,6;</p> <p>5,0 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,2 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 2022	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne sur dix ans de 12,4, et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 16,4 décès.</p>	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 14, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 11,9, et le nombre de décès était de 20, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 16,0 décès.</p>	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 13, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 11,3, et le nombre de décès était de 17, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 15,2 décès.</p>

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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»	85%	Mars 2022	Cible atteinte 86%	Cible non atteinte 83%	Cible atteinte 85%
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 2022	Cible non atteinte 0%	Cible atteinte 60%	Cible non atteinte 33%
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 ans	Mars 2022	Cible non atteinte 10,9 ans	Cible atteinte 10,6 ans	Cible non atteinte 10,6 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 574 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 417 jours	Cible non atteinte 548 jours

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 294 jours	Cible non atteinte 341 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 52 jours	Cible atteinte 30 jours

Secteur pipelinier :

Tableau 3. Système de transport pipelinier: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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 2022	Cible atteinte En 2017, le taux d'accidents de pipeline était de 0,3 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,5 accident.	Cible atteinte En 2018, le taux d'accidents de pipeline était de 0,06 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,3 accident.	Cible atteinte 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 accident.
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 2022	Cible atteinte 100%	Cible atteinte 100%	Cible atteinte 100%

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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 2022	Sans objet	Sans objet	Cible atteinte 100%
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 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 522 jours	Cible non atteinte 513 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 264 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 165 jours	Cible non atteinte 62 jours

Secteur ferroviaire :

Tableau 4. Système de transport ferroviaire: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
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 2022	Cible non atteinte En 2017, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,4 accidents.	Cible non atteinte En 2018, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,3 accidents.	Cible non atteinte En 2019, le taux d'accidents en voie principale était de 3,3 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,3 accidents.
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2022	Cible atteinte En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 67. Les accidents ferroviaires ont causé 77 décès en 2017, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 76.	Cible atteinte En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 55, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 66. Les accidents ferroviaires ont causé 57 décès en 2018, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 74.	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 68, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 64,6. Les accidents ferroviaires ont causé 72 décès en 2019, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 72,8.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures	Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une «attention entièrement satisfaisante	88%	Mars 2022	Cible non atteinte 88%	Cible atteinte 88%	Cible atteinte 90%

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
relativement aux lacunes de sécurité relevées						
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 2022	Cible non atteinte 29%	Cible non atteinte 11%	Cible non atteinte 11%
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 2022	Cible atteinte 6,5 ans	Cible non atteinte 7,8 ans	Cible non atteinte 9,2 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 672 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 447 jours	Cible non atteinte 520 jours

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2017-2018	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 214 jours	Cible non atteinte 219 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible atteinte 51 jours	Cible non atteinte 105 jours

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.

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

Dépenses budgétaires 2021-2022 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024
27 936 216	27 936 216	28 006 661	28 006 661

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](#)ⁱⁱ.

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

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024
177	177	177

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](#)ⁱⁱⁱ.

Services internes : résultats prévus

Description

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

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

Faits saillants de la planification

Le programme des Services internes du BST continuera de veiller à ce que le BST utilise pleinement et efficacement les outils et systèmes disponibles et qu'il travaille dans un environnement axé sur le numérique.

Nous améliorerons également la capacité de notre réseau et poursuivrons notre migration vers le nuage afin de garantir que les employés peuvent utiliser efficacement les technologies en milieu de travail, qu'ils travaillent dans les bureaux du BST ou à distance.

Nous continuerons de fournir un soutien logistique à l'ensemble du ministère et de ses employés en réponse au COVID-19 et garantirons que le retour éventuel sur le lieu de travail sera axé sur le bien-être et la santé des employés.

De plus, le personnel des Services internes appuiera les initiatives qui affectent le bien-être des employés, telles que la mise en œuvre de notre stratégie en santé mentale, le programme de SST, ainsi que les efforts continus pour créer un milieu de travail respectueux et diversifié.

Les autres priorités comprennent le soutien à la mise en œuvre de notre plan de stratégie de données ainsi que la modernisation de nos bureaux et de nos installations et équipements de laboratoire afin de fournir aux employés un environnement de travail renouvelé et hautement fonctionnel qui favorise l'efficacité, la collaboration scientifique et l'innovation.

Ressources financières budgétaires prévues pour les Services internes

Dépenses budgétaires 2021-2022 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024
6,984,054	6,984,054	7,001,665	7,001,665

Ressources humaines prévues pour les Services internes

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024
50	50	50

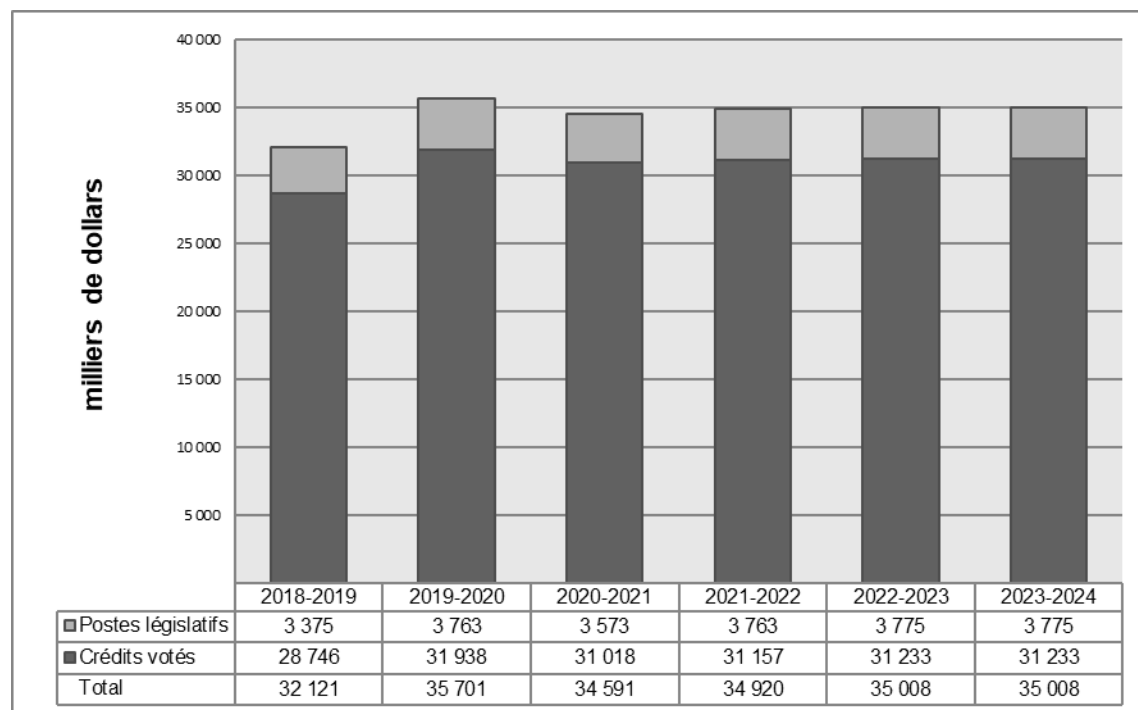
Dépenses et ressources humaines

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

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2018-2019 à 2023-2024

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



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

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

Responsabilités essentielles et Services internes	Dépenses 2018-2019	Dépenses 2019-2020	Prévisions des dépenses 2020-2021	Dépenses budgétaires 2021-2022 (comme indiqué dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	25 337 317	28 806 211	27 672 844	27 936 216	27 936 216	28 006 661	28 006 661
Services internes	6 783 585	6 894 275	6 918 211	6 984 054	6 984 054	7 001 665	7 001 665
Total	32 120 902	35 700 486	34 591 055	34 920 270	34 920 270	35 008 326	35 008 326

Les dépenses de 2018-2019 et 2019-2020 présentées sont des résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. La hausse importante des dépenses réelles en 2019-2020 par rapport aux exercices précédents est principalement due à l'augmentation des dépenses salariales sous forme de paiements rétroactifs pour les exercices précédents et de hausses salariales en cours d'année. Ces augmentations sont conformes aux conventions collectives signées et ratifiées. En 2019-2020, le BST a également progressé dans sa dotation de postes vacants et a engagé des dépenses plus élevées pour les contrats liés aux services juridiques et aux projets de transformation numérique.

Les dépenses prévues pour 2020-2021 et les années suivantes devraient rester relativement stables, les seules augmentations de financement prévues étant liées aux augmentations salariales des conventions collectives.

Il est important de noter que, conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2021-2022 et les exercices futurs comprennent uniquement les montants du Budget principal des dépenses et des niveaux de référence annuels. Les dépenses prévues pour 2020-2021 sont basées sur les prévisions connues au moment de la préparation du rapport.

Ressources humaines prévues

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

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

Responsabilités essentielles et Services internes	Équivalents temps plein réels 2018-2019	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Prévisions d'équivalents temps plein 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	163	173	177	177	177	177
Services internes	46	47	50	50	50	50
Total	209	220	227	227	227	227

Le nombre réel d'équivalents temps plein (ETP) pour 2018-2019 et les années précédentes était inférieur aux prévisions en raison des postes vacants. En 2019-2020, le BST a pu combler bon nombre de ces postes vacants, ce qui a porté son nombre d'ETP à 220, soit juste un peu moins que les chiffres prévus pour 2019-2020. À compter de 2020-2021, le BST a établi une nouvelle prévision révisée de 227 ETP. Cette augmentation s'explique par le fait que le BST entend effectuer certaines réorganisations internes et continuer à pourvoir rapidement les postes vacants.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits du BST sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2021-2022](#)^{iv}.

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensés prospectifs donne un aperçu des opérations du BST de 2020-2021 à 2021-2022.

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

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

État des résultats condensé prospectif
pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2020-2021	Résultats prévus 2021-2022	Écart (résultats prévus pour 2021-2022 moins prévisions des résultats de 2020-2021)
Total des dépenses	39 204	39 951	+2 %
Total des revenus	37	35	-5 %
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	39 167	39 916	+2 %

Les prévisions 2020-2021 du BST et les résultats prévus 2021-2022 devraient rester cohérents. La légère différence de dépenses s'explique principalement par les augmentations des conventions collectives pour les salaires du personnel.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc

Administrateur général : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Instruments habilitants : *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*^{vi}, 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](#)^{vii}.

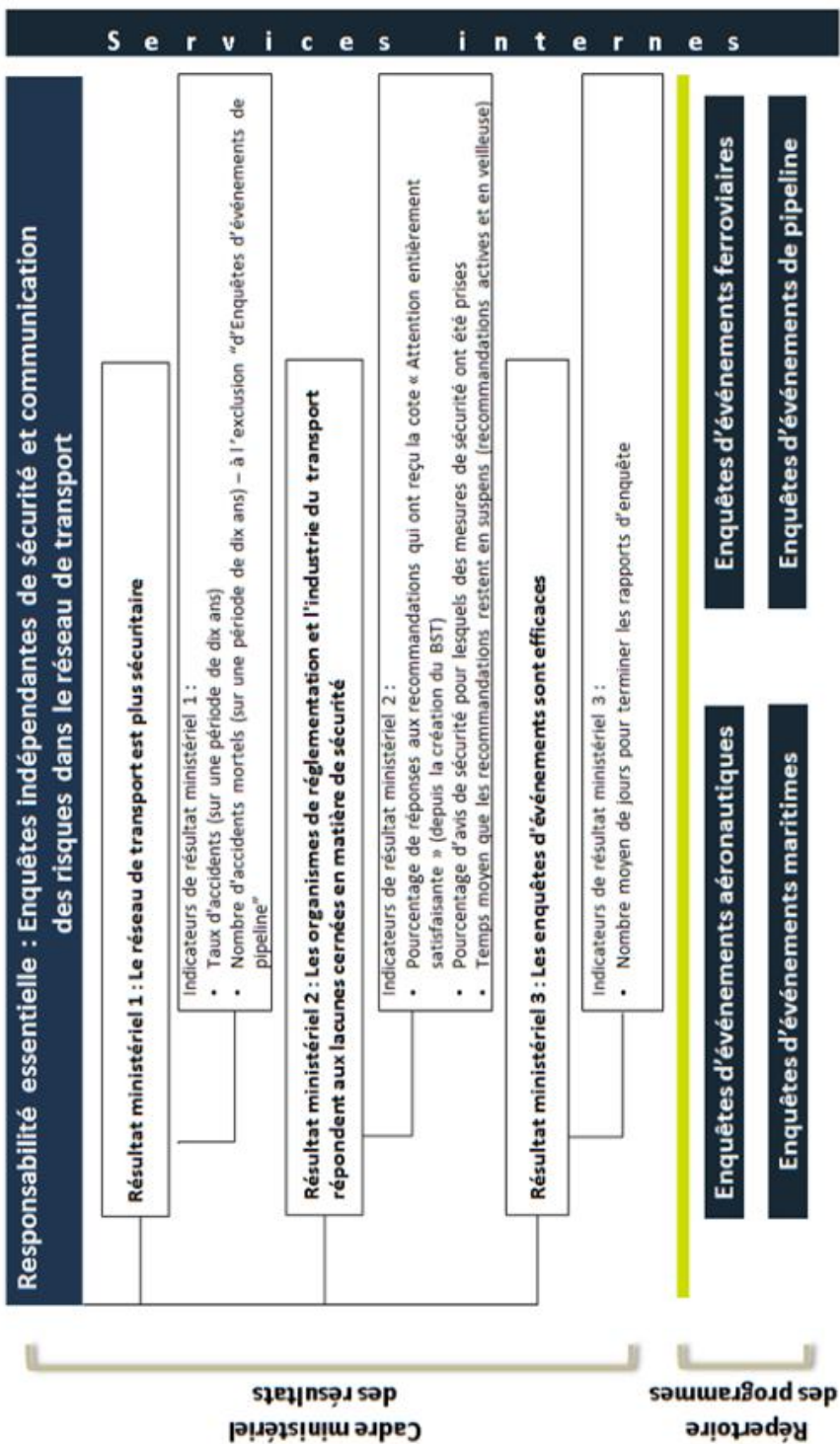
Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel sont accessibles sur le [site Web du BST](#)^{viii}.

Cadre de présentation de rapports

Le cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes approuvés du BST pour 2021-2022 sont illustrés comme suit.

Cadre ministériel des résultats



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](#)^{ix}.

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- ▶ [Stratégie ministérielle de développement durable](#)^{xi}
- ▶ [Analyse comparative entre les sexes plus](#)^{xii}

Dépenses fiscales fédérales

Le plan ministériel du BST ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales qui sont liées à ses résultats prévus pour 2021-2022.

Les mesures fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales fédérale dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#)^{xiii}. Ce rapport fournit aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes, ainsi que sur les évaluations fiscales, les rapports de recherche et les analyses comparatives entre les sexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent uniquement du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

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

Numéro(s) de téléphone : 1-800-387-3557

Adresse(s) de courriel : Communications@bst-tsb.gc.ca

Site Web : www.bst-tsb.gc.ca

Annexe : définitions

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

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

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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

dépenses votées (voted expenditures)

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

équivalent temps plein (full time equivalent)

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

expérimentation (experimentation)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

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

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

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

plan ministériel (Departmental Plan)

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

priorité ministérielle (departmental priority)

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

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2021-2022, les priorités pangouvernementales renvoient aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2020 : Protéger les Canadiens de la COVID-19; Aider les Canadiens durant la pandémie; Rebâtir en mieux – une stratégie pour améliorer la résilience de la classe moyenne; Le pays pour lequel nous menons ce combat.

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

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

programme (program)

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

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

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

rendement (performance)

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

répertoire des programmes (program inventory)

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

responsabilité essentielle (core responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (departmental result)

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

résultat stratégique (strategic outcome)

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

Notes en fin d'ouvrage

- i. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iii. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv. Budget principal des dépenses 2021-2022, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- v. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>
- vi. *Loi 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>
- vii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>
- viii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>
- ix. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- x. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>
- xi. Stratégie ministérielle de développement durable, <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/eog-ggo.html>
- xii. Analyse comparative entre les sexes plus (l'ACS+), <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/acsp-gbap.html>
- xiii. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>