

Plan ministériel

Bureau de la sécurité des
transports du Canada

2018-2019

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du
Canada

L'honorable Scott Brison
Ministre des Institutions démocratiques et
président du Conseil privé de la Reine pour le
Canada par intérim

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2018

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
Résultats prévus : ce que nous voulons accomplir cette année et par la suite	5
Responsabilités essentielles	5
Services internes	16
Dépenses et ressources humaines.....	17
Dépenses prévues	17
Ressources humaines prévues.....	18
Budget des dépenses par crédit voté.....	19
Renseignements supplémentaires	21
Renseignements ministériels.....	21
Profil organisationnel.....	21
Raison d'être, mandat et rôle.....	21
Contexte opérationnel et risques principaux.....	21
Cadre de présentation de rapports	22
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	23
Tableaux de renseignements supplémentaires	23
Coordonnées de l'organisation.....	23
Notes en fin d'ouvrage.....	29

Message de la présidente

Dans notre monde actuel où les données font loi, la demande pour des renseignements est incessante. Il en va de même pour le travail qui vise à améliorer la sécurité des transports. Cela signifie que le BST doit non seulement satisfaire à ses propres exigences envers la qualité de son travail et le respect des délais, mais il doit aussi répondre aux attentes du public canadien et de l'industrie des transports qui en demandent toujours plus : plus de faits, plus d'analyses, plus d'information sur les circonstances et les raisons de chaque accident et ce, le plus rapidement possible.

Le BST a consacré une bonne partie des deux dernières années à examiner comment notre organisation doit s'adapter à l'évolution de ces demandes. Des groupes de travail ont tout analysé, depuis les moyens de moderniser nos politiques et nos programmes de formation jusqu'à la présentation de nos rapports. Nous avons dressé un plan pour rationaliser nos méthodes d'enquête et pour nous assurer de communiquer plus d'information substantielle, plus rapidement.

Maintenant que l'étape d'étude et de planification est bien avancée, nous mettrons en œuvre un certain nombre de changements concrets au cours des prochains mois. Par exemple, notre nouvelle politique relative à la classification des événements de transport devrait nous aider à mieux en établir la priorité, en faire le suivi et en rendre compte. Pour les événements plus simples, nos rapports seront présentés dans un nouveau format. Ces rapports seront plus courts, auront une portée limitée et présenteront uniquement des données factuelles. Ce nouveau modèle nous permettra de relâcher plus d'informations et devrait nous aider à publier plus rapidement nos constatations à la suite d'un incident ou d'un accident.

Nous croyons que ces initiatives donneront lieu à des progrès quantifiables par rapport à nos engagements. Et c'est ce que nous ferons en 2018–2019 : nous mesurerons notre rendement et publierons les résultats par la suite. Ainsi, les Canadiennes et les Canadiens pourront constater notre taux de réussite. Mais notre travail ne s'arrête pas là. Nous prévoyons continuer à examiner nos méthodes et à apporter des changements, comme la modernisation de nos outils de travail, l'amélioration de nos rapports avec les peuples autochtones du Canada, la mise à jour de notre Liste de surveillance plus tard cette année et la mise à niveau de notre équipement et de nos installations.

Oui, nous avons beaucoup de pain sur la planche, et il sera difficile de réaliser ces objectifs avec des ressources limitées. Malgré que le Canada bénéficie d'une industrie des transports très sécuritaire, il y a toujours moyen de faire mieux. Le BST joue un rôle clé dans la promotion de la sécurité des transports et il doit poursuivre ses efforts afin de faire une différence et mener les changements de sécurité que la population canadienne mérite et s'attend du BST.

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;
- Mettrons à jour notre Liste de surveillance en 2018.

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 :

- Mettrons en œuvre une nouvelle politique de classification des événements;
- Apporterons des changements à nos rapports et aux autres communications en matière de sécurité;
- Améliorerons les outils des enquêteurs.

Ces mesures s'harmonisent avec des éléments des priorités pangouvernementales suivantes : livrer les résultats, un environnement sain 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, inter-reliés et souples à un moindre coût. Pour ce faire, nous :

- Concevrons et mettrons en œuvre un programme formel de formation des enquêteurs à l'interne;
- 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;
- Ferons des ajustements mineurs au Règlement du BST.

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.

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 révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attend généralement de nouveau à des résultats positifs en 2018-2019.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réaction aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments percutants pour convaincre les « agents de changement » de prendre des mesures en réponse aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et leur rapidité d'exécution représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les intervenants dans tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient par mode afin de tenir compte des points de repère et des défis différents d'un mode à l'autre. 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. De nombreux progrès sont attendus en ce qui concerne un certain nombre d'indicateurs au cours de

l'année 2018-2019. Toutefois, il est improbable que le BST réalise complètement tous ses objectifs en ce qui concerne les indicateurs de rendement dans tous les modes de transport, car il faudra un certain temps pour pleinement mettre en œuvre les résultats des initiatives de modernisation.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2018-2019, le BST fera des efforts concertés afin de maintenir la qualité de ses enquêtes et de ses rapports dans l'ensemble des modes, tout en améliorant la rapidité d'exécution. Le BST évaluera les diverses initiatives en matière de qualité mises en œuvre au cours de l'exercice antérieur, afin de déterminer leur efficacité, et apportera des ajustements, le cas échéant. Maintenant que l'arriéré des anciennes enquêtes a été réglé, le BST s'attend à compléter un plus grand nombre d'enquêtes en cours et futures dans les délais prescrits. La mise en œuvre de la nouvelle politique de classification des événements devrait également aider à réaliser les objectifs de rapidité d'exécution.

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.

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.

Le BST collaborera également avec Condition féminine Canada afin d'organiser une session d'information sur les analyses comparatives entre les sexes plus (ACS+) pour son comité exécutif. Lorsque l'équipe de la haute direction aura une meilleure compréhension des ACS+ une évaluation sera effectuée quant à son applicabilité aux activités et aux programmes du BST. Le BST déterminera par la suite les prochaines étapes et les actions à prendre.

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2018-2019, le BST mettra en œuvre une nouvelle politique de classification des événements, ainsi que des changements à ses produits et à ses processus. Tout d'abord, le BST adoptera les nouvelles enquêtes de classe 4 à portée limitée ainsi qu'un nouveau modèle de rapport court. Cette classe d'enquêtes et ce modèle de rapport permettront au BST de communiquer l'information sur la sécurité de façon plus concise et rapide, tout en libérant certaines ressources qui pourront être réaffectées aux enquêtes plus complexes. Le BST apportera aussi des modifications à ses processus d'enquête de classes 2 et 3 pour améliorer l'efficacité de l'organisation. Il fera aussi l'examen et la modernisation des divers outils utilisés par les enquêteurs. Finalement, le BST examinera et modifiera ses objectifs de rapidité d'exécution et de rendement pour l'ensemble des classes d'enquêtes.

Effectuer la modernisation

En 2018-2019, 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 possibles avec des processus, des structures et des systèmes efficaces, interconnectés et plus souples. Un programme de formation plus robuste basé sur les compétences à l'intention des enquêteurs sera conçu et mis en place progressivement, la mise en œuvre complète étant prévue pour 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.

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. Le BST continuera de collaborer étroitement avec Transports Canada pour mettre en place les documents législatifs et réglementaires appropriés qui sont nécessaires pour la mise en place des EAVL. Compte tenu des modifications législatives, le BST effectuera également l'examen et la mise à jour de ses procédures liées à la manipulation des enregistreurs de bord au cours de ses enquêtes. Des ajustements mineurs au Règlement du BST seront également finalisés, à la suite de la consultation publique par le biais de la Gazette du Canada, partie I.

Résultats prévus

Résultats ministériels	Indicateurs de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2014-2015	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2016-2017
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 2019	Programme aéronautique = Atteinte	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.	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.

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</p>	<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.</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 : 2,7 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 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>
--	--	--	--	--	---	---

						6,2 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	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 de pipeline = Atteinte	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 0,57 accident.

	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels ²	31 mars 2019	Programme aéronautique = Atteinte	Programme aéronautique = Atteinte : Le nombre d'accidents mortels et de décès en 2015 a été inférieur à la moyenne sur 10 ans.	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 maritime = Atteinte				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.	

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.

				Programme ferroviaire = Atteinte	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. 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.	Programme ferroviaire = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 70 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 66 en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 78 décès.
				Programme de pipeline = Atteinte	Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport réagissent aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont dénoté une « attention entièrement satisfaisante » ³	Programme aéronautique = 73 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Non atteinte : 62 %	Programme aéronautique = Atteinte : 67 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 64 %
		Programme maritime = 85 %		Programme maritime = Non atteinte : 83 %	Programme maritime = Atteinte : 87 %	Programme maritime = Non atteinte : 84 %
		Programme ferroviaire = 88 %		Programme ferroviaire = Atteinte : 90 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %

³ Les cibles rattachées à cet indicateur de rendement sont fixées chaque année par mode afin d'établir des objectifs réalistes qui tiennent compte des circonstances connues au moment de la planification.

		Programme 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 = 50 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Non atteinte : 50 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %
		Programme maritime = 50 %		Programme maritime = Non atteinte : 43 %	Programme maritime = Atteinte : 60 %	Programme maritime = Non atteinte : 33 %
		Programme ferroviaire = 50 %		Programme ferroviaire = Atteinte : 85 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 75 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 50 % ⁴
		Programme de pipeline = 50 %		Programme de pipeline = Sans objet ⁵	Programme de pipeline = Sans objet ⁵	Programme de pipeline = Sans objet ⁵
Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	Réduction en temps moyen pour les programmes aéronautique et maritime Objectif final d'atteindre une moyenne de 7 ans	31 mars 2019 31 mars 2021	Non disponible ⁶	Programme aéronautique = Non atteinte : 15,1 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 14,2 ans	
			Non disponible ⁶	Programme maritime = Non atteinte : 14,8 ans	Programme maritime = Non atteinte : 12,5 ans	
			Non disponible ⁶	Programme ferroviaire = Non atteinte : 7,4 ans	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,3 ans	

⁴ Cette cible n'a pas été atteinte puisque la cible était plus élevée dans les années précédentes que celle prévue pour 2018-19.

⁵ Ni avis de sécurité ni recommandation n'ont été diffusés pour des enquêtes sur des pipelines au cours de cette période.

⁶ Cet indicateur de rendement a été ajouté pour l'exercice 2015-2016, et les données des années antérieures ne sont pas disponibles.

				Non disponible ⁶	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	31 mars 2019	Programme aéronautique = Non atteinte : 546 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 548 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 656 jours
				Programme maritime = Dépassée : 435 jours	Programme maritime = Dépassée : 406 jours	Programme maritime = Dépassée : 438 jours
				Programme ferroviaire = Non atteinte : 494 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 525 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 519 jours
				Programme de pipeline = Non atteinte : 665 jours	Programme de pipeline = Non atteinte : 650 jours	Programme de pipeline = Sans objet
Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75 %	31 mars 2019	Programme aéronautique = Non atteinte : 32 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 21 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 15 %	
			Programme maritime = Non atteinte : 58 %	Programme maritime = Non atteinte : 73 %	Programme maritime = Non atteinte : 43 %	
			Programme ferroviaire = Non atteinte : 31 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 25 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %	
			Programme de pipeline = Non atteinte : 0 %	Programme de pipeline = Non atteinte : 0 %	Programme de pipeline = Sans objet	

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
24 151 162	24 151 162	24 151 162	24 151 162

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021
170	170	170

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

Services internes

Description

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

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
6 037 790	6 037 790	6 037 790	6 037 790

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2018-2019	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021
50	50	50

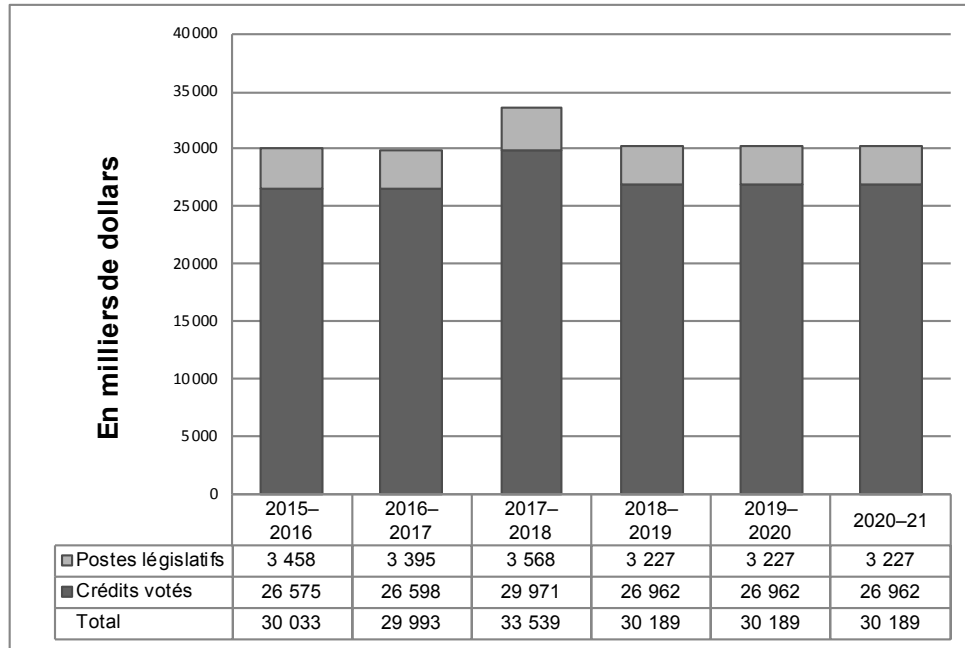
Faits saillants de la planification

Le BST fait face à des pressions importantes en matière de ressources qui mettent l'intégrité de ses programmes à risque. En 2018-2019, la priorité principale pour les Services internes du BST sera de travailler avec le Secrétariat du Conseil du Trésor et le ministère des Finances afin de trouver des solutions qui assureront la viabilité financière à long terme du BST et l'intégrité de ses programmes. Le programme des Services internes continuera de trouver et de mettre en place des méthodes pour offrir plus efficacement ses services en soutien aux programmes d'enquête du BST. Le soutien au recrutement et au perfectionnement professionnel des enquêteurs est une priorité clé, car le BST continue de faire face à une période de roulement du personnel élevé en raison de départs à la retraite. En outre, le personnel des Services internes appuiera les initiatives qui touchent le bien-être des employés, notamment l'exécution et la mise en œuvre du plan d'action ministériel en matière de santé mentale, les réponses au Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux quadrimestriel, la mise en œuvre du plan d'équité en matière d'emploi, ainsi que la modernisation des installations et du matériel de nos bureaux et du laboratoire.

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 2015-2016	Dépenses 2016-2017	Prévisions des dépenses 2017-2018	Budget principal des dépenses 2018-2019	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	24 360 425	23 989 597	26 831 038	24 151 162	24 151 162	24 151 162	24 151 162
Services internes	5 672 065	6 003 148	6 707 760	6 037 790	6 037 790	6 037 790	6 037 790
Total	30 032 490	29 992 745	33 538 798	30 188 952	30 188 952	30 188 952	30 188 952

Les dépenses présentées pour 2015-2016 et 2016-2017 sont les résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. Au cours des deux dernières années, le BST a activement réduit ses dépenses et a prévu un report de fonds important afin de couvrir les paiements prévus en

2017-2018 pour les salaires rétroactifs de ses employés, en raison des conventions collectives récemment signées. Les économies réalisées ont permis d'effectuer un report de 1,3 million de dollars pour utilisation en 2017-2018. Ce report de fonds était nécessaire en raison du gel du budget de fonctionnement du Budget 2014, où seule une partie des coûts (1,2 million de dollars en 2017-2018) serait couverte centralement par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le reste serait financé à l'interne par le ministère. Toutefois, il a été déterminé que ces montants ne suffiraient pas à couvrir les coûts salariaux supplémentaires découlant des nouvelles conventions collectives signées. Par conséquent, le BST a demandé et reçu une somme supplémentaire de 1,8 million de dollars au moyen du Budget supplémentaire des dépenses B afin de couvrir la différence. Cette situation explique la hausse importante des dépenses prévues en 2017-2018.

Le BST a réservé la somme estimée de 0,5 million de dollars en 2017-2018 pour la reporter à l'année 2018-2019 afin de compenser deux postes de dépenses : le report des paiements obligatoires des vacances et des congés compensatoires, ainsi que les paiements salariaux rétroactifs pour les conventions collectives restantes qui doivent être ratifiées et signées. Les futurs coûts prévus de ces deux postes de dépenses devraient se réaliser en 2018-2019.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2018-2019 et les exercices subséquents se composent des sommes du Budget principal des dépenses seulement. Comparativement au Budget principal des dépenses de l'exercice précédent, les crédits du BST ont augmenté de 0,8 million de dollars. Cette augmentation des fonds est principalement due aux rajustements liés aux négociations collectives et aux montants connexes du régime d'avantages sociaux des employés.

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	Réels 2015-2016	Réels 2016-2017	Prévisions 2017-2018	Prévus 2018-2019	Prévus 2019-2020	Prévus 2020-2021
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	164	169	172	170	170	170
Sous-total	164	169	172	170	170	170
Services internes	45	46	44	50	50	50
Total	209	214	216	220	220	220

Les équivalents temps plein réels ainsi que les prévisions pour l'exercice 2017-2018 et les exercices précédents sont inférieurs aux 220 équivalents temps plein prévus en raison des postes vacants. Les chiffres prévus pour l'exercice 2018-2019 et les exercices suivants démontrent un effectif stable.

Budget des dépenses par crédit voté

Pour tout renseignement sur les crédits du BST, consulter le [Budget principal des dépenses 2018-2019ⁱⁱ](#).

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.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du plan ministériel sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, 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 BSTⁱⁱⁱ](#).

État des résultats condensé prospectif
pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats projetés 2017-2018	Résultats prévus 2018-2019	Écart (résultats prévus pour 2018-2019 moins résultats projetés de 2017-2018)
Total des dépenses	38 481 000	35 209 000	-9 %
Total des revenus	46 000	35 000	-24 %
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	38 435 000	35 174 000	-9 %

Les dépenses projetées du BST pour 2017-2018 sont plus élevées de 9 % que les dépenses prévues pour 2018-2019, principalement à cause de la hausse des dépenses salariales détaillées dans la section des dépenses prévues. Cela explique aussi la baisse générale du coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement. En outre, les revenus projetés de 2017-2018 sont légèrement plus élevés que les revenus prévus pour 2018-2019, étant donné la cession plus élevée des biens excédentaires de l'État en 2017-2018.

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Scott Brison (par intérim)

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 transports^{iv}](#), L.C. 1989, ch. 3

Année d'incorporation ou de création : 1990

Raison d'être, mandat et rôle

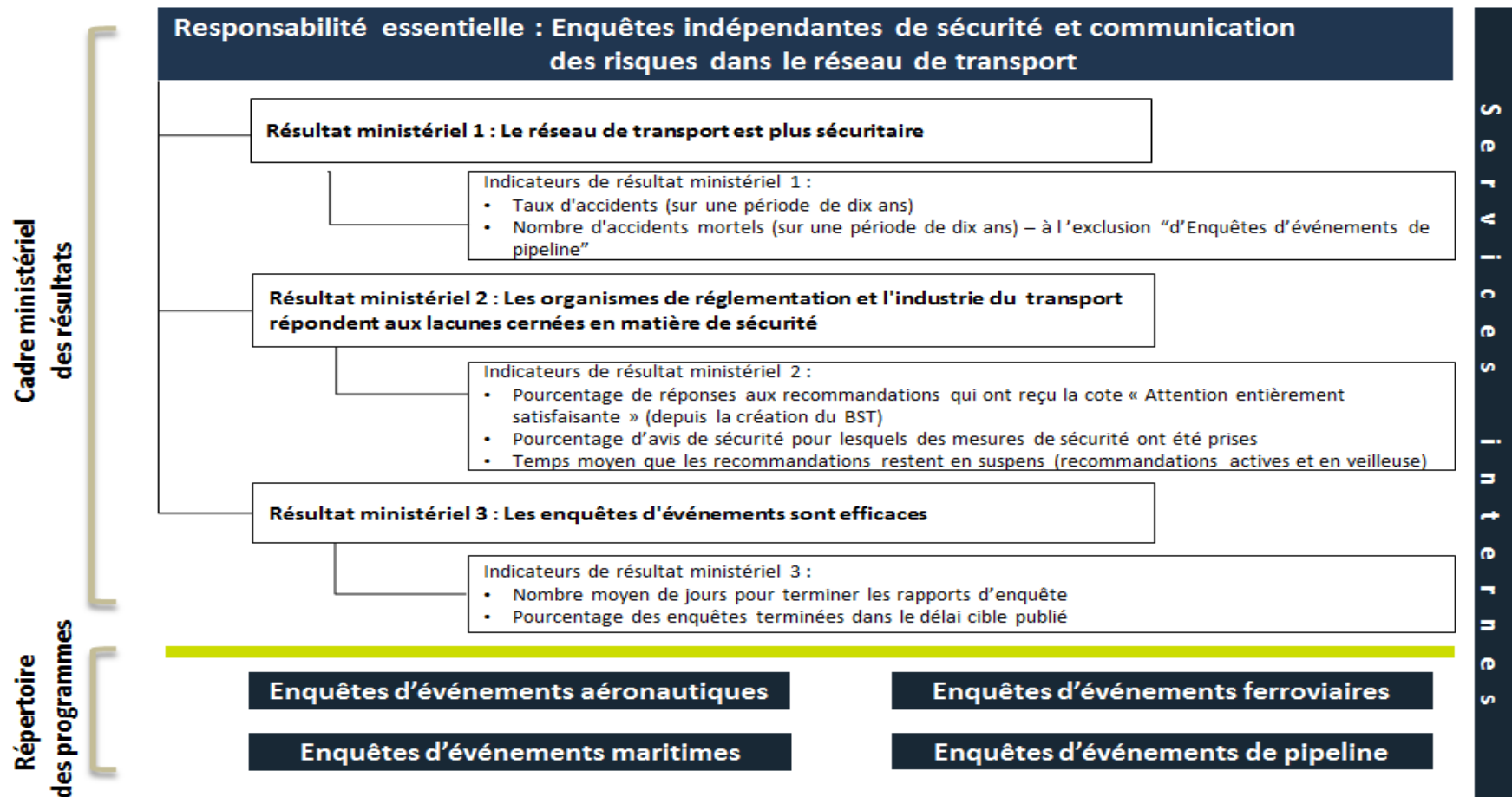
La section « Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités » est accessible sur le [site Web du BSTⁱⁱⁱ](#).

Contexte opérationnel et risques principaux

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

Cadre de présentation de rapports

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



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](#)ⁱ.

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- ▶ 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 initiatives sur les femmes, les hommes et les personnes de divers genres. Le « plus » dans ACS+ met en relief le fait que l'analyse va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre). L'identité de chacun est déterminée par de multiples facteurs qui se recoupent; l'ACS+ tient compte de ces facteurs, qui incluent la race, l'ethnicité, la religion, l'âge ainsi que les déficiences physiques et intellectuelles.

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)⁷

Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

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.

7. L'architecture d'alignement des programmes a été remplacée par le Répertoire des programmes en vertu de la Politique sur les résultats.

dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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

dépenses votées (voted expenditures)

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

équivalent temps plein (full time equivalent)

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

expérimentation (experimentation)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)

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

initiative horizontale (horizontal initiative)

Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis,

et qui a été désignée (par exemple, par le Cabinet ou par un organisme central, entre autres) comme une initiative horizontale aux fins de gestion et de présentation de rapports.

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)

Fournit les renseignements sur les plans et le rendement attendu des ministères appropriés au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels 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 2018-2019, 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.

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.

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.

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#>
- ii Budget principal des dépenses 2017-2018, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- iii Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp>
- iv Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>
- v Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra/>