

# Rapport sur les résultats ministériels

Bureau de la sécurité des  
transports du Canada

**2016-2017**

---

Kathleen Fox  
La présidente

---

L'honorable Karina Gould  
Ministre des Institutions démocratiques et  
Présidente du Conseil privé de la Reine  
pour le Canada

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2017

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

N° au catalogue TU1-15F-PDF  
ISSN 2561-2255

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au <http://www.bst-tsb.gc.ca>.

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

---

## Table des matières

Message de la présidente.....	1
Aperçu de nos résultats.....	3
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités .....	5
Raison d'être.....	5
Mandat et rôle.....	5
Contexte opérationnel et principaux risques .....	7
Contexte opérationnel .....	7
Principaux risques.....	8
Résultats : ce que nous avons accompli.....	15
Programmes.....	15
Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques .....	15
Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes .....	19
Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires .....	23
Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline .....	27
Services internes .....	30
Description.....	30
Résultats.....	30
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	33
Dépenses réelles.....	33
Ressources humaines réelles .....	36
Dépenses par crédit voté .....	36
Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental .....	36
États financiers et faits saillants des états financiers .....	38
États financiers .....	38
Faits saillants des états financiers.....	38
Renseignements supplémentaires .....	41
Renseignements ministériels .....	41
Profil organisationnel .....	41
Cadre de présentation de rapports.....	41
Tableaux de renseignements supplémentaires .....	42

Coordonnées de l'organisation .....	42
Annexe : définitions .....	43
Notes en fin d'ouvrage .....	47

## Message de la présidente

L'exercice 2016-2017 a été très chargé pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). En effet, en plus de toutes les enquêtes qu'il a entreprises et achevées, le BST a lancé une nouvelle version de sa Liste de surveillance, et a organisé un sommet inaugural sur la sécurité, qui a réuni des cadres supérieurs canadiens de l'industrie des transports et du gouvernement, de même que certaines de leurs organisations ouvrières. L'équipe de la haute direction du BST a aussi lancé un nouveau plan stratégique et a déployé des efforts considérables pour déterminer comment elle pouvait améliorer la façon dont le BST mène ses opérations – plus précisément ses processus, ses produits et ses programmes de formation. Elle vise ainsi à mieux positionner le BST pour qu'il puisse répondre aux difficultés et à la demande, face à un contexte toujours changeant et à un avenir incertain, afin qu'il continue de remplir avec pertinence et efficacité son mandat de promouvoir la sécurité des transports.

Toutefois, malgré tous nos efforts, les résultats relatifs au rendement pour l'exercice écoulé sont plus bas que prévu, surtout en ce qui concerne la rapidité de production des rapports. Nous avons aussi fait face à des pressions considérables en ce qui concerne les ressources, particulièrement pour couvrir prochainement les coûts rétroactifs liés aux nouvelles conventions collectives. Cela a limité notre capacité de réaliser d'autres investissements, puisque les fonds avaient été réservés pour couvrir cette responsabilité. Néanmoins, l'équipe de la haute direction a établi des stratégies d'amélioration et a pris des mesures pour renverser la vapeur. Par conséquent, nous nous attendons à des progrès mesurables par rapport à plusieurs de nos indicateurs de rendement au cours des prochaines années.

Désormais, le BST devra être à la fois stratégique et flexible, dans un contexte qui ne cesse d'évoluer, et ce, toujours plus rapidement. Heureusement, nous possédons une solide expérience pour ce qui est de s'adapter au changement et de faire ce qui doit être fait. Car c'est ce que nous faisons ici au BST, et c'est ce à quoi les Canadiennes et Canadiens sont en droit de s'attendre.

Kathleen Fox



## Aperçu de nos résultats

**Utilisation des ressources du BST en 2016-2017**

Ressources financières : 29 992 744 \$

Ressources humaines : 214 équivalents temps plein

- Durant l'exercice 2016-2017, le BST a publié 44 rapports d'enquête et a émis 20 recommandations visant le transport maritime, ferroviaire et aérien. La Liste de surveillance 2016 comprenait deux nouveaux enjeux de sécurité et a figuré au premier plan d'une campagne de sensibilisation proactive. Le rapport annuel fournit une mise à jour importante des enjeux figurant sur la Liste de surveillance et des activités connexes.
- Les initiatives revêtant un intérêt particulier sont le tout premier Sommet multimodal sur la sécurité des transports du BST et la production du rapport d'enquête sur un enjeu de sécurité ferroviaire intitulé *Accroître l'usage d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive au Canada*. Le Sommet sur la sécurité, tenu en avril 2016, a réuni des cadres supérieurs canadiens du gouvernement et de l'industrie des transports, de même que certaines de leurs organisations syndicales, en vue de partager des pratiques exemplaires – particulièrement celles visant la saisie et l'utilisation de données sur la sécurité de façon proactive et non punitive – et de déterminer comment renforcer la culture et la gestion de la sécurité au sein de l'organisation. Des intervenants clés de l'industrie ferroviaire ont également participé à l'enquête sur l'enjeu de sécurité ferroviaire qui a mené à la publication du rapport final en septembre 2016. L'enquête sur l'enjeu de sécurité ferroviaire a permis : d'examiner certaines pratiques exemplaires; de déterminer et d'évaluer les enjeux liés à la mise en œuvre; d'examiner les avantages éventuels en matière de sécurité d'une utilisation accrue des enregistreurs de locomotive; de recueillir des renseignements généraux en vue de l'élaboration d'un plan d'action visant la mise en œuvre des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Elle a aussi servi de fondement aux modifications législatives récemment déposées devant le Parlement.
- En s'inspirant des travaux réalisés en 2016-2017, le ministre des Transports a déposé le projet de loi C-49 devant le Parlement, en mai 2017. Ce nouveau projet de loi comporte deux composantes clés pour le BST. Premièrement, il inclut des dispositions imposant l'installation d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives de tête exploitées sur des voies ferrées principales. Ces dispositions répondent à des recommandations de longue date du BST ainsi qu'à un enjeu figurant sur la Liste de surveillance. Deuxièmement, le projet de loi propose des modifications à la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transports et de la sécurité des transports, qui élimine l'obstacle juridique empêchant les compagnies d'utiliser des enregistreurs de locomotive à des fins de gestion proactive de la sécurité.

- Le Ministère n'a pas utilisé toutes les ressources à sa disposition en vue de créer une réserve et de maximiser son report de fonds. Il prévoit utiliser cet argent pour verser deux années de paiements rétroactifs aux employés, lorsque les nouvelles conventions collectives auront été ratifiées et signées.

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

## Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

### Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. 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 ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes menées à l'étranger sur les accidents de transport impliquant du matériel roulant ferroviaire, des avions ou des navires immatriculés, sous licence ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La ministre des Institutions démocratiques et présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada est la ministre désignée aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le Plan ministériel et le Rapport sur les résultats ministériels. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

### Mandat et rôle

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable et a communiqué ses conclusions publiquement.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité

étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST transmet également des données et des rapports à des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez le [site Web du BST](#)<sup>i</sup>.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux à propos du ministère, consulter la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport.

---

## Contexte opérationnel et principaux risques

### Contexte opérationnel

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

En outre, vu la mondialisation croissante de l'industrie du transport, les gouvernements et l'industrie cherchent à harmoniser davantage les politiques et les pratiques entre pays dans le but de faciliter les échanges transfrontaliers ainsi que la circulation des personnes et des biens. Par exemple, les règles qui s'appliquent aux trains qui traversent chaque jour la frontière canado-américaine doivent être harmonisées afin d'éviter de ralentir ou d'arrêter les trains, ou encore de causer des problèmes administratifs aux sociétés. Cela complique alors le travail du BST. Pour obtenir des résultats (c.-à-d. faire mettre en œuvre les mesures de sécurité), le BST ne peut plus simplement se tenir en contact avec les parties intéressées canadiennes et les convaincre d'agir de leur propre initiative. Le BST doit convaincre les parties intéressées canadiennes et étrangères de prendre des mesures de façon coordonnée et uniforme.

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

## Principaux risques

Le BST est exposé à des risques stratégiques clés qui représentent une menace éventuelle pour la réalisation de son mandat. Ces risques justifient une vigilance particulière à tous les niveaux de l'organisation.

Un risque important est la gestion de la charge de travail et des attentes. Le BST ne peut prédire le volume d'activités, puisqu'il est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport. Le public s'attend à ce que le BST déploie son personnel et fasse enquête pour tous les événements graves, offre des réponses ponctuelles au cours de chaque enquête et change les choses de manière à prévenir les événements futurs. Cette situation a conduit à des attentes plus élevées par rapport à la rapidité d'exécution des produits de sécurité du BST, à la qualité du travail de ce dernier et au nombre de produits de sécurité achevés.

Le BST doit continuer de remplir son mandat en respectant un budget limité, et toute autre mesure de compression des dépenses ou de gel budgétaire pourrait compromettre l'intégrité de son programme. Bien qu'il y ait eu des efforts continus pour accroître l'efficacité dans tous les secteurs de l'organisation, la perpétuelle transformation de l'environnement continue de créer de nouvelles demandes et d'exercer de nouvelles pressions sur les ressources. De plus, le BST a entrepris un ambitieux programme de modernisation qui nécessitera un investissement considérable au cours de l'année à venir.

Un autre risque auquel le BST est exposé est les doutes qui pèsent sur sa crédibilité. Avec la venue des médias sociaux, le public et les médias veulent des renseignements factuels sur les événements dans l'espace de minutes ou d'heures, et ils s'attendent à des rapports d'étape réguliers tout au long des enquêtes. Les principales parties intéressées veulent aussi disposer en temps opportun de renseignements destinés à leur propre usage dans leur système de gestion de la sécurité (SGS) ou dans leurs programmes de sécurité, et les plaideurs veulent disposer en temps opportun de renseignements leur permettant d'intenter des poursuites précoces. Si le BST ne veille pas à l'examen et à la modernisation de sa législation habilitante, des processus d'enquête de base, des processus d'assurance et de contrôle de la qualité, ainsi que de son usage des technologies modernes, il y a un risque que des questions soient soulevées au sujet des processus du BST, de sa pertinence continue et de sa réputation.

Le succès du BST repose sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés; ainsi, le maintien d'un effectif qualifié et en santé représente toujours un risque clé. Les défis comprennent le recrutement et le maintien en poste d'employés chevronnés et qualifiés dans certains secteurs opérationnels, compte tenu des salaires plus élevés offerts dans le secteur privé, de la pénurie de travailleurs qualifiés pour certains postes et des départs à la retraite en cours de la cohorte d'employés issus de la génération du baby-boom. Un autre défi consiste en la nécessité de faire preuve de vigilance à l'égard du bien-être des employés. En raison de la nature du travail accompli par le BST, les employés peuvent être exposés à un niveau de stress élevé en

milieu de travail. La santé et la sécurité au travail sont également importantes, surtout à cause des risques associés aux déploiements sur les sites des événements où il y a exposition à un grand nombre de dangers. Sans un effectif qualifié et en santé, le BST ne serait pas en mesure de remplir son mandat et d'atteindre ses principaux objectifs stratégiques.

## Principaux risques

### Gestion de la charge de travail et attentes dans un environnement en évolution

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux programmes du ministère	Lien aux priorités ministérielles
<p>Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport, et le volume ne peut être prédit efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. Les priorités changeantes du gouvernement et les restrictions financières au cours des dernières années ont aussi eu des répercussions sur les ressources du BST et sa capacité à faire face à une lourde charge de travail. La diminution des niveaux de ressources a fourni moins de flexibilité pour traiter les demandes concurrentes de la charge de travail. Il existe une probabilité élevée qu'il y ait des répercussions modérées sur la capacité du BST de continuer à exécuter efficacement son mandat et de remplir toutes ses obligations en tant qu'organisation de la fonction publique fédérale en raison de ses ressources financières limitées, des attentes élevées du public, des</p>	<p>Le BST procédera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ À l'examen et l'ajustement des principaux objectifs de rendement organisationnels et s'assurera que les objectifs révisés sont communiqués à grande échelle aux intervenants et facilement accessibles pour le public.</li> <li>▶ À la mise en œuvre de pratiques rigoureuses pour la gestion de projet afin de s'assurer que les enquêtes et les principaux projets sont terminés d'une manière efficace, efficiente et rapide.</li> <li>▶ À la mise en œuvre d'une bonne gestion du rendement des employés pour assurer une distribution équilibrée de la charge de travail et la contribution entière de tous les employés à la réalisation du</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes d'événements aéronautiques</li> <li>▶ Enquêtes d'événements maritimes</li> <li>▶ Enquêtes d'événements ferroviaires</li> <li>▶ Enquêtes d'événements de pipeline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Servir</li> <li>▶ Améliorer</li> <li>▶ Moderniser</li> <li>▶ Mettre à jour</li> </ul>

<p>priorités changeantes du gouvernement et d'autres changements externes qui sont hors du contrôle du BST.</p>	<p>mandat du BST.</p> <p>Le Comité exécutif (CE) surveillera les progrès par rapport aux objectifs de rendement et à la charge de travail générale trimestriellement. Le CE contrôlera régulièrement les ressources et effectuera des réaffectations trimestrielles.</p>		
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

### Doutes sur notre crédibilité

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux programmes du ministère	Lien aux priorités ministérielles
<p>Le BST a toujours travaillé discrètement en arrière-plan en prenant le temps nécessaire pour mener des enquêtes approfondies et communiquer les résultats de ses rapports d'enquête définitifs une fois les analyses terminées. Les attentes ont toutefois beaucoup changé et le public ne veut plus attendre jusqu'à ce que le BST termine ses enquêtes. Le public et les médias veulent obtenir des renseignements factuels sur ce qui s'est passé dans les heures/jours après la survenue d'un événement, et ils s'attendent à ce que nous leur fournissions des rapports d'étape sur ce que nous découvrons durant une enquête. Les intervenants clés veulent obtenir des renseignements en temps opportun pour les</p>	<p>Le BST :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Examinera et actualisera la méthodologie d'enquête, les processus opérationnels clés, le Manuel d'enquête ainsi que la formation de base à l'intention des enquêteurs.</li> <li>▶ Étudiera la faisabilité de modifier la <i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transports et de la sécurité des transports</i> de façon à permettre l'utilisation d'enregistrements de bord par les exploitants dans le cadre de leurs programmes de systèmes de gestion de la sécurité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes d'événements aéronautiques</li> <li>▶ Enquêtes d'événements maritimes</li> <li>▶ Enquêtes d'événements ferroviaires</li> <li>▶ Enquêtes d'événements de pipeline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Servir</li> <li>▶ Améliorer</li> <li>▶ Moderniser</li> <li>▶ Mettre à jour</li> </ul>

<p>utiliser dans leurs programmes liés aux systèmes de gestion de la sécurité. Les plaideurs veulent obtenir les renseignements en temps voulu afin d'intenter des poursuites dès que possible. Le BST doit, par conséquent, adapter ses processus opérationnels et partager l'information plus ouvertement pendant ses enquêtes. Si cela n'est pas fait, le BST et ses processus opérationnels pourraient être exposés à des contestations, fondées sur le manque de transparence et le partage limité de l'information, lacunes susceptibles d'entacher la réputation et la crédibilité du BST. Il existe une probabilité moyenne qu'il y ait des répercussions modérées sur l'efficacité et la crédibilité des opérations du BST si la loi, les processus opérationnels et les méthodologies du BST ne sont pas protégés adéquatement contre les divers types de difficultés.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Continuera d'élargir le type et le volume de renseignements diffusés publiquement durant les enquêtes actives.</li> <li>▶ Élargira la publication proactive des données sur le site Web du BST.</li> </ul> <p>Le Comité exécutif du BST fera un suivi de ce risque deux fois par année.</p>		
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

**Maintien en poste d'un effectif bien informé**

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux programmes du ministère	Lien aux priorités ministérielles
<p>Le succès du BST dépend de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Un grand nombre de postes clés au sein du BST sont « uniques », c'est-à-dire qu'il n'y a qu'une personne responsable d'une tâche particulière et une possibilité limitée de remplacer cette personne. Qui plus est, certains de ces postes clés demandent de solides compétences administratives et techniques. Par conséquent, un processus inefficace de recrutement, de perfectionnement ou de maintien en poste de l'effectif du BST pourrait poser un risque considérable. Il existe une probabilité moyenne à faible que le BST ne soit pas en mesure de maintenir en poste un effectif bien informé, ce qui pourrait se traduire par des répercussions négatives modérées sur la réputation du BST ou sa capacité de remplir son mandat.</p>	<p>Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroîtra ses efforts visant à conserver son savoir et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.</p> <p>Le comité exécutif du BST surveillera le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques sur les ressources humaines afin de cerner tout problème qui pourrait survenir en milieu de travail et de prendre des mesures correctrices au besoin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes d'événements aéronautiques</li> <li>▶ Enquêtes d'événements maritimes</li> <li>▶ Enquêtes d'événements ferroviaires</li> <li>▶ Enquêtes d'événements de pipeline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Servir</li> <li>▶ Améliorer</li> <li>▶ Moderniser</li> <li>▶ Mettre à jour</li> </ul>

**Gestion efficace de l'information**

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux programmes du ministère	Lien aux priorités ministérielles
<p>La sauvegarde, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST. Les activités du BST sont fondamentalement liées à la collecte, à la conservation, à la gestion et à l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que l'information est complète, exacte, conservée adéquatement et facilement accessible par les employés lorsqu'ils en ont besoin. Il existe une probabilité moyenne à faible que des lacunes dans la sauvegarde, la conservation et la récupération de l'information aient des répercussions négatives modérées sur la capacité du BST à remplir son mandat à temps et d'une manière efficace.</p>	<p>Le Bureau doit continuer d'améliorer les processus, outils et technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources documentaires afin d'atténuer le risque de perte de l'information essentielle et des connaissances de l'organisme. Le BST augmentera notamment sa surveillance des pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation de l'information sur les événements dans le but d'assurer une pratique cohérente.</p> <p>Le Comité exécutif du BST analysera les résultats ministériels annuels obtenus avec l'Instrument de responsabilité en tenue de documents du Secrétariat du Conseil du Trésor en vue de suivre les progrès accomplis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes d'événements aéronautiques</li> <li>▶ Enquêtes d'événements maritimes</li> <li>▶ Enquêtes d'événements ferroviaires</li> <li>▶ Enquêtes d'événements de pipeline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Servir</li> <li>▶ Améliorer</li> <li>▶ Moderniser</li> <li>▶ Mettre à jour</li> </ul>

## Bien-être des employés

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux programmes du ministère	Lien aux priorités ministérielles
<p>En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent subir un stress ou des traumatismes émotionnels dans leur milieu de travail. Les enquêteurs du BST visitent régulièrement des lieux d'accident où des gens se sont blessés ou sont morts, et sont régulièrement en contact direct avec des survivants et des membres de familles de victimes désemparés. Les résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) 2014 ont mis en évidence plusieurs situations où l'on pourrait améliorer le milieu de travail. Malgré les efforts déployés dans les quelques dernières années, certains risques en matière de santé et de sécurité au travail (SST) demeurent. Il existe une probabilité moyenne à faible que les difficultés constantes liées à la charge de travail, au milieu de travail et aux lacunes du programme de SST aient des répercussions modérées sur le bien-être des employés du BST.</p>	<p>Le BST a actualisé et mis en place tous les principaux éléments du programme de SST, et fourni une formation sur la gestion du stress lié à un incident critique à tous les employés. Le BST a élaboré un plan d'action relatif au SAFF afin de traiter la question des améliorations du milieu de travail.</p> <p>Le Comité exécutif suivra les indicateurs de bien-être des employés par l'intermédiaire des mises à jour semi-annuelles effectuées par les Ressources humaines et le Comité national d'orientation en matière de santé et de sécurité. Les mesures correctrices seront hiérarchisées et exécutées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Enquêtes d'événements aéronautiques</li> <li>▶ Enquêtes d'événements maritimes</li> <li>▶ Enquêtes d'événements ferroviaires</li> <li>▶ Enquêtes d'événements de pipeline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Servir</li> <li>▶ Améliorer</li> <li>▶ Moderniser</li> <li>▶ Mettre à jour</li> </ul>

## Résultats : ce que nous avons accompli

### Programmes

#### **Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques**

##### **Description**

Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautique choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et autres accords internationaux.

##### **Résultats**

Au total, 20 enquêtes aéronautiques ont été lancées en 2016-2017 (21 en 2015-2016), et 20 ont été achevées durant ledit exercice (19 achevées en 2015-2016). En moyenne, les enquêtes ont duré 656 jours, une hausse de 20 % par rapport à la durée moyenne de 548 jours de 2015-2016. Le pourcentage des enquêtes achevées dans les délais prévus (75% en 450 jours) a diminué, passant de 21 % en 2015-2016 à 15 % en 2016-2017. Ces résultats sont en partie attribuables aux efforts fournis pour régler l'arriéré d'enquêtes antérieures, y compris deux enquêtes lancées en 2013 et deux enquêtes lancées au début de 2014. Si l'on ne tient pas compte de ces quatre enquêtes, le délai moyen pour mener à bien les enquêtes aéronautiques a été de 560 jours, ce qui représente mieux la performance du programme.

Le BST éprouve toujours des difficultés à atteindre ses objectifs de rendement dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques. Afin d'améliorer le rendement, un processus de gestion de projet structuré et rigoureux a été mis en œuvre durant l'exercice 2016-2017, de même que des mesures renforcées pour suivre les progrès en matière d'enquête. On insiste sur le travail d'équipe, et les tâches d'enquête sont attribuées de façon à tirer le meilleur parti de l'ensemble du personnel au Canada. Par ailleurs, la formation obligatoire sera toujours fournie à tous les enquêteurs et gestionnaires. On s'attend à ce que des progrès mesurables par rapport aux objectifs de rapidité de production des rapports soient réalisés d'ici mars 2018.

Le pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme étant entièrement satisfaisantes a peu augmenté. Cette hausse est très lente en raison de la nature systémique et de la complexité de certains des enjeux devant être résolus, de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser nos normes avec celles d'autres pays, ainsi que du manque d'adhésion de la part des organismes de réglementation et des intervenants de l'industrie. En 2016-2017, l'état d'une seule des 40 recommandations réévaluées est passé à « Attention entièrement satisfaisante ». Les progrès réalisés par Transports Canada en ce qui a trait à la réponse aux recommandations du BST étaient et demeurent très lents. Cet enjeu a été désigné par le BST comme un enjeu important de sécurité qui doit être réglé pour renforcer la sécurité du réseau de transport canadien. À ce titre, il a été ajouté à la Liste de surveillance 2016 du BST. La Direction des enquêtes (Air) continuera de collaborer étroitement avec Transports Canada en vue de répondre aux recommandations en suspens, et s'efforcera d'appliquer des mesures de sécurité en temps opportun.

En 2016, le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada était de 4,5 accidents par 100 000 heures de vol, une diminution par rapport au taux de 5,2 de l'année précédente. De plus, depuis dix ans, on a observé une tendance à la baisse marquée des taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada. Il en va de même pour le taux d'accidents de 3,3 par 100 000 mouvements d'aéronefs de 2016, qui représente une forte tendance à la baisse par rapport aux dix dernières années. En 2016, 24 accidents mortels ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada autres que des ultralégers, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 28 de la dernière décennie. Le nombre de décès (34) est aussi inférieur à la moyenne annuelle de 51 décès des dix dernières années.

De manière générale, les dépenses engagées dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques correspondaient aux montants prévus. Certains fonds n'ont pas été utilisés afin de créer une réserve en prévision du paiement des rajustements salariaux rétroactifs.

### Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Les enquêtes d'événements aéronautiques sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2018	Non atteint : 656 jours	Non atteint : 548 jours	Non atteint : 546 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	65 %	31 mars 2018	Non atteint : 15 %	Non atteint : 21 %	Non atteint : 32 %

Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	65 %	31 mars 2017	Non atteint : 64 %	Atteint : 67 %	Non atteint : 62 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	31 mars 2017	Atteint : 100 % <sup>1</sup>	Atteint : 100 % <sup>2</sup>	Non atteint : 50 %
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018	Non atteint : 14,2 années	À déterminer <sup>3</sup>	-
Le réseau de transport aéronautique est plus sécuritaire	Taux d'accidents aéronautiques (sur une période de 10 ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	31 mars 2017	Atteint : 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 de 5,7 des 10 dernières	Atteint : 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.	-

<sup>1</sup> Seulement deux avis de sécurité ont été diffusés au cours de l'exercice 2016-2017.

<sup>2</sup> Un seul avis de sécurité a été publié pendant l'exercice 2015-2016.

<sup>3</sup> Les données pour cet indicateur de rendement sont compilées manuellement à partir des dossiers historiques et ne sont pas disponibles pour les périodes précédant l'exercice 2016-2017.

				années.		
	Nombre d'accidents aéronautiques mortels (sur une période de 10 ans)	Diminution du nombre de décès	31 mars 2017	Atteint : En 2016, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 33,9 des 10 dernières années, et le nombre de décès s'élevait à 45, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 58 des 10 dernières années.	Atteint : Le nombre d'accidents mortels et de décès en 2015 a été moins élevé que la moyenne des 10 dernières années.	-

Ressources financières budgétaires (en dollars)<sup>4</sup>

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
12 831 845	13 216 156	13 323 213	12 949 182	(266 974)

Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévu 2016-2017	Nombre d'ETP réel 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réel moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
89	89	0

<sup>4</sup> Pour les résultats prévus, l'allocation est fondée sur les enquêtes actives pendant la période visée, alors que pour les résultats réels, l'allocation utilisée est fondée sur les activités réelles.

## **Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes**

### **Description**

Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation maritime internationale et autres accords internationaux.

### **Résultats**

Au total, 13 enquêtes maritimes ont été lancées en 2016-2017 (10 en 2015-2016), et 7 ont été achevées (15 en 2015-2016). En moyenne, les enquêtes ont duré 438 jours, une hausse par rapport à la durée moyenne de 406 jours de 2015-2016, mais se situent en deçà de la cible de 450 jours. Le pourcentage des enquêtes achevées dans les délais prévus a diminué, passant de 73 % en 2015-2016 à 43 % en 2016-2017. En raison d'une augmentation du nombre d'accidents et d'incidents l'an dernier, plus de travaux qu'à l'habitude ont été entrepris en 2016-2017. De plus, quelques enquêtes vastes et complexes ont été menées durant cet exercice.

Le « pourcentage d'enquêtes achevées dans les délais prévus » ciblé demeure 85 % pour 2017-2018, mais, compte tenu de la charge de travail, nous doutons être en mesure d'atteindre cette cible dans ce délai. Une fois que l'augmentation de la charge de travail sera traitée, le BST s'attend à atteindre pleinement cette cible de rendement en 2018-2019.

Le « taux de réponse aux recommandations évaluées » comme étant entièrement satisfaisantes a atteint 85 % en 2014-2015, dans l'attente du nouveau Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche de Transports Canada. Ce dernier devait permettre de répondre à un certain nombre de recommandations du BST en suspens, mais, malheureusement, la version finale du Règlement n'a pas permis de corriger toutes les lacunes de sécurité décelées. Toutefois, le nombre de recommandations entièrement satisfaisantes a augmenté ces deux dernières années, après la résolution d'autres enjeux. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra en 2017-2018. Par

conséquent, la cible demeurera la même, et le BST renouvellera ses efforts en vue d'inciter la prise de mesures dans ce dossier clé.

En 2016, le taux d'accidents maritimes impliquant des navires commerciaux battant pavillon canadien était de 2,7 accidents pour 1 000 mouvements, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 3,0 accidents des dix dernières années. Depuis dix ans, on a observé une forte tendance à la baisse du taux d'accidents des navires commerciaux canadiens qui ne sont pas des bateaux de pêche. L'activité maritime des navires commerciaux étrangers qui ne sont pas des bateaux de pêche a diminué de 3 %, en moyenne, entre 2006 et 2015, et le taux d'accidents a baissé à 1,0 accident par 1 000 mouvements, alors que le taux moyen des dix dernières années était de 1,5 accident.

De manière générale, les dépenses engagées dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements maritimes correspondaient aux montants prévus. Certains fonds n'ont pas été utilisés afin de créer une réserve en prévision du paiement des rajustements salariaux rétroactifs.

### Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Les enquêtes d'événements maritimes sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2017	Dépassé : 438 jours	Dépassé : 406 jours	Dépassé : 435 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	85 %	31 mars 2017	Non atteint : 43 %	Non atteint : 73 %	Non atteint : 58 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	85 %	31 mars 2017	Atteint : 84 % <sup>5</sup>	Surpassé : 87 %	Atteint en grande partie : 83 %
	Pourcentage d'avis de	60 %	31 mars 2017	Non atteint :	Atteint : 60 %	Non atteint :

<sup>5</sup> La cible a été atteinte jusqu'à ce que cinq nouvelles recommandations soient publiées en décembre 2016, ce qui a eu des répercussions négatives sur les résultats généraux.

	sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises			33 %		43 %
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018	Non atteint : 12,5 années	À déterminer <sup>6</sup>	-
Le réseau de transport maritime est plus sécuritaire	Taux d'accidents maritimes (sur une période de 10 ans)	Diminution dans le taux d'accidents	31 mars 2017	Atteint : En 2016, le taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien, des navires commerciaux étrangers qui ne sont pas des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne des 10 dernières années.  Le taux d'accidents maritimes en 2016 était de :2,7 accidents pour 1 000 mouvements de navire commercial battant pavillon canadien, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 3 accidents des 10 dernières années;  1 accident pour 1 000	Atteint : Les taux d'accidents en 2015 pour les navires commerciaux battant pavillon canadien, pour les navires commerciaux étrangers qui ne sont pas des bateaux de pêche et pour les bateaux de pêche ont été plus bas que les moyennes des 10 dernières années.	-

<sup>6</sup> Les données pour cet indicateur de rendement sont compilées manuellement à partir des dossiers historiques et ne sont pas disponibles pour les périodes précédant l'exercice 2016-2017.

				<p>mouvements de navire commercial étranger qui n'est pas un bateau de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 1,5 accident des 10 dernières années;</p> <p>6,2 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 6,7 accidents des 10 dernières années.</p>		
	<p>Nombre d'accidents maritimes mortels (sur une période de 10 ans)</p>	<p>Diminution du nombre de décès</p>	<p>31 mars 2017</p>	<p>Atteint : En 2016, il y a eu : 4 accidents mortels, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 13,7 des 10 dernières années; 7 décès, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 17,5 décès des 10 dernières années.</p>	<p>Atteint : 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 de la moyenne des 10 dernières années.</p>	<p>-</p>

Ressources financières budgétaires (en dollars)<sup>7</sup>

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
5 089 370	5 241 795	5 095 801	4 952 744	(289 051)

## Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévu 2016-2017	Nombre d'ETP réel 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réel moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
37	36	(1)

**Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires****Description**

Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis sur le territoire canadien afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires inclut également la prestation d'aide aux provinces, sur demande, afin de mener des enquêtes sur des événements de chemins de fer de ligne courte de compétence provinciale.

**Résultats**

Au total, 12 enquêtes ferroviaires ont été lancées en 2016-2017, et 17 enquêtes ont été achevées. En comparaison, 15 enquêtes ont été lancées en 2015-2016, et 12 ont été achevées. L'exercice 2016-2017 a aussi été difficile pour le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires. Le haut niveau d'activité et les attentes du public qui ont suivi plusieurs déraillements de trains de pétrole brut très médiatisés, notamment ceux de Lac-Mégantic et de

<sup>7</sup> Pour les résultats prévus, l'allocation est fondée sur les enquêtes actives pendant la période visée, alors que pour les résultats réels, l'allocation utilisée est fondée sur les activités réelles.

Gogama, ont grandement diminué. Bien que la rapidité de production des rapports se soit légèrement améliorée, les cibles de rendement du programme liées à l'efficacité n'ont pas été atteintes, en raison, entre autres, de la charge de travail cumulée au cours des deux dernières années. Si l'on ne tient pas compte des trois enquêtes lancées en 2014, le délai moyen pour mener à bien les enquêtes ferroviaires a été de 485 jours, ce qui représente mieux la performance du programme. Puisque l'arriéré des dossiers d'enquête est traité durant l'exercice 2017-2018, des améliorations additionnelles par rapport à ces cibles de rendement sont attendues.

En 2016-2017, des mesures particulières ont été mises en œuvre en vue de mieux surmonter les difficultés et d'améliorer le rendement. Un processus de gestion de projet plus structuré et rigoureux a été mis en œuvre, et une formation supplémentaire portant sur plusieurs processus d'enquête a été fournie à tous les enquêteurs et les gestionnaires. Une grande importance est accordée au travail d'équipe. Les tâches d'enquête sont attribuées de façon à tirer le meilleur parti de l'ensemble du personnel partout au Canada.

Une autre recommandation a vu son statut passer à « Attention entièrement satisfaisante » en 2016-2017. De plus, la mise en œuvre des enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives a considérablement progressé. Toutefois, des efforts soutenus seront requis pour avancer sur plusieurs autres enjeux de sécurité, notamment la mise en œuvre de défenses physiques additionnelles pour prévenir les mouvements à la dérive. Le BST doit donc continuer de fournir des arguments convaincants qui inciteront l'organisme de réglementation et l'industrie à prendre des mesures de sécurité supplémentaires.

En 2016, le taux d'accidents sur des voies principales a diminué pour passer à 2,8 accidents par million de trains-milles, ce qui est inférieur à la moyenne de 3,0 accidents de 2015, mais supérieur à la moyenne annuelle de 2,5 des dix dernières années. Ces accidents ont causé 66 décès en 2016, alors qu'il n'y avait eu que 46 décès en 2015, mais cela représente tout de même une amélioration par rapport à la moyenne annuelle de 78 décès des dix dernières années.

De manière générale, les dépenses engagées dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires durant l'exercice 2016-2017 correspondaient aux montants prévus. Certains fonds n'ont pas été utilisés afin de créer une réserve en prévision du paiement des rajustements salariaux rétroactifs.

## Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Les enquêtes d'événements ferroviaires sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2017	Non atteint : 519 jours	Non atteint : 525	Non atteint : 494 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2018	Non atteint : 29 %	Non atteint : 25 %	Non atteint : 31 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	89 %	31 mars 2017	Atteint <sup>8</sup> : 88 %	Atteint : 88 % <sup>9</sup>	Dépassé : 90 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2017	Atteint : 50 % 12 avis de sécurité ont été diffusés durant l'année	Atteint : 75 %	Dépassé : 85 % 16 avis de sécurité ont été émis au cours de l'année
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018	Atteint : 6,3 années	À déterminer <sup>10</sup>	-

<sup>8</sup> La cible a été atteinte jusqu'à ce qu'une nouvelle recommandation soit formulée en février 2017, ce qui a eu des répercussions négatives sur les résultats généraux.

<sup>9</sup> La cible a été atteinte jusqu'à ce que cinq nouvelles recommandations soient formulées en décembre 2015, ce qui a eu des répercussions négatives sur les résultats généraux.

<sup>10</sup> Les données pour cet indicateur de rendement sont compilées manuellement à partir des dossiers historiques et ne sont pas disponibles pour les périodes précédant l'exercice 2016-2017.

## Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017

Le réseau de transport ferroviaire est plus sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (sur une période de 10 ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	31 mars 2017	Non atteint : En 2016, le taux d'accidents sur des voies principales était de 2,8 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne annuelle de 2,5 des 10 dernières années.	Non atteint : Le taux d'accidents sur des voies principales en 2015 a été de 3,0 accidents par million de trains-milles sur voie principale parcourus, ce qui représente une augmentation de la moyenne de 2,5 des 10 dernières années.	-
	Nombre d'accidents ferroviaires mortels (sur une période de 10 ans)	Diminution du nombre de décès	31 mars 2017	Atteint : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 70 des 10 dernières années. Ces accidents ont causé 66 décès en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 78 décès des 10 dernières années.	Atteint : Il y a eu 46 accidents mortels en 2015, ce qui représente une baisse comparativement à la moyenne de 75 accidents des 10 dernières années. Les décès d'événements ferroviaires ont totalisé 46 en 2015, en baisse par rapport à la moyenne de 84 des 10 dernières années.	-

### Ressources financières budgétaires (en dollars)<sup>11</sup>

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
5 868 756	6 044 524	5 967 386	5 799 860	(244 664)

<sup>11</sup> Pour les résultats prévus, l'allocation est fondée sur les enquêtes actives pendant la période visée, alors que pour les résultats réels, l'allocation utilisée est fondée sur les activités réelles.

## Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévus 2016-2017	Nombre d'ETP réels 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réels moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
40	40	0

**Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline****Description**

Le programme d'Enquêtes d'événements de pipeline est régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale au Canada afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports.

**Résultats**

Durant l'exercice 2016-2017, aucune enquête n'a été achevée. Ce résultat était prévu dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) du BST de 2016-2017. Deux nouvelles enquêtes de pipeline ont été lancées en 2016-2017.

Le système de signalement d'événements en ligne, mis en œuvre en partenariat avec l'Office national de l'énergie en 2014, est demeuré un mécanisme efficace permettant à l'industrie de signaler les événements aux deux organisations, par le biais d'un guichet unique. En 2016-2017, d'autres mesures particulières ont été mises en œuvre pour améliorer le rendement, et une formation additionnelle sur les enquêtes de pipeline a été fournie. Les processus d'enquête de pipeline ont été examinés et mis à jour, et plusieurs réunions d'information sur les processus d'enquête mis à jour ont été tenues avec les intervenants clés du secteur des pipelines. Le BST est maintenant bien positionné pour obtenir les résultats attendus, et il a accepté les cibles du programme d'Enquêtes d'événements de pipeline pour les prochaines années.

À l'heure actuelle, il n'y a aucune recommandation active en suspens concernant les pipelines – toutes les recommandations ont été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes. Un avis de sécurité a été diffusé en 2016-2017.

Aucun accident de pipeline n'a eu lieu en 2016 et en 2015, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne annuelle de 8 accidents des dix dernières années. De plus, aucun accident mortel n'est survenu sur un réseau de pipeline de compétence fédérale en 2016.

De manière générale, les dépenses engagées dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements de pipeline correspondaient aux montants prévus.

### Résultats atteints

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015
Les enquêtes d'événements de pipeline sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2018	Sans objet	Non atteint : 650	Non atteint : 665 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	100 %	31 mars 2018	Sans objet	Non atteint : 0 %	Non atteint : 0 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	100 %	Tous déjà atteints	Sans objet	Atteint : 100 %	Atteint : 100 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2017	Atteint : 100 %	Sans objet : aucun avis de sécurité n'a été publié	Non applicable : aucun avis de sécurité n'a été émis durant l'exercice
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et	Sans objet*	Sans objet*	Sans objet	Sans objet : aucune recommandation n'est en suspens	-

	en veillesse)					
Le réseau de transport par pipeline est plus sécuritaire	Taux d'accidents de pipeline (sur une période de 10 ans)	Diminution dans le taux d'accidents	31 mars 2017	Atteint : En 2016, le taux d'accidents de pipeline était de 0 par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle de 0,57 des 10 dernières années.	Atteint : Le taux de 2015 a été de 0 accident de pipeline par exajoule, ce qui représente une baisse de la moyenne de 0,6 des 10 dernières années.	-
	Nombre d'accidents de pipeline mortels (sur une période de 10 ans)	Aucun décès	31 mars 2017	Atteint : Il n'y a eu aucun accident mortel.	Atteint : Il n'y a eu aucun accident mortel.	-

\* Il n'y a aucune recommandation en suspens.

#### Ressources financières budgétaires (en dollars)<sup>12</sup>

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
277 784	286 104	296 124	287 811	1 707

#### Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

Nombre d'ETP prévu 2016-2017	Nombre d'ETP réel 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réel moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
3	3	0

<sup>12</sup> Pour les résultats prévus, l'allocation est fondée sur les enquêtes actives pendant la période visée, alors que pour les résultats réels, l'allocation utilisée est fondée sur les activités réelles.

## 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 de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du ministère. Les 10 catégories de service 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.

### Résultats

En 2016-2017, les responsables du programme des Services internes ont continué de fournir efficacement des services en appui aux quatre programmes d'enquêtes et aux obligations organisationnelles. Ils ont publié un nouveau plan stratégique quinquennal principalement axé sur la modernisation du BST et sur la façon dont ce dernier mène ses travaux.

La mise en œuvre de diverses initiatives en réponse aux résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux de 2014 a été achevée durant cet exercice. L'initiative pour un gouvernement ouvert se poursuit, et d'autres éléments de données ont été ajoutés aux jeux de données disponibles sur le Web. Des mesures d'amélioration continue de la gestion de l'information ont été mises en œuvre, les procédures d'élimination des documents ont été mises à jour et une formation de sensibilisation a été donnée.

Durant l'exercice 2016-2017, un nouveau système de compte rendu du temps (Rapport de temps du BST) a été élaboré et mis en œuvre, afin de permettre au BST de faire le suivi du temps passé à la réalisation de ses activités et de faciliter le rapprochement entre les ressources utilisées et les résultats obtenus. On a également progressé relativement à l'élaboration des systèmes électroniques de notification d'événement et à la mise à jour de la base de données des événements de pipeline, qui sera déployée en 2017-2018.

La Division des finances a collaboré efficacement avec les RH et le personnel de la rémunération de SPAC en vue de réduire au minimum les problèmes liés à Phénix et de s'assurer que les employés sont payés en temps voulu. Au besoin, des avances salariales ont été versées aux employés.

Un programme de mentorat par les pairs a été mis sur pied à l'intention des nouveaux employés qui se sont joints au Ministère durant l'année.

L'utilisation des ressources humaines aux fins des Services internes a été moins élevée que prévu en raison du fait que certains postes étaient vacants. Les dépenses ont toutefois été plus élevées que prévu en raison du remplacement de matériel informatique périmé selon le calendrier de vie utile du matériel informatique du BST qui a été élaboré pendant cet exercice.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2016-2017
5 720 897	5 892 236	6 176 546	6 003 148	110 912

Ressources humaines (équivalents temps plein ou ETP)

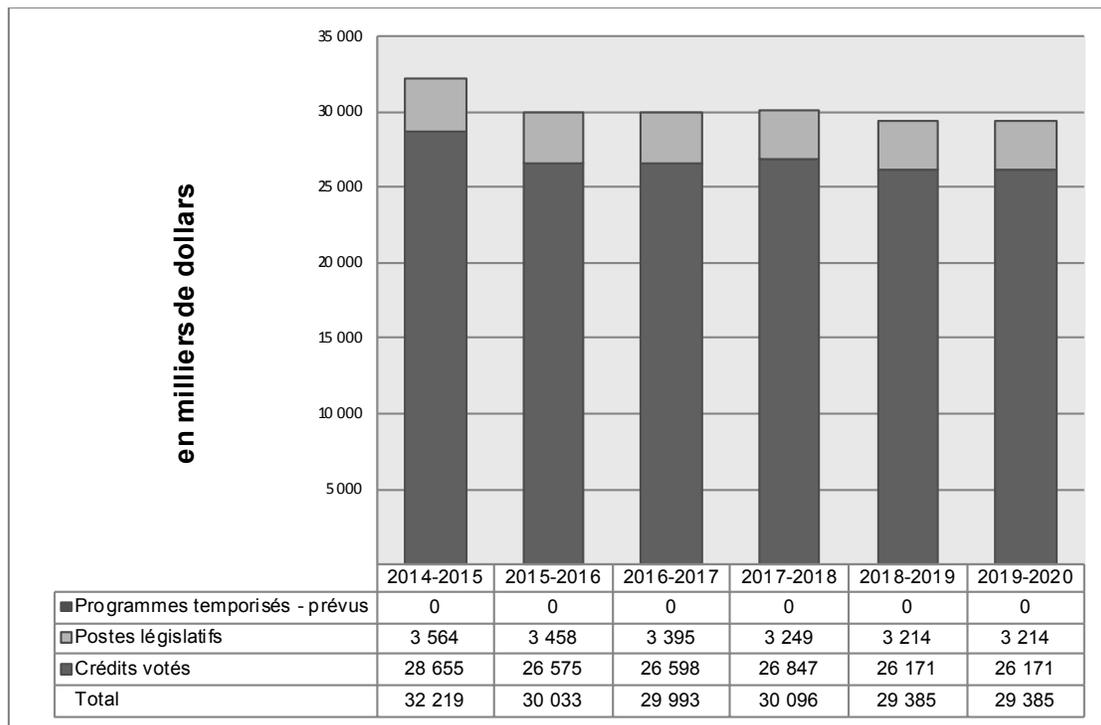
Nombre d'ETP prévu 2016-2017	Nombre d'ETP réel 2016-2017	Écart (nombre d'ETP réel moins nombre d'ETP prévus) 2016-2017
51	46	(5)



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

### Dépenses réelles

Graphique des tendances relatives aux dépenses du ministère



Les dépenses réelles de 2014-2015 à 2016-2017 présentées ci-dessus constituent les dépenses réelles telles qu'elles figurent dans les Comptes publics du Canada.

Les dépenses engagées au cours de l'exercice 2016-2017 correspondent aux dépenses de l'exercice précédent. Les dépenses plus élevées de 2014-2015 étaient attribuables aux facteurs suivants :

- dépenses supplémentaires liées à l'enquête sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, au Québec (0,3 million de dollars);
- remboursement de la liquidation des indemnités de départ accumulées conformément à la dernière ronde de signature de conventions collectives (0,4 million de dollars);
- une charge de transition associés à la conversion du régime de paie en arrérages mis en œuvre par le gouvernement du Canada (0,7 million de dollars); et
- l'achat d'un système de tomodensitométrie par rayons X (0,6 million de dollars).

Durant l'exercice 2016-2017, aucune dépense majeure n'a été engagée aux fins des enquêtes d'événements ou pour tout autre secteur opérationnel. À compter de 2017-2018, une augmentation des dépenses est prévue, en raison de la récente signature des nouvelles conventions collectives. Par conséquent, le Ministère s'attend à engager des dépenses accrues à compter de cet exercice pour couvrir les hausses de salaire rétroactives et courantes. Il est important de noter que les graphiques et les tableaux financiers ne reflètent pas ces hausses des dépenses, car il est impossible de prédire les montants avec exactitude au moment de la production du Rapport sur les résultats ministériels.

Sommaire du rendement budgétaire pour les programmes et les Services internes  
(en dollars)

Programmes et Services internes	Budget principal des dépenses 2016-2017	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Autorisations totales pouvant être utilisées 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015
Enquêtes d'événements aéronautiques	12 831 845	13 216 156	12 691 485	12 341 560	13 323 213	12 949 182	13 142 640	14 990 356
Enquêtes d'événements maritimes	5 089 370	5 241 795	5 373 229	5 289 240	5 095 801	4 952 744	5 164 231	4 934 356
Enquêtes d'événements ferroviaires	5 868 756	6 044 524	6 032 315	5 876 933	5 967 386	5 799 860	5 746 426	6 146 776
Enquêtes d'événements de pipeline	277 784	286 104	280 649	293 847	296 124	287 811	307 128	283 717
<b>Total partiel</b>	<b>24 067 755</b>	<b>24 788 579</b>	<b>24 377 678</b>	<b>23 801 580</b>	<b>24 682 524</b>	<b>23 989 597</b>	<b>24 360 425</b>	<b>26 355 205</b>
Services internes	5 720 897	5 892 236	5 718 221	5 583 087	6 176 546	6 003 148	5 672 065	5 864 126
<b>Total</b>	<b>29 788 652</b>	<b>30 680 815</b>	<b>30 095 899</b>	<b>29 384 667</b>	<b>30 859 070</b>	<b>29 992 745</b>	<b>30 032 490</b>	<b>32 219 331</b>

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les autorisations totales pouvant être utilisés comprennent le Budget principal des dépenses de 2016-2017, ainsi que le montant correspondant au report des fonds non utilisés en 2015-2016. Le petit écart entre les dépenses prévues pour 2016-2017 et les autorisations pouvant être utilisées s'explique par le fait que le report de fonds élevé de 2015-2016 ait été compensé par une baisse du régime d'avantages sociaux des employés.

Le budget principal des dépenses de 2016-2017 et les dépenses prévues par programme étaient fondés sur les montants des prévisions, ainsi que sur les enquêtes actives de chaque mode de transport pendant la période de planification. Les dépenses réelles peuvent varier en fonction des activités de programmes réelles (p. ex., le nombre réel d'événements survenus dans chaque mode de transport durant l'année) et d'autres coûts encourus pendant l'exercice (p. ex., changement dans le personnel), ce qui explique les différences relatives, en 2016-2017, entre les dépenses réelles et prévues des différents programmes.

Ces dernières années, le BST a réduit ses dépenses globales en vue de générer un report de fonds pour couvrir les paiements rétroactifs prévus dans les nouvelles conventions collectives, lesquels devront être versés aux employés lorsque ces conventions auront été approuvées. Ces paiements visent les augmentations d'échelon salarial de 2014-2015 et de 2015-2016, que les ministères sont tenus de financer à partir de leurs autorités existantes, en raison du gel du budget de fonctionnement de 2014. Grâce à cette réduction des dépenses, le BST n'a pas eu besoin de demander des autorités additionnelles pour couvrir ses dépenses en salaires (prestations d'indemnités de départ et prestations parentales) ni de présenter une demande d'indemnité provisoire pour certains groupes d'employés, puisqu'il est prévu d'avoir une péremption pour dépenses de fonctionnement de 2016-2017 ne sera pas utilisé en entier. Le report de fonds qui en résultera est évalué à 1 309 114 \$ pour l'exercice 2017-2018.

## Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les programmes et les Services internes (équivalents temps plein ou ETP)

Programmes et Services internes	Équivalents temps plein réels 2014-2015	Équivalents temps plein réels 2015-2016	Équivalents temps plein prévus 2016-2017	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein prévus 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019
Enquêtes d'événements aéronautiques	87	90	89	89	89	89
Enquêtes d'événements maritimes	36	35	37	36	37	37
Enquêtes d'événements ferroviaires	39	37	40	40	40	40
Enquêtes d'événements de pipeline	2	2	3	3	3	3
<b>Total partiel</b>	<b>164</b>	<b>164</b>	<b>169</b>	<b>168</b>	<b>169</b>	<b>169</b>
Services internes	44	45	51	46	51	51
<b>Total</b>	<b>208</b>	<b>209</b>	<b>220</b>	<b>214</b>	<b>220</b>	<b>220</b>

Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) n'a pas énormément fluctué, et on ne prévoit aucune variation importante au cours des prochains exercices. La distribution des ETP des différents programmes est demeurée relativement constante au fil des ans.

### Dépenses par crédit voté

Pour obtenir de l'information sur les dépenses votées et les dépenses législatives du BST, consulter les [Comptes publics du Canada 2017](#)<sup>ii</sup>.

### Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles pour 2016-2017 avec le [cadre pangouvernemental](#) (en dollars)<sup>iii</sup>

Programme	Secteur de dépenses	Secteur d'activités du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2016-2017
1.1 Enquêtes d'événements	Affaires sociales	Sécurité et sûreté	12 949 182

aéronautiques			
1.2 Enquêtes d'événements maritimes	Affaires sociales	Sécurité et sûreté	4 952 744
1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires	Affaires sociales	Sécurité et sûreté	5 799 860
1.4 Enquêtes d'événements de pipeline	Affaires sociales	Sécurité et sûreté	287 811

Total des dépenses par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires sociales	30 680 815	29 992 745

## 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 2017 se trouvent sur le [site Web du BST<sup>IV</sup>](#).

### Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	Résultats prévus 2016-2017	Réels 2016-2017	Réels 2015-2016	Écart (réels 2016-2017 moins prévus 2016-2017)	Écart (réels 2016-2017 moins réels 2015-2016)
Total des charges	36 112	35 375	35 095	(737)	280
Total des revenus	35	73	37	38	36
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	36 077	35 302	35 058	(775)	244

Les résultats prévus pour l'exercice 2016-2017 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du rapport sur les plans et priorité (RPP). L'écart entre les dépenses totales prévues et réelles pour l'exercice est principalement dû aux activités non connues lors de la phase de planification du RPP. Les dépenses prévues pour 2016-2017 avaient été évaluées à 36,1 millions de dollars, mais les dépenses réelles sont légèrement inférieures, soit 35,4 millions de dollars.

Selon la comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement du BST ont atteint 35,4 millions de dollars en 2016-2017, soit une légère augmentation de 0,3 million de dollars (0,8 %) par rapport à l'exercice précédent. Aucune catégorie de dépenses n'accuse un écart important.

Le montant total des revenus du BST est accessoire et résulte des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation des biens ne servant plus et des frais générés par les demandes en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

## État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2017 (en dollars)

Information financière	2016-2017	2015-2016	Écart (2016-2017 moins 2015-2016)
Total des passifs nets	6 015	5 595	420
Total des actifs financiers nets	2 226	2 661	(435)
Dette nette du ministère	3 789	2 934	855
Total des actifs non financiers	4 966	5 355	(389)
Situation financière nette du ministère	1 177	2 421	(1,244)

Le passif net total du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer liés aux opérations, ce qui représente un montant de 3,4 millions de dollars, soit 57 % (53 % en 2015-2016) du passif total. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente quant à lui 1,1 million de dollars, soit 18 % (27 % en 2015-2016) du passif total, tandis que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 1,5 million de dollars, soit 25 % (20 % en 2015-2016). La hausse de 0,4 million de dollars relative aux comptes créditeurs et aux charges à payer enregistrée au fil des ans est principalement attribuable au montant réservé pour le rétroactif des augmentations des salaires, tandis que la baisse de 0,4 million de dollars du passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ des employés s'explique par une diminution du taux d'indemnité de départ, qui est passé de 7,51 % à 5,69 %. Le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires a augmenté de 0,4 million de dollars, en raison, notamment, du report du paiement obligatoire du 31 mars 2017 à l'exercice 2017-2018.

Le total des actifs financiers nets du BST est constitué des comptes débiteurs, des avances et du montant à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant à recevoir du Trésor représente 86 % du solde de fin d'exercice (96 % en 2015-2016), ou 1,9 million de dollars, soit une diminution de 0,6 million de dollars. Il s'agit d'une baisse du montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses passifs actuels. Le montant et la composition des actifs financiers nets du BST ont diminué de 0,4 million de dollars au fil des ans, en raison à la fois d'une baisse de 0,6 million de dollars du montant à recevoir du Trésor et d'une hausse de 0,2 million de dollars des autres créances du

gouvernement, laquelle est attribuable au montant dû par le Secrétariat du Conseil du Trésor pour l'ajustement du régime d'avantages sociaux des employés.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant 4,8 millions de dollars, soit 97 % du solde (97 % en 2015-2016), les stocks et les charges payées d'avance comptant pour le reste. Cette diminution de 0,4 million de dollars des actifs non financiers entre les exercices découle de l'amortissement annuel des actifs (1,1 million de dollars) qui est partiellement compensé par l'achat de nouveaux actifs (0,7 million de dollars).

## Renseignements supplémentaires

### Renseignements ministériels

#### **Profil organisationnel**

**Ministre de tutelle :** L'honorable Karina Gould

**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<sup>v</sup>](#), L.C. 1989, ch. 3

**Année d'incorporation ou de création :** 1990

#### **Cadre de présentation de rapports**

Voici les résultats stratégiques et l'architecture d'alignement des programmes de référence pour 2016-2017 du Bureau de la sécurité des transports du Canada :

**1. Résultat stratégique :** Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.

**1.1 Programme :** Enquêtes d'événements aéronautiques

**1.2 Programme :** Enquêtes d'événements maritimes

**1.3 Programme :** Enquêtes d'événements ferroviaires

**1.4 Programme :** Enquêtes d'événements de pipeline

**Services internes**

## Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires qui suivent sont disponibles dans le [site Web du BST](#) :

- ▶ Frais d'utilisation, redevances réglementaires et frais externes;
- ▶ Stratégie ministérielle de développement durable.

## Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre [site Web](#)<sup>vi</sup> ou communiquez avec nous :

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

Courriel : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)

Médias sociaux : [socialmedia-mediassociaux@bst-tsb.gc.ca](mailto:socialmedia-mediassociaux@bst-tsb.gc.ca)

Ligne sans frais : 1-800-387-3557

## Annexe : définitions

### **architecture d’alignement des programmes (Program Alignment Architecture)**

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.

### **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 approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1<sup>er</sup> février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s’ajoutent aux dépenses prévues indiquées 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 dans le cadre d'une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

**équivalent temps plein (full-time equivalent)**

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

**évaluation (evaluation)**

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

**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 initiatives)**

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 (plans)**

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 (priorities)**

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 du ou des résultats stratégiques souhaités.

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

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2016-2017, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015, notamment : 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)**

Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

**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'atteindre ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait atteindre, 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 (results)**

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. Ils devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.

**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.

**Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)**

Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

## Notes en fin d'ouvrage

---

- i Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp>
- ii Comptes publics du Canada 2017, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- iii Cadre pangouvernemental, [https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#tag-nav/~\(current\\_branch~'GOCO~sort\\_key~'name~sort\\_direction~'asc~open\\_nodes~\(~'tag\\_SA0001~'tag\\_SA9999~'tag\\_SA0002~'tag\\_SA0003~'tag\\_SA0004~'tag\\_SA0005\)\)](https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#tag-nav/~(current_branch~'GOCO~sort_key~'name~sort_direction~'asc~open_nodes~(~'tag_SA0001~'tag_SA9999~'tag_SA0002~'tag_SA0003~'tag_SA0004~'tag_SA0005)))
- iv Bureau de la sécurité des transports du Canada (états financiers), <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2017/efp-ffs-2017.asp>
- v 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>
- vi Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp>