



Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023

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

L'honorable Harjit S. Sajjan, c.p., OMM, MSM, CD, député
Président du Conseil privé du Roi pour le Canada, ministre
de la Protection civile et ministre responsable de l'Agence
de développement économique du Pacifique Canada

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Canada 

Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2023

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

No de cat. TU1-15E-PDF
ISSN 2561-2255

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des
transports du Canada au bst.gc.ca

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Table des matières

De la part de la présidente.....	1
Aperçu des résultats	3
Résultats : ce que nous avons accompli	5
Responsabilités essentielles	5
Services internes.....	13
Dépenses et ressources humaines.....	17
Dépenses	17
Ressources humaines	19
Dépenses par crédit voté.....	19
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	19
États financiers et faits saillants des états financiers.....	19
Renseignements ministériels	22
Profil organisationnel.....	22
Raison d’être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons.....	22
Contexte opérationnel	22
Cadre de présentation de rapports.....	22
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	24
Tableaux de renseignements supplémentaires	24
Dépenses fiscales fédérales	24
Coordonnées de l’organisation	24
Annexe : définitions	25
Notes en fin d’ouvrage	29

De la part de la présidente

La fin de l'exercice 2022-2023 est l'occasion de réfléchir aux réalisations importantes du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). La charge de travail liée à nos enquêtes a continué d'augmenter, étant donné que les volumes de transports sont retournés à des niveaux pré-pandémiques.

La dernière année nous a donné le temps de peaufiner nos pratiques de travail hybride, tout en gardant une grande attention à la communication de messages de sécurité dans tous les quatre secteurs de transport régis par le gouvernement fédéral (aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier). Pendant ce temps-là, nous avons émis 59 rapports d'enquête, dépassant ainsi les chiffres de l'année précédente avec 39 rapports. Cinq de ces rapports comprenaient un total de neuf recommandations pour apporter des changements dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire.

- En mai 2022, nous avons publié notre rapport d'enquête ([M20A0160ⁱ](#)) sur le naufrage mortel du petit bateau de pêche *Sarah Anne*, au large des côtes de Terre-Neuve, survenu en 2020. L'enquête a donné lieu à la recommandation ([M22-01ⁱⁱ](#)), adressée à Pêches et Océans Canada, d'exiger que tout navire canadien utilisé pour la pêche commerciale des ressources marines ait une immatriculation à jour et exacte auprès de Transports Canada (TC).
- En août 2022, nous avons publié notre rapport ([R19W0002ⁱⁱⁱ](#)) sur une collision survenue en 2019 entre deux trains de marchandises près de Portage la Prairie (Manitoba), rapport dans lequel nous avons formulé deux recommandations ([R22-04^{iv}](#)) ([R22-05^v](#)) à l'intention de TC, dont l'une s'appuie sur des recommandations actives remontant à plus de 20 ans. Cet accident a mis en lumière et a renforcé la nécessité de mettre en oeuvre des méthodes physiques de commande des trains à sécurité intégrée.
- En mars 2023, nous avons publié notre rapport sur la collision mortelle avec le relief d'un aéronef privé ([A21W0089^{vi}](#)), survenue en 2021 près de Lacombe (Alberta). Dans ce rapport, nous avons émis une recommandation ([A23-01^{vii}](#)) à TC d'examiner et de mettre à jour régulièrement le *Guide pour les médecins examinateurs de l'aviation civile* afin de s'assurer qu'il comporte les outils de dépistage les plus efficaces pour évaluer les affections médicales des pilotes, comme les maladies cardiovasculaires.
- Le même mois, nous avons également publié notre rapport ([M21P0030^{viii}](#)) sur le naufrage mortel du remorqueur *Ingenika*, dans lequel nous avons émis quatre recommandations. Les deux premières recommandations ([M23-01^{ix}](#)) ([M23-02^x](#)) s'adressaient à TC et visaient à améliorer et à étendre la surveillance réglementaire des remorqueurs d'une jauge brute de moins de 15. Les deux autres recommandations ([M23-03^{xi}](#)) ([M23-04^{xii}](#)) s'adressaient à l'Administration de pilotage du Pacifique et visaient à combler les lacunes dans la délivrance des dispenses de pilotage.
- L'enquête sur le naufrage du *Chief William Saulis* ([M20A0434^{xiii}](#)) était la troisième grande rendue publique en mars 2023. Le Bureau a recommandé ([M23-05^{xiv}](#)) à TC de veiller à ce que chaque inspection d'un navire de pêche commerciale vérifie si chaque procédure de sécurité écrite requise est mise à la disposition de l'équipage et que ce dernier en connaît le contenu.

Le BST continue à réaliser d'énormes progrès dans la promotion de la sécurité des transports grâce à ses communications de sécurité.

Depuis 1990, le Bureau a émis 626 recommandations dans les quatre secteurs de transport. À la fin de l'exercice 2022-2023, il avait accordé la cote Attention entièrement satisfaisante à 83,5 % des réponses à ces recommandations. Malgré ces progrès, plus de mesures opportunes sont nécessaires pour aborder les questions de sécurité en suspens.

Toujours dans l'optique de promouvoir la sécurité des transports, c'est en octobre 2022 qu'a été lancée la septième édition de la Liste de surveillance du BST, qui met en lumière les enjeux de sécurité importants dans les secteurs aérien, ferroviaire et maritime ainsi que les mesures nécessaires pour rendre l'industrie des transports canadienne encore plus sécuritaire.

Avec le retour à grande échelle des événements en présentiel, le BST a participé à plus de 50 rencontres et événements de l'industrie pour discuter d'enjeux de sécurité importants auxquels fait face le secteur des transports canadien. Ces événements ont permis d'échanger des leçons tirées d'enquêtes avec le personnel et les leaders de l'industrie des transports, en plus d'en apprendre sur les tendances et les risques émergents liés à la sécurité des transports.

Je suis très fière du travail accompli par le BST au cours de la dernière année. Les efforts déployés pour publier des rapports d'enquête et pour continuer à promouvoir la sécurité par l'entremise des médias sociaux et de nos initiatives de sensibilisation auprès de l'industrie ont été considérables. Les employés du BST mettent continuellement à profit leur expertise et leur passion pour la sécurité dans chaque projet qu'ils entreprennent, donnant lieu à des améliorations notables à la sécurité du système de transport du Canada.

Kathleen Fox

Présidente

Aperçu des résultats

Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) 2022-2023

Utilisation des ressources

Ressources financières : 36 813 980 \$

Ressources humaines : 227 équivalents temps plein

- Le nombre total d'accidents, tous modes de transport confondus, signalés en 2022 a augmenté de 7 % par rapport à 2021. Cependant, il était inférieur de 10 % à la moyenne décennale.
- Les accidents dans le secteur des transports ont connu une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente, en 2021. En comparaison avec la moyenne décennale, il y a eu une réduction de 16 %.
- Au cours de l'exercice financier 2022-2023, le BST a commencé 50 nouvelles enquêtes, a terminé 59 enquêtes et avait 66 enquêtes en cours à la fin de l'exercice.
- Le Bureau a évalué quatre réponses à des recommandations en suspens comme dénotant une attention entièrement satisfaisante et a émis neuf nouvelles recommandations en 2022-2023. Le BST estime donc qu'au total, 83,5 % des réponses aux recommandations dénotent une attention entièrement satisfaisante.
- Au cours de l'exercice 2022-2023, le BST a terminé et publié les rapports finaux et les recommandations sur plusieurs enquêtes importantes, notamment le naufrage mortel en 2020 du petit bateau de pêche *Sarah Anne* au large de Terre-Neuve, le naufrage fatal en 2020 du navire de pêche *Chief William Saulis* près de Digby (Nouvelle-Écosse), la collision en 2019 entre deux trains de marchandises près de Portage la Prairie (Manitoba), la collision avec le relief en 2021 d'un aéronef privé près de Lacombe (Alberta) et le naufrage mortel en 2021 du remorqueur *Ingenika* dans le canal Gardner (Colombie-Britannique). Les rapports finaux peuvent être consultés sur le site Web du BST.
- En octobre 2022, le BST a publié la nouvelle édition de sa Liste de surveillance, qui continue à mettre en lumière les principaux enjeux de sécurité dans les secteurs canadiens des transports aérien, ferroviaire et maritime. Puisque ces enjeux sont complexes et qu'il faut du temps pour les résoudre, la Liste de surveillance passe à un cycle de trois ans afin de donner le temps à l'industrie et à TC de réaliser des progrès significatifs.
- En vue d'atteindre l'objectif stratégique du BST consistant à adopter le numérique par défaut, nous avons continué à mettre en œuvre notre nouvel outil de suivi des projets visant à appuyer le suivi, la surveillance, la recherche et la production de rapports pour les projets du BST. Ce nouvel outil fournira un emplacement unique pour l'enregistrement des renseignements sur les projets, en plus d'être un moyen de normaliser les renseignements sur les projets à l'échelle de l'organisme. En outre, une partie des lecteurs du réseau du BST a été intégrée avec succès à des plateformes basées sur le nuage.

- Alors que nous nous dirigeons vers un environnement post-pandémique, le BST a mis en œuvre une approche hybride et continue d'adapter ses modalités de travail afin de fournir une flexibilité pour les environnements de travail au bureau et à distance.

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

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

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

Description

L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis afin de déterminer leurs causes et les facteurs contributifs, ainsi que les lacunes de sécurité qu'ils mettent en évidence. Le BST formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer de telles lacunes et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès de parties concernées afin de s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Résultats

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 système de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et de nombreux organismes jouent un rôle quant à ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement les améliorations de la sécurité globale à un organisme en particulier. Les taux d'accidents et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont généralement révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réponse aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments convaincants qui persuadent les « agents de changement » de prendre des mesures en réponse aux 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 s'engage activement auprès des intervenants de tous les secteurs des transports. Il est à noter que les cibles de rendement établies et les résultats varient d'un secteur à un autre afin de tenir compte des niveaux de référence et des défis propres à chaque secteur. Ces indicateurs sont ensuite consolidés pour rendre compte des cibles et des résultats ministériels globaux dans tous les secteurs des transports relevant de la compétence du BST. À l'heure actuelle, les plus grands défis concernent la rapidité d'exécution de la publication des rapports d'enquête du BST.

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST décrit les objectifs stratégiques et les priorités associées qui ont été établies par la haute direction pour atteindre ses résultats stratégiques. Ce plan encadre l'identification des activités clés et la prise de décisions du BST en matière d'investissements pour l'exercice en cours. Les progrès liés au Plan stratégique quinquennal du BST pour la période de 2021-2022 à 2025-2026 sont décrits ci-dessous.

Augmenter la portée de nos enquêtes

Le BST a continué à chercher des façons d'améliorer ses techniques d'enquêtes et à fournir des résultats crédibles, transparents, opportuns et percutants qui façonnent et influencent l'amélioration de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En 2022-2023, le BST a poursuivi ses efforts concertés pour améliorer la qualité et la rapidité d'exécution de ses enquêtes. Il a publié une nouvelle politique sur les communications de sécurité, à partir de laquelle il a harmonisé ses outils et ses procédures d'exploitation internes. Le BST a aussi mis en œuvre des changements à ses normes d'enquêtes en ce qui concerne la gestion des pouvoirs des enquêteurs, l'étape de collecte de données des enquêtes et l'analyse de la sécurité.

Le BST a poursuivi des initiatives visant l'utilisation optimale de la technologie dans le but d'obtenir les meilleurs résultats possibles avec des processus et des systèmes efficaces, interconnectés et adaptables. Les travaux se sont poursuivis pour concevoir un nouvel Outil d'analyse de la sécurité afin d'appuyer l'approche itérative de la Méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité (MIES) du BST. Les processus et les documents d'orientation pour les enquêtes de catégorie 4 ont été revus et améliorés. Le BST a étendu l'utilisation de son outil de suivi des projets, implanté au laboratoire du BST, à la direction des Communications.

Le BST a continué de participer au programme Laboratoires Canada en créant une installation de collaboration scientifique conjointe en partenariat avec le Conseil national de recherches Canada.

Créer un milieu de travail inclusif, diversifié et respectueux

Le BST s'engage à favoriser un milieu de travail respectueux, diversifié, inclusif et sans harcèlement. En 2022-2023, le BST a travaillé à l'amélioration de ses processus de dotation en cernant et en éliminant les obstacles au recrutement, au maintien en poste et/ou à la promotion des membres des groupes désignés. Ce travail comprenait la préparation de la mise en œuvre des nouvelles exigences de la LEFP concernant l'évaluation des outils de dotation pour repérer et atténuer les biais et les obstacles pour les groupes visés par les mesures d'équité. Le Comité sur la santé mentale en milieu de travail du BST a continué à mettre en œuvre et à surveiller la Stratégie liée à la santé mentale du BST. En outre, le BST a mis en œuvre des changements à son Programme de gestion de stress causé par un incident critique, tout en augmentant le nombre de ressources et d'outils mis à la disposition des employés. Des dangers psychologiques cernés lors d'un examen interne ont été intégrés aux analyses de la sécurité en milieu de travail, et un plan d'action sur les dangers psychologiques a été finalisé pour aborder les enjeux importants.

Le BST a poursuivi ses travaux liés à la Stratégie du BST sur les interactions avec les peuples autochtones. Le groupe de travail sur les interactions avec les peuples autochtones a apporté des changements aux procédures internes, aux documents d'orientation et aux ressources du BST afin d'améliorer la sensibilisation et la mobilisation de l'organisation à l'égard de ces communautés.

Enfin, l'équipe de gestion du BST a pris des mesures concrètes pour favoriser un milieu de travail inclusif dans la mise en œuvre de l'Orientation concernant la présence prescrite au lieu de travail du SCT en créant un sous-comité EX pour superviser les demandes d'exemptions et d'accommodements en vue de conseiller et de guider l'administrateur en chef des opérations et, ainsi, permettre une application cohérente de l'orientation au BST.

Employer du personnel compétent et hautement qualifié

Au cours du présent exercice, le BST a continué de mettre l'accent sur le recrutement, le perfectionnement et le maintien en poste d'un effectif diversifié et au rendement élevé. En 2022-2023, le BST a veillé à ce que les employés puissent améliorer leurs compétences et leurs connaissances grâce à diverses formations externes et internes. En particulier, le BST a continué la mise en œuvre de son système intégré de gestion de l'apprentissage (LMS365) pour faciliter la prestation virtuelle des cours, l'inscription aux cours et l'accès aux dossiers d'apprentissage. L'organisme a également remanié les principaux cours en classe afin de rendre l'apprentissage et le transfert des connaissances plus efficaces dans un environnement virtuel. En outre, le BST a aussi procédé à un examen approfondi de son programme d'apprentissage pour les enquêteurs afin que celui-ci soit harmonisé avec les exigences opérationnelles. Un plan de modernisation des activités d'apprentissage a été établi, et des travaux ont débuté pour remanier et moderniser toutes les formations essentielles du BST. L'organisme a terminé l'examen annuel de ses procédures et de ses politiques internes; en particulier, la Politique sur le télétravail a été mise à jour pour tirer parti du maximum de flexibilité permise en vertu de la nouvelle Orientation concernant la présence prescrite au lieu de travail, et la politique de dotation a été mise à jour pour rendre compte des changements dans la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* (LEFP) visant à cerner et à atténuer les biais et les obstacles dans les outils de dotation pour les groupes visés par l'équité.

Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions

En 2022-2023, le BST a poursuivi la mise en œuvre de sa Stratégie de données dans le but de mieux gérer les données tout au long de leur cycle de vie en tant qu'actif opérationnel commun. La stratégie en trois phases devrait être entièrement mise en œuvre d'ici 2025-2026. En 2022-2023, le BST s'est concentré sur l'exploration des options d'amélioration de l'architecture des données et sur l'amélioration de la qualité des données aux fins d'usage interne par l'entremise de la documentation de procédures à jour. Le BST a également continué d'explorer les options pour soutenir l'échange de données avec les intervenants externes afin d'accroître l'efficacité et d'améliorer le flux de données et de renseignements.

Adopter le numérique par défaut

Le BST a poursuivi sa migration vers le nuage. Plus précisément, le BST a commencé la migration de sa plateforme SharePoint sur serveur vers SharePoint Online, ce qui sera largement

terminé en 2023-2024. Une partie des unités de réseau du BST ont été transférées vers le nuage. Le BST a également veillé à utiliser pleinement et efficacement les outils et les systèmes disponibles afin de bien appuyer les employés qui travaillent à distance et au bureau.

Produire des communications influentes

Le BST est conscient que des communications claires et solides sont essentielles pour s'assurer que les faits établis et les messages de sécurité clés des enquêtes sont accessibles et compris par les intervenants du BST, les agents de changement et le grand public. Le BST reconnaît que les rapports d'enquête détaillés ne conviennent pas nécessairement à tous les publics; par conséquent, en 2022-2023, il a continué d'adapter de façon stratégique l'élaboration et la prestation de renseignements pour cibler les médias, les intervenants et les agents de changement. En outre, le BST a continué de tirer parti des médias sociaux pour atteindre les publics avec lesquels il communique déjà.

Le BST a mobilisé de façon proactive ses intervenants nationaux et internationaux au moyen d'occasions de participation en personne et de plateformes de communication numériques afin de les informer des activités du BST, des leçons de sécurité clés et des priorités organisationnelles. De plus, le ministère a cherché des occasions de collaboration afin de solliciter de la rétroaction sur des problèmes de sécurité importants au sein de l'industrie des transports du Canada et afin de communiquer ses messages de sécurité aux publics clés.

Le BST est également conscient que de bonnes communications internes sont essentielles pour un effectif engagé et bien informé dans un milieu de travail hybride. Ainsi, le ministère a continué de tirer parti des outils de communication existants tels que *La balise* (le bulletin interne du BST) et les discussions ouvertes mensuelles avec les employés animées par l'administrateur en chef des opérations comme sources primaires de renseignements importants. Le site intranet du BST sert encore de véhicule important pour les communications, la gestion des connaissances et la collaboration.

Principaux risques

Le BST reconnaît la nécessité de mettre en œuvre des pratiques intégrées de gestion des risques à l'échelle du ministère afin de gérer efficacement ses opérations, d'accomplir son mandat, de réaliser son résultat stratégique et de répondre aux attentes des organismes centraux. Un élément important des activités de gestion des risques du BST est à la mise à jour annuelle du Profil de risque organisationnel (PRO). Cinq principaux risques stratégiques ont été définis comme représentant une menace (ou une occasion) importante pour le ministère :

Rester au fait des progrès et des changements technologiques dans l'industrie

La crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST pourraient être touchées s'il ne parvient pas à suivre l'évolution des progrès et des changements technologiques dans l'industrie des transports et s'il ne s'adapte pas pour veiller à ce que les nouvelles sources de données soient correctement mises à profit, gérées de façon optimale et entièrement analysées. Les nouveaux progrès dans les domaines de l'ingénierie, de la conception et des systèmes opérationnels surviennent parfois plus

rapidement que ce à quoi l'organisme peut s'adapter. L'automatisation accrue dans certains secteurs des transports et l'intégration de véhicules pilotés à distance dans les systèmes de transport existants sont quelques exemples de changements technologiques susceptibles de poser des défis pour le BST. Afin de pouvoir accéder correctement aux données publiques et privées dans le cadre d'enquêtes, les employés du BST devront redoubler d'efforts pour maintenir ou acquérir l'expertise requise et avoir accès à l'équipement et à la formation nécessaires pour mener des enquêtes sur les événements de transport à l'avenir. À cette fin, le BST continue avec la mise en œuvre de sa stratégie de données. De l'argent a aussi été investi pour l'achat de nouvel équipement de laboratoire afin de tenir compte des progrès de l'industrie. Le cadre de travail de développement des compétences des enquêteurs a aussi été examiné.

Rester au fait de la technologie en milieu de travail

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux applications, aux systèmes et aux outils technologiques actuels en milieu de travail pour effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. Puisque le BST est un organisme d'enquête de calibre mondial, il importe que ses employés soient équipés des logiciels, du matériel informatique et des outils technologiques les plus récents pour pouvoir interagir de manière efficace avec d'autres ministères, des intervenants, d'autres organismes d'enquête et l'industrie. Comme il a été démontré pendant la pandémie de COVID-19, il est fortement nécessaire de veiller à ce que ces outils ne soient pas assujettis à une perturbation des activités par des tiers ou d'autres événements. À cette fin, le BST a poursuivi la mise en œuvre de sa vision de la gestion de l'information et de la technologie de l'information (GI-TI). Une partie des unités de réseau du BST ont été transférées vers le nuage. D'autres améliorations ont été apportées à l'accès au réseau.

Bien-être et sécurité des employés

Il faut faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion du bien-être physique et mental des employés. Il faut également s'assurer que l'environnement de travail demeure favorable, respectueux, diversifié et sans harcèlement. En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent être exposés à de nombreux dangers psychologiques et physiques. À cette fin, à la suite d'un projet-pilote de trois ans, le BST a apporté des changements à sa directive et à son programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique (GSIC) en simplifiant la façon dont le programme est géré, en améliorant les outils et les activités d'apprentissage ainsi qu'en mettant plus de ressources liées à la GSIC à la disposition du personnel. Un plan d'action pour les dangers psychologiques a aussi été mis en œuvre pendant l'année et des mesures ont été prises pour réduire et atténuer les risques psychologiques auxquels a fait face le personnel au cours d'enquêtes. De plus, le comité sur la santé mentale en milieu de travail a continué ses efforts dans la mise en œuvre de la stratégie pour la santé mentale du BST pour favoriser un milieu de travail soutenant, respectueux et sans stigmatisation qui promeut et appuie la santé mentale et le bien-être de tous les employés du BST.

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. À cette fin, en mars 2023, le BST a participé à un exercice sur table d'accident maritime important avec plusieurs ministères à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). L'événement « *Safe Return 2023* » (fr. « Retour sécuritaire 2023 ») a été un exercice de discussion sur plusieurs jours qui a montré aux participants le processus de gestion d'un scénario de catastrophe simulé d'un point de vue organisationnel. Les leçons tirées de cette journée guideront les travaux futurs sur la question.

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* (Loi sur le BCEATST). Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient un impact négatif sur la façon dont le BST mène ses activités. En 2022-2023, l'avocate générale du BST a continué à défendre la position juridique du BST en vertu de la Loi sur le BCEATST dans les procédures judiciaires tout au long de l'année afin de préserver l'intégrité des enquêtes du BST. L'avocate générale du BST a également organisé régulièrement des séances d'information sur des questions juridiques pertinentes à l'intention de tous les employés du BST.

Résultats atteints

Le tableau ci-dessous présente, pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le système de transport, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour l'exercice 2022-2023 ainsi que les résultats réels des trois derniers exercices pour lesquels des résultats réels sont disponibles.

Notes sur les indicateurs

Le BST a modifié son cadre ministériel des résultats au niveau des indicateurs de résultats ministériels (IRM) à compter de 2022-2023 à la suite d'un examen approfondi qui a permis de cerner plusieurs possibilités de simplifier les données liées aux résultats afin de fournir de l'information concise de plus grande valeur au public et à ses intervenants. La structure des IRM qui en découle regroupe certains indicateurs ministériels antérieurs sous de nouveaux indicateurs, ce qui explique pourquoi il n'y a pas de données comparatives disponibles dans le tableau ci-dessous. Il est à noter que toutes les données des exercices précédents demeurent entièrement accessibles sur le site Web du BST ainsi que dans l'InfoBase du GC. De plus, le BST continuera

de rapporter d'autres statistiques ministérielles dans le cadre de son Rapport annuel au Parlement.

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2022-2023
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents sur une période de dix ans	Réduction du nombre d'accidents	Mars 2023	S/O	S/O	Cible atteinte En 2022, le nombre d'accidents était de 1402, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1555.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)	8 ans	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte 10,8 ans <i>N. B. : avant 2022-2023, le temps moyen en suspens était de plus de 13 ans</i>
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	Augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l'exercice précédent	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte -1 % Diminution depuis l'année dernière, de 84,5 % à 83,5 %. <i>N. B. : cet indicateur est plus bas parce que le BST a émis de nouvelles recommandations dont les réponses n'ont pas encore reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante »</i>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2022-2023
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60%	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte Des mesures de sécurité ont été prises pour 46 % des avis de sécurité émis.
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte 1143 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte 611 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte 235 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2023	S/O	S/O	Cible atteinte 56 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible publié	60 %	Mars 2023	S/O	S/O	Cible non atteinte 32 % 19 des 59 enquêtes terminées dans les délais ciblés.

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](#).^{xv}

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant présente, pour les enquêtes de sécurité indépendantes et la communication des risques dans le système de transport, les dépenses budgétaires de 2022-2023 ainsi que les dépenses réelles pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2022-2023
28 609 026	28 609 026	28 935 952	27 886 696	(722 330)

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](#).^{xvi}

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2022-2023.

Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2022-2023
177	176	(1)

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](#).^{xvii}

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'un organisme. Les services internes désignent les activités et les ressources des 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisme, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère. Les 10 catégories de services sont les suivantes :

- ▶ services de gestion des acquisitions;

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

Le programme des Services internes a continué de veiller à ce que le BST utilise pleinement et efficacement les outils et les systèmes disponibles pour appuyer le travail dans un environnement hybride axé sur le numérique.

Nous avons poursuivi notre migration infonuagique afin de s'assurer que les employés peuvent accéder efficacement aux technologies en milieu de travail, et ce, qu'ils travaillent dans les bureaux du BST ou à distance. Nous avons commencé la migration de notre plateforme SharePoint sur serveur vers SharePoint Online (nuage), ce qui sera largement complété en 2023-2024. Une partie des unités de réseau du BST ont été transférées vers le nuage. Nous avons amélioré notre accès au réseau et étendu l'utilisation de l'outil de suivi des projets à la direction des Communications.

Nous avons maintenu notre soutien logistique à l'organisation et à son personnel en réponse la pandémie de COVID-19. Nous avons investi des fonds additionnels pour améliorer notre environnement de travail hybride conformément à l'Orientation concernant la présence prescrite au lieu de travail. Ceci a consolidé notre position d'employeur de choix en offrant un soutien constant à la santé et au bien-être de nos employés.

Nous avons préparé et publié notre premier Plan sur l'accessibilité en décembre 2022.

La division des Finances du BST a continué de collaborer avec sa division des RH et le personnel de la rémunération de Services publics et Approvisionnement Canada pour s'assurer que les problèmes liés à Phénix étaient réduits au minimum et que les employés étaient payés en temps opportun. S'il y a lieu, des avances de fonds ont été accordées aux employés.

Qui plus est, les membres du personnel des Services internes ont soutenu d'autres initiatives qui appuient le bien-être des employés, notamment en réagissant aux résultats du Sondage annuel auprès des fonctionnaires fédéraux, l'Appel à l'action en faveur de la lutte contre le racisme, de l'équité et de l'inclusion dans la fonction publique fédérale, la santé mentale et d'autres activités visant à promouvoir la diversité et l'inclusion.

D'autres activités comprenaient le soutien à la mise en œuvre de notre plan de stratégie de données axé sur des éléments fondamentaux comme un examen de notre architecture de données et des efforts en vue d'améliorer la qualité des données.

Depuis 2018, nous avons poursuivi la réalisation d'un projet de modernisation des installations du laboratoire du BST, qui a été construit en 1980. Ces efforts déployés en collaboration avec le Conseil national de la recherche, dans le cadre du programme de Laboratoires Canada de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC), devraient fournir aux employés un environnement de travail renouvelé et hautement fonctionnel qui favorise l'efficacité, la collaboration scientifique et l'innovation. Comme cette initiative exige des investissements et un financement de soutien continu au-delà de nos crédits actuels (budget), nous continuerons de travailler avec SPAC et les organismes centraux pour mener cette initiative à terme avec succès.

Marchés attribués aux entreprises autochtones

Le BST est un ministère faisant partie de la phase 1 et doit donc s'assurer qu'il attribue au moins 5 % de la valeur totale des marchés qu'il conclut à des entreprises autochtones d'ici la fin de l'exercice 2022-2023. Dans son Plan ministériel 2023-2024, le ministère prévoyait que, d'ici la fin de l'exercice 2022-2023, il aurait attribué 9,7 % de la valeur totale de ses marchés à des entreprises autochtones.

Comme le montre le tableau ci-dessous, le BST a attribué 11,6 % de la valeur totale de ses marchés à des entreprises autochtones en 2022-2023.

Indicateurs de rendement liés à l'attribution de marchés	Résultats 2022-2023
Valeur totale des marchés* attribués à des entreprises autochtones† (A)	245 716 \$
Valeur totale des marchés attribués à des entreprises autochtones et non autochtones‡ (B)	2 117 941 \$
Valeur des exceptions approuvées par l'administrateur général (C)	0 \$
Pourcentage de marchés attribués à des entreprises autochtones $[A / (B - C) \times 100]$	11,6 %

* Comprend les modifications de marchés conclus avec des entreprises autochtones et les marchés conclus avec des entreprises autochtones au moyen de cartes d'achat. Peut comprendre des marchés de sous-traitance.

† Aux fins de l'objectif de 5 %, les entreprises autochtones comprennent, selon Services aux Autochtones Canada, les Aînés, les conseils de bande et les conseils tribaux, les entreprises inscrites dans le Répertoire des entreprises autochtones pour les marchés réservés dans le cadre de la Stratégie d'approvisionnement auprès des entreprises autochtones ainsi que les entreprises inscrites sur une liste d'entreprises bénéficiaires pour les marchés dont la livraison finale est effectuée dans une zone couverte par un traité moderne ou une entente d'autonomie gouvernementale comportant des mesures économiques.

‡ Comprend les modifications de marchés.

Au cours de l'exercice 2022-2023, le BST a dépassé de 1,9 % la valeur prévue des marchés attribués à des entreprises autochtones, qui était de 9,7 %, dépassant ainsi l'objectif minimal de 5 %. Cette réalisation peut être attribuée à la décision du BST de confier la plupart des contrats de

mobilier de bureau à des fournisseurs autochtones dans le cadre de son projet de lieu de travail hybride, ainsi qu'à son engagement continu envers les entrepreneurs autochtones dans le cadre de diverses initiatives en matière de TI.

Afin de promouvoir une meilleure prise en compte des entreprises autochtones au sein de l'organisation, l'équipe de l'approvisionnement du BST a lancé une campagne de sensibilisation auprès des clients internes. Cette campagne les a encouragés à proposer des entreprises autochtones pour des demandes de biens et de services, chaque fois que la capacité du marché le permettait. Pour ce faire, l'équipe d'approvisionnement du BST s'est appuyée sur l'outil SSPC et a ciblé en priorité les entreprises autochtones.

En outre, le BST a amélioré le formulaire de demande du client pour y intégrer des considérations relatives aux entreprises autochtones, ainsi qu'un lien direct pratique vers l'annuaire des entreprises autochtones. En outre, tous les employés du groupe d'approvisionnement ont suivi avec succès deux cours essentiels dispensés par l'École de la fonction publique du Canada :

- Considérations autochtones en matière d'approvisionnement (COR409)
- Approvisionnement dans la région du Nunavut (COR410)

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant présente, pour les services internes, les dépenses budgétaires pour 2022-2023, ainsi que les dépenses pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2022-2023
7 152 256	7 152 256	9 263 180	8 927 284	1 775 028

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a eu besoin pour fournir ses services internes en 2022-2023.

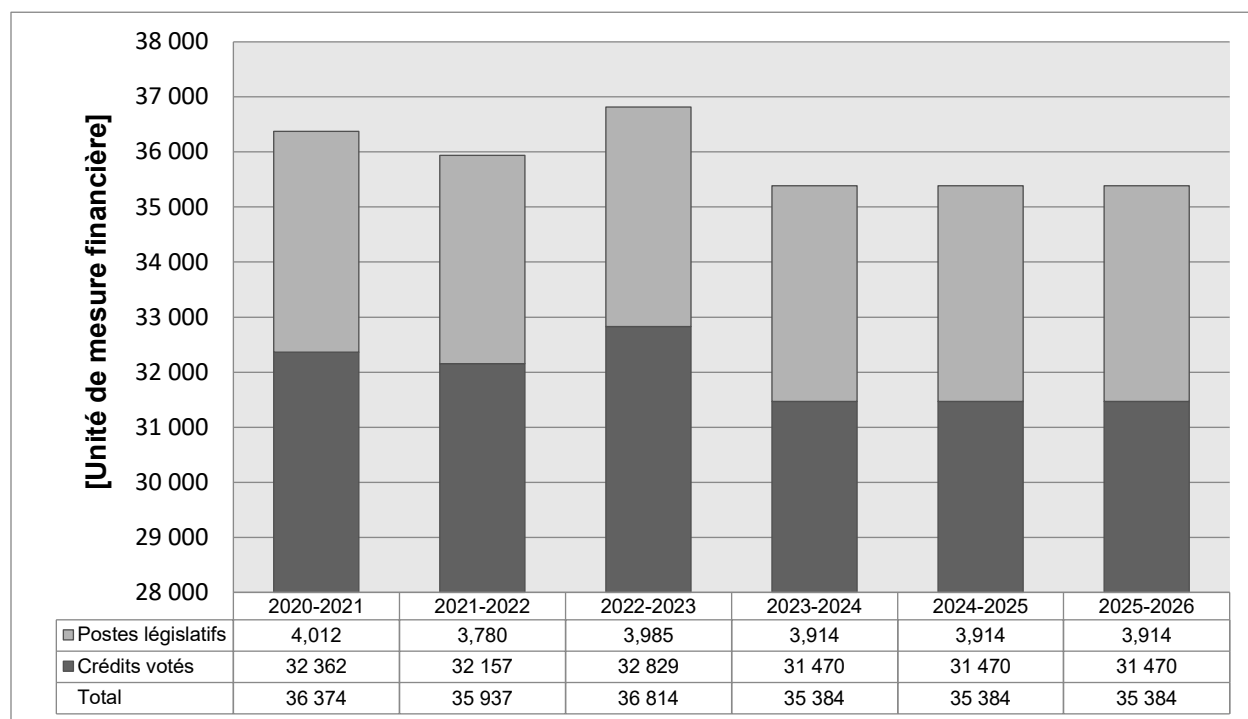
Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2022-2023
50	51	1

Dépenses et ressources humaines

Dépenses

Dépenses de 2020-2021 à 2025-2026

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



Le graphique des tendances des dépenses ministérielles illustre les dépenses réelles (2020-2021 à 2022-2023) et les dépenses prévues (2023-2024 à 2025-2026). Les variations dans les dépenses législatives d'une année à l'autre sont directement attribuables aux allocations du régime d'avantages sociaux des employés associées à leur salaire. La section suivante comprend une analyse plus poussée des tendances liée à ce tableau.

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

Le tableau « Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les ressources financières budgétaires affectées aux responsabilités essentielles et aux services internes du BST.

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2022-2023	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025	Autorisations totales pouvant être utilisées 2022-2023	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2022-2023
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	28 609 026	28 609 026	28 306 923	28 306 923	28 935 952	28 397 258	27 655 335	27 886 696
Services internes	7 152 256	7 152 256	7 076 731	7 076 731	9 263 180	7 976 504	8 281 582	8 927 284
Total	35 761 282	35 761 282	35 383 654	35 383 654	38 199 132	36 373 762	35 936 917	36 813 980

Les résultats des dépenses réelles de 2020-2021 à 2022-2023 représentent les montants réels tels que publiés dans les Comptes publics du Canada. L'augmentation des dépenses réelles pendant l'exercice financier 2022-2023 peut être principalement attribuable à une hausse des dépenses liées aux voyages qui s'explique par le retour à la normale après la pandémie mondiale de COVID-19.

L'importante augmentation de 2,4 millions de dollars entre les dépenses prévues pour 2022-2023 et le total des autorisations disponibles pour 2022-2023 s'explique par les autorisations supplémentaires que le BST a reçues tout au long de l'exercice :

- 1,5 million de dollars pour le report de son budget de fonctionnement de 2021-2022;
- 0,6 million de dollars à la suite de la signature d'un protocole d'entente avec Laboratoires Canada;
- 0,2 million de dollars pour les allocations de rémunération et le financement couvrant les encaissements obligatoires pour les congés annuels et les congés compensatoires.

Les 0,1 million de dollars restants sont une combinaison d'autres autorisations pour des montants moindres, mais ils comprennent principalement les gains provenant de la vente d'immobilisations, du recouvrement des coûts lié à une enquête et de l'ajustement annuel du taux du régime d'avantages sociaux des employés (RASE) fixé par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants prévus pour 2023-2024 et les exercices suivants ne comprennent que les montants du Budget principal des dépenses et du niveau de référence annuel. Ces montants restent cohérents sur l'horizon de planification et sont

basé sur les informations disponibles au moment de la préparation. Les dépenses futures peuvent être influencées par les décisions imposées par le gouvernement, cependant, cet impact n'est pas encore connu.

Ressources humaines

Le tableau « Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes » présente les équivalents temps plein (ETP) affectés à chacune des responsabilités essentielles et aux services internes du BST.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	174	179	177	176	177	177
Services internes	50	47	50	51	50	50
Total	224	226	227	227	227	227

En 2022-2023, le BST a continué à recruter du personnel et à pourvoir les postes vacants; par conséquent, les données réelles de 2022-2023 correspondent exactement aux prévisions. Le BST prévoit que les ÉTP demeureront constants, à 227 ÉTP, pour 2023-2024 et les exercices suivants.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives du BST, consultez les [Comptes publics du Canada](#).^{xviii}

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

Des renseignements sur l'harmonisation des dépenses du BST avec les activités et dépenses du gouvernement du Canada figurent dans l'[InfoBase du GC](#).^{xix}

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

[Les états financiers \(non audités\) du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023^{xx}](#) sont affichés sur le site Web ministériel.

Faits saillants des états financiers

État condensé des résultats (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2022-2023	Résultats réels 2022-2023	Résultats réels 2021-2022	Écart (résultats réels de 2022-2023 moins résultats prévus de 2022-2023)	Écart (résultats réels de 2022-2023 moins résultats réels de 2021-2022)
Total des charges	39 514	41 866	40 166	2 352	1 700
Total des revenus	19	112	16	93	96
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement	39 495	41 754	40 150	2 259	1 604

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2022-2023 sont fournis dans [l'État des résultats prospectif et les notes de 2022-2023^{xxi}](#) du BST.

Les résultats prévus pour l'exercice 2022-2023 sont fondés sur des estimations connues au moment de la préparation des états financiers prospectifs, qui font partie intégrante du Plan ministériel 2022-2023. Ces estimations ont été faites sur la base des informations disponibles à ce moment-là. Par la suite, les résultats prévus de 39,5 millions de dollars et les dépenses réelles de 41,8 millions de dollars ont donné lieu à un écart de 2,3 millions de dollars, soit 5,5 %.

Selon la méthode de la comptabilité d'exercice, le total des dépenses de fonctionnement du BST pour 2022-2023 s'élève à 41,8 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 1,6 million de dollars par rapport au total de 40,2 millions de dollars de l'exercice précédent. Les dépenses salariales sont demeurées stables au cours des deux exercices, l'écart provenant d'une augmentation substantielle des dépenses d'exploitation, ce qui a entraîné une différence importante d'une année à l'autre. Les augmentations les plus notables ont été, comme prévu dans une année post-pandémique avec un retour à la normale des activités, dans la catégorie des transports et des communications, ainsi qu'une augmentation importante de la provision pour les conventions collectives expirées.

Les revenus du BST sont accessoires et résultent du recouvrement des coûts des activités d'enquête, ainsi que de la ristourne reçue de son fournisseur pour l'utilisation des cartes d'achat du BST en 2022-2023.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2023 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	2022-2023	2021-2022	Écart (2022-2023 moins 2021-2022)
Total des passifs nets	7 255	6 632	623
Total des actifs financiers nets	2 391	2 584	(193)
Dette nette du ministère	4 864	4 048	816
Total des actifs non financiers	6 570	6 343	227
Situation financière nette du ministère	1 706	2 295	(589)

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2022-2023 sont fournis dans [l'État des résultats prospectif et les notes de 2022-2023](#)^{xxii} du BST.

Le passif net total du BST se compose principalement des créiteurs et des charges à payer liés à l'exploitation, qui représentent 4,2 millions de dollars ou 58 % (48 % en 2021-2022), ainsi que des indemnités de vacances et des congés compensatoires, qui représentent 2,3 millions de dollars ou 32 % (41 % en 2021-2022) du passif total. Le passif au titre des avantages sociaux futurs liés aux indemnités de départ représente 0,7 million de dollars ou 9 % (12 % en 2021-2022) du passif total. L'augmentation globale du passif net d'un exercice à l'autre est principalement attribuable aux provisions pour les conventions collectives expirées pour toutes les classifications du BST, à l'exception du groupe Gestion financière (FI). Cette augmentation est compensée par le paiement des vacances excédentaires tout au long de l'exercice financier à la suite de la levée du moratoire sur le paiement obligatoire des vacances excédentaires et des congés compensatoires, qui est entré en vigueur l'an dernier.

Le total des actifs financiers nets comprend les comptes débiteurs, les avances et les montants dus par le Trésor du gouvernement du Canada. Le montant dû par le Trésor représente 97 % ou 2,3 millions de dollars (94 % en 2021-2022) du solde de fin d'exercice, soit une diminution de 0,1 million de dollars. Cela représente une réduction du montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor dans l'avenir pour s'acquitter de son passif à court terme sans autres crédits. Le total des actifs financiers nets du BST a diminué de 0,2 million de dollars en raison de la baisse du montant dû par le Trésor, en plus d'une réduction des comptes débiteurs.

Le total des actifs non financiers se compose principalement d'immobilisations corporelles, qui représentent 6,4 millions de dollars ou 98 % du solde (98 % en 2021-2022), les stocks et les charges payées d'avance représentant les 2 % restants. L'augmentation de 0,2 million de dollars des actifs non financiers entre les années est principalement due à l'augmentation des charges payées d'avance (0,1 million de dollars) et à l'acquisition de nouveaux actifs (1,4 million de dollars), compensée par l'amortissement annuel (1,3 million de dollars).

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Harjit S. Sajjan, c.p., OMM, MSM, CD, député

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*^{xxiii}, L.C. 1989, ch. 3^{xxiv}

Année d'incorporation ou de création : 1990

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

La section « Raison d'être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons » est accessible sur [le site Web du BST](#).^{xxv}

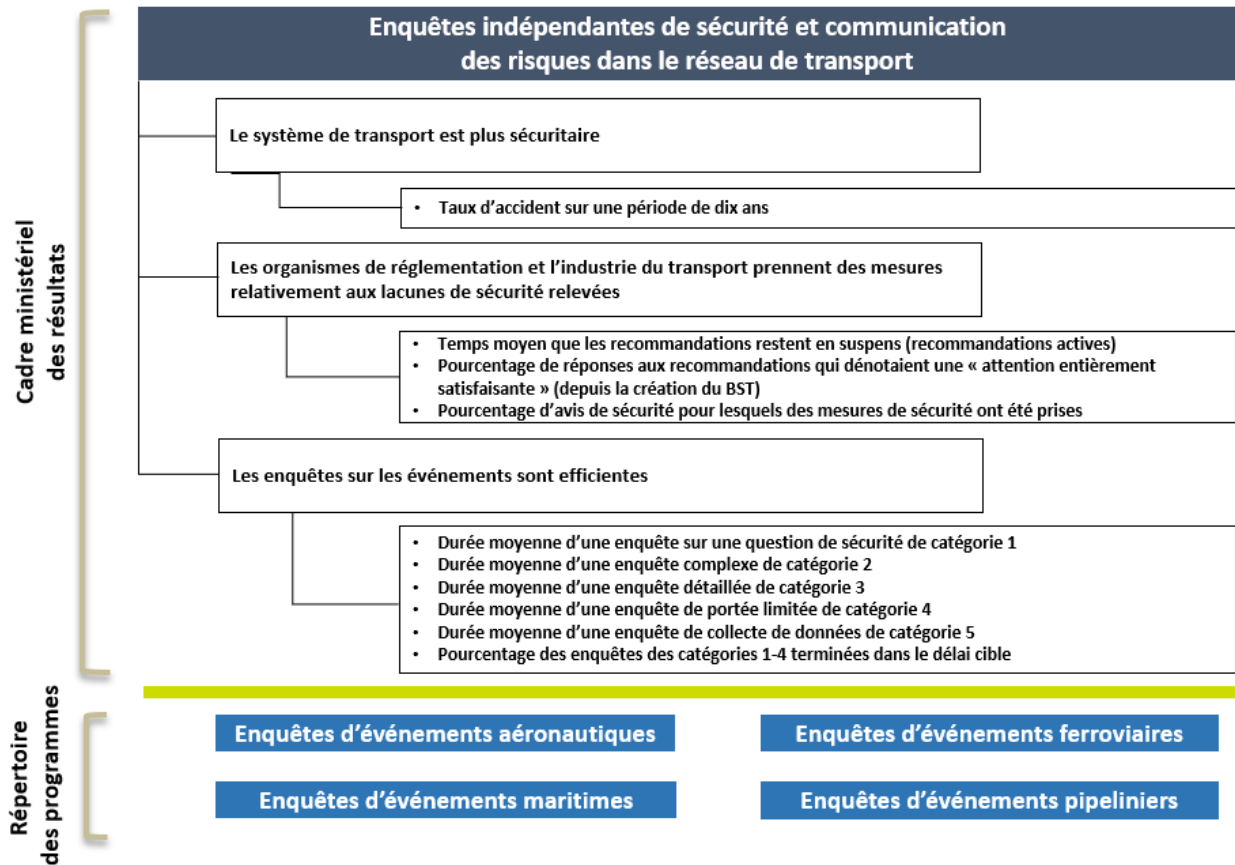
Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel se trouvent sur [le site Web du BST](#).^{xxvi}

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2022-2023 sont présentés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats



Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web du BST :

- ▶ [Rapport sur les achats écologiques](#)^{xxviii}
- ▶ [Analyse comparative entre les sexes Plus](#)^{xxix}

Dépenses fiscales fédérales

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

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale :

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Place du Centre, 4e étage

200, promenade du Portage

Gatineau (Québec) K1A 1K8

Téléphone : 1-800-387-3557

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca^{xxxii}

Site Web : www.bst.gc.ca^{xxxii}

Annexe : définitions

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

Outil analytique utilisé pour élaborer des politiques, des programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs et mieux comprendre comment des facteurs comme le sexe, la race, l'origine nationale et ethnique, l'origine ou l'identité autochtone, l'âge, l'orientation sexuelle, les conditions socio-économiques, la géographie, la culture et le handicap influent sur les expériences et les résultats et peuvent avoir une incidence sur l'accès aux programmes gouvernementaux et l'expérience vécue dans le cadre de ceux-ci.

cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

Cadre qui établit un lien entre les responsabilités essentielles et les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel d'un ministère.

cible (*target*)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit d'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; 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, d'investissements et d'avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (*planned spending*)

En ce qui a trait au Plan ministériel et au Rapport sur les résultats ministériels, 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 au moyen d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

entreprise autochtone (*Indigenous business*)

Organisation qui, aux fins de l'Annexe E : Procédures obligatoires pour les marchés attribués aux entreprises autochtones de la Directive sur la gestion de l'approvisionnement ainsi que de l'engagement du gouvernement du Canada d'attribuer obligatoirement chaque année au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones, correspond à la définition et aux exigences définies dans le [Répertoire des entreprises autochtones](#).

équivalent temps plein (*full-time equivalent*)

Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Pour un poste donné, le nombre d'équivalents temps plein représente le rapport entre le nombre d'heures travaillées par une personne, divisé par le nombre d'heures normales prévues dans sa convention collective.

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*)

Mesure quantitative des progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

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

plan (*plan*)

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

Plan ministériel (*Departmental Plan*)

Exposé des plans et du rendement attendu d'un ministère qui reçoit des crédits parlementaires. Les plans ministériels couvrent une période de trois ans et sont habituellement présentés au Parlement au printemps.

priorité ministérielle (*departmental priority*)

Plan ou projet sur lequel un ministère a choisi de concentrer ses efforts et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être réalisé en premier pour obtenir les résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2022-2023, thèmes généraux qui donnent un aperçu du programme du gouvernement dans le [discours du Trône du 23 novembre 2021](#) : bâtir un présent et un avenir plus sains, faire croître la croissance d'une économie plus résiliente, mener une action climatique audacieuse, travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion, avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation et lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.

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 service.

Rapport sur les résultats ministériels (*Departmental Results Report*)

Rapport qui présente 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 attribuable en partie à une organisation, une politique, un programme ou 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 qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- ⁱ Enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0160, <https://bst.gc.ca/fra/enquetes-investigations/marine/2020/M20A0160/M20A0160.html>
- ⁱⁱ Recommandation M22-01 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2022/rec-m2201.html>
- ⁱⁱⁱ Rapport d'enquête sur la sécurité du transport ferroviaire R19W0002, <https://www.bst.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/2019/r19w0002/r19w0002.html>
- ^{iv} Recommandation R22-04 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/rail/2022/rec-r2204.html>
- ^v Recommandation R22-05 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/rail/2022/rec-r2205.html>
- ^{vi} Rapport d'enquête sur la sécurité du transport aérien A21W0089, <https://www.bst.gc.ca/fra/rapports-reports/aviation/2021/a21w0089/a21w0089.html>
- ^{vii} Recommandation A23-01 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/aviation/2023/rec-a2301.html>
- ^{viii} Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M21P0030, <https://www.bst.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/2021/m21p0030/m21p0030.html>
- ^{ix} Recommandation M23-01 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2023/rec-m2301.html>
- ^x Recommandation M23-02 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2023/rec-m2302.html>
- ^{xi} Recommandation M23-03 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2023/rec-m2303.html>
- ^{xii} Recommandation M23-04 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2023/rec-m2304.html>
- ^{xiii} Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0434, <https://www.bst.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/2020/m20a0434/m20a0434.html>
- ^{xiv} Recommandation M23-05 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/recommandations-recommandations/marine/2023/rec-m2305.html>
- ^{xv} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xvi} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xvii} InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ^{xviii} Comptes publics du Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>

- xix InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xx États financiers (non audités) du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2023, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2023/efp-ffs-2023.html>
- xxi État des résultats prospectif 2022-2023 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/erp-fso.html>
- xxii État des résultats prospectif 2022-2023 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/erp-fso.html>
- xxiii Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, L.C. 1989, ch. 3, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-23.4/index.html>
- xxiv Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, L.C. 1989, ch. 3, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-23.4/index.html>
- xxv Raison d'être, mandat et rôle du BST, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/rm-ci.html>
- xxvi Contexte opérationnel du BST, <http://www.bst.gc.ca/fra/qui-about/index.html>
- xxvii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xxviii Rapport sur les achats écologiques, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2023/smdd-dsds-2023.html>
- xxix Analyse comparative entre les sexes Plus, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2023/GBAst-2023.html>
- xxx Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>
- xxxi Courriel du BST, communications@bst-tsb.gc.ca
- xxxii Site Web du BST, <https://bst.gc.ca/fra/index.html>