

Rapport sur les résultats ministériels

Bureau de la sécurité des
transports du Canada

2017-2018

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

L'honorable Dominic LeBlanc
Ministre des Affaires intergouvernementales et
du Nord et du Commerce intérieur et
Président du Conseil privé de la Reine
pour le Canada

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

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	13
Responsabilités essentielles	13
Description	13
Résultats	16
Services internes	24
Description	24
Résultats	24
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	27
Dépenses réelles	27
Ressources humaines réelles	29
Dépenses par crédit voté.....	29
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	29
États financiers et faits saillants des états financiers	29
États financiers.....	29
Faits saillants des états financiers	30
Renseignements supplémentaires	33
Renseignements ministériels.....	33
Profil organisationnel.....	33
Cadre de présentation de rapports	33
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	36
Tableaux de renseignements supplémentaires.....	36
Coordonnées de l'organisation	36

Annexe : définitions	37
Notes en fin d'ouvrage.....	41

Message de la présidente

La dernière année a été très productive pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), qui s'est distingué dans différents secteurs.

Par exemple, l'un des éléments centraux de notre mandat est de procéder à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis et, en 2017-2018, nous avons lancé et terminé un nombre d'enquêtes largement supérieur à l'année précédente. Et ce n'est pas tout : nous avons aussi réduit le temps moyen global nécessaire pour clore chaque enquête, et nous avons presque éliminé l'arriéré des enquêtes actuel.

Une fois l'aspect plus technique de notre travail achevé, nous nous sommes assuré d'informer la population de nos constatations et recommandations, aussi bien le public canadien que les intervenants du gouvernement et de l'industrie qui sont les mieux placés pour prendre les mesures nécessaires et améliorer la sécurité des transports. À cette fin, nous avons non seulement diffusé des dizaines d'avis de déploiement, de communiqués de presse et d'avis aux médias, mais nous avons aussi répondu à des centaines de demandes de renseignements des médias et organisé bon nombre d'entrevues avec des enquêteurs du BST et des hauts fonctionnaires, sans compter les conférences de presse organisées, les vidéos YouTube produits, les mises à jour constantes sur notre site Web et les gazouillis et des photos d'événements diffusés dans les médias sociaux.

À l'interne, nous avons travaillé d'arrache-pied pour simplifier certains de nos processus organisationnels et peaufiner notre approche à l'égard de la gestion de projets. Ces efforts ont mené à une efficacité accrue et à une meilleure utilisation des ressources, et ils devraient nous aider à faire preuve de flexibilité dans les années à venir, où nous devons réagir dans le cadre d'un environnement en constante évolution.

À l'externe, nous sommes heureux de souligner l'adoption récente du projet de loi C-49, qui imposera l'installation d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives de tête exploitées sur les voies principales. Le projet de loi propose aussi des modifications à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport 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 BST a longtemps réclamé ces changements, qui nous aideront à promouvoir la sécurité dans les années à venir.

Finalement, en raison des mesures de sécurité prises par les « agents du changement », nous avons pu fermer un total de 28 dossiers de recommandations sur la sécurité des transports cette année. La presque totalité d'entre elles a reçu notre évaluation la plus élevée, soit une « attention entièrement satisfaisante ». Le taux de succès global avoisine 80 pour cent, ce qui représente une réussite remarquable si l'on considère qu'environ 600 recommandations ont été émises depuis la

création du BST en 1990. Cependant, il y a toujours place à l'amélioration, et c'est l'approche que nous adoptons dans le but de rendre le système de transport canadien, l'un des meilleurs au monde, encore plus sûr.

Kathleen Fox
Présidente

Aperçu de nos résultats

Utilisation des ressources du Bureau de la sécurité des transports du Canada en 2017-2018

Ressources financières : 32 409 284 \$

Ressources humaines : 214 équivalents temps plein

- Le taux d'accidents et le nombre d'accidents mortels dans les secteurs aérien, maritime et pipelinier ont continué à diminuer.
- Au cours de l'exercice 2017-2018, le BST a lancé des enquêtes sur 54 des événements signalés. Durant cet exercice, 66 enquêtes ont été achevées, comparativement à 44 achevées durant l'exercice précédent. À la fin de l'exercice, il y avait 62 enquêtes en cours, alors qu'il y en avait eu 71 au début de l'exercice. L'arriéré des enquêtes a été presque entièrement éliminé.
- La durée moyenne d'une enquête était de 503 jours, alors qu'elle était de 569 jours en 2016-2017 et que la moyenne quinquennale est de 527 jours. La diminution de la durée moyenne d'une enquête au cours du dernier exercice s'explique par les efforts déployés par le BST visant à rationaliser les processus et à perfectionner l'approche à la gestion des projets.
- Au total, 63 recommandations en matière de sécurité ont été réévaluées durant l'exercice 2017-2018. Le Bureau a fermé 28 dossiers de recommandations, dont 26 ont été évalués comme étant entièrement satisfaisants. Au total, 79,6 % réponses aux recommandations du BST ont été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes; il s'agit d'une augmentation de 3,3 % par rapport au mois de mars 2017.
- L'équipe des relations avec les médias a publié 67 communiqués de presse et 16 avis aux médias; il s'agit d'une augmentation de 26 % par rapport au dernier exercice.
- Au cours de l'exercice, des représentants du BST ont comparu devant cinq comités parlementaires pour parler de divers enjeux liés à la sécurité des transports.

Pour plus de renseignements au sujet des plans et des priorités du BST, et des résultats qu'il a atteints, veuillez 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.

Le président du Conseil privé de la Reine pour le Canada (également ministre des Affaires intergouvernementales et du Nord et du Commerce intérieur) est le ministre désigné 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 joue un rôle clé au sein du réseau de transport canadien. Il offre aux Canadiens et aux Canadiennes une organisation chargée de promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques au besoin, sur les événements de transport choisis, afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs;
- en constatant les lacunes de la sécurité mises en évidence par de tels événements;
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces lacunes;
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et présentant les conclusions qu'il en tire;
- en assurant 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 mettant en cause des citoyennes ou des citoyens canadiens ou impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs 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).

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 partage également des données et des rapports avec 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 des renseignements plus généraux sur le Ministère, voir la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport.

Contexte opérationnel et principaux risques

Contexte opérationnel : conditions touchant notre travail

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien et international très vaste et complexe. Bon nombre d'organisations canadiennes et étrangères sont responsables d'améliorer la sécurité des transports ou y prennent part. Le BST n'a pas le pouvoir ou l'autorité nécessaire pour ordonner à autrui de mettre en œuvre ses recommandations ou d'apporter des changements. Le Bureau doit donc présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers 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 d'autres priorités concurrentes.

En outre, vu la mondialisation croissante de l'industrie du transport, les gouvernements et l'industrie cherchent à harmoniser davantage les politiques et les pratiques entre pays dans le but de faciliter 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.

En 2017-2018, le BST a consacré un grand nombre de ressources à des projets précis visant à examiner et à moderniser ses processus opérationnels principaux et ses produits afin d'être mieux placé pour continuer à s'acquitter de son mandat et à répondre aux attentes durant les

années à venir. Par exemple, on a créé une nouvelle Politique de classification des événements, qui sera mise en œuvre durant l'exercice 2018-2019. Le travail qu'on a entrepris en 2016-2017 pour éliminer l'arriéré des enquêtes s'est poursuivi pendant l'exercice 2017-2018, et l'équipe de gestion s'est assurée qu'on gardait un équilibre entre la réalisation des objectifs à court et à long terme.

Principaux risques : choses qui pourraient avoir une incidence sur notre capacité de réaliser nos plans et nos résultats

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.

Dans un environnement opérationnel où l'on ne s'attend pas à ce que les ressources disponibles augmentent, le BST doit continuer de remplir son mandat en respectant le budget limité existant. 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, des conventions collectives récemment négociées pour les employés ont généré une augmentation significative des dépenses relatives aux salaires qui n'ont pas pu être assumées par le budget du BST. On a donc entamé des discussions avec des organismes centraux dans le but d'obtenir des fonds supplémentaires à court terme et à long terme.

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 d'un usage

efficace 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 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 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

Risques	Stratégie d'atténuation et efficacité	Lien aux responsabilités essentielles du Ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat et aux priorités pangouvernementales et ministérielles
<p>Gérer la charge de travail et les attentes dans un environnement en évolution La capacité du BST de continuer à exécuter efficacement son mandat et à remplir ses obligations est à risque en raison de la nature imprévisible des événements, des attentes élevées du public, des priorités en évolution du gouvernement, des ressources financières limitées et d'autres changements externes échappant au contrôle du BST.</p>	<p>Le BST procédera :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • À la mise en œuvre d'une bonne gestion du rendement des employés pour assurer une distribution équilibrée de la charge de travail. • À l'examen et l'ajustement des principaux objectifs de rendement organisationnels à la lumière des ressources 	<p>Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Servir les Canadiens et les Canadiennes

	<p>disponibles et s'assurera que les objectifs révisés sont communiqués à grande échelle aux intervenants et facilement accessibles pour le public.</p> <p>Le Comité exécutif (CE) du BST 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>		
<p>Doutes sur la crédibilité du BST Il y a un risque que l'efficacité et la crédibilité opérationnelles du BST puissent être touchées si ce dernier ne répond pas avec efficacité et efficacité aux demandes de renseignements et aux doutes quant à la législation, aux processus opérationnels et aux méthodes du BST.</p>	<p>Le BST :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • Examinera et ajustera le Règlement sur le BST, en plus d'étudier la faisabilité de modifier la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. • Rendra plus de renseignements et de données accessibles au public au moyen de son site Web et du Portail de données ouvertes. <p>Le Comité exécutif du BST surveillera le risque</p>	<p>Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer les processus et les produits opérationnels de base • Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

	<p>par l'intermédiaire de rapports d'étape semi-annuels.</p>		
<p>Maintien d'un effectif qualifié et en santé Le BST est exposé à des risques accrus associés au recrutement et au maintien en poste de personnel, en raison des compétences spécialisées et de la nature du travail.</p>	<p>Le BST :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivra la planification de la relève pour les postes clés et la dotation par anticipation de postes vacants. • Continuera d'améliorer tous les principaux éléments du programme de santé et de sécurité au travail. • Garantira la disponibilité d'une formation appropriée et de services d'aide aux employés. • Mettra en œuvre les mesures cernées dans le plan d'action découlant du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux. <p>Le Comité exécutif du BST surveillera le roulement du personnel, la formation, les congés de maladie et les autres indicateurs pertinents des ressources humaines 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>	<p>Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Servir les Canadiens et les Canadiennes

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

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

Description

L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Le BST dispose des quatre programmes clés suivants à l'appui de la responsabilité essentielle :

- ▶ Enquêtes d'événements aéronautiques
- ▶ Enquêtes d'événements maritimes
- ▶ Enquêtes d'événements ferroviaires
- ▶ Enquêtes d'événements de pipeline

Les quatre programmes d'enquêtes d'événements sont régis 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. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est également régi par l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est également régi par le Code pour les enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale.

Par l'entremise des programmes aéronautique, maritime, ferroviaire et des pipelines, le BST mène des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis se produisant sur le territoire canadien, ou au-dessus, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ces programmes comprennent la publication de rapports d'enquête, la formulation et la surveillance de recommandations et d'autres communications sur la sécurité, ainsi que la réalisation d'activités de sensibilisation visant à promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel, aux infrastructures et aux règlements afin de promouvoir la sécurité des transports.

Les responsables du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques peuvent aussi réaliser des enquêtes sur la scène internationale, et le programme comprend 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 d'autres accords internationaux.

Les responsables du programme d'Enquêtes d'événements maritimes peuvent aussi réaliser des enquêtes sur la scène internationale, et le programme comprend 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.

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.

Points saillants de la planification

La réalisation du mandat du BST est mesurée par l'intermédiaire de trois indicateurs de rendement ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et un grand nombre d'organisations jouent un rôle vis-à-vis de ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement des améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accident et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont indiqué des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attend de nouveau à des résultats positifs en 2018-2019.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent les parties intéressées du Bureau en réaction aux communications de sécurité de ce dernier. Enfin, on mesure aussi les résultats au moyen d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments percutants qui convainquent les « agents du changement » de prendre des mesures en réaction aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et leur rapidité d'exécution représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les parties intéressées dans tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient par mode afin de tenir compte des points de repère et des défis différents d'un mode à l'autre.

Bien que la durée moyenne des enquêtes ait été réduite au cours du dernier exercice, le BST n'a pas totalement atteint ses cibles pour tous les indicateurs de rendement liés à tous les modes de transport. On a élaboré une nouvelle Politique de classification des événements, qui sera mise en œuvre au cours de l'exercice 2018-2019. Puisque de nombreux changements seront apportés aux processus opérationnels et de nouveaux produits seront introduits, les indicateurs de rendement du BST et les cibles reliées devront être examinés et mis à jour pour bien pouvoir mesurer les résultats dans chaque mode de transport.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2017-2018, le BST a achevé la mise en œuvre de la nouvelle approche relative à la gestion des enquêtes, qui a été instaurée à l'été de 2016. La nouvelle approche est axée sur le travail d'équipe, une gestion de projet plus rigoureuse, une collaboration accrue dans l'ensemble des

équipes de l'organisation et une formation de recyclage, à l'attention des enquêteurs, sur la méthode d'enquête et la rédaction de rapports. On a également achevé le travail visant l'élimination de l'arriéré des enquêtes. Malgré ces efforts, le BST n'a pas pleinement atteint ses cibles d'efficience pour l'exercice 2017-2018. Toutefois, on a accompli des progrès concrets et mesurables pour ce qui est de plusieurs indicateurs.

On a déployé des efforts en vue de collaborer avec Transports Canada afin d'examiner toutes les recommandations en suspens et de prendre les mesures appropriées pour clore certaines des anciennes recommandations qui ont demeuré en suspens depuis bien trop longtemps. On a mis un accent particulier sur les recommandations sur la sécurité du transport aérien, compte tenu du plus grand nombre de recommandations en suspens dans ce mode. Le BST a également poursuivi ses activités de sensibilisation visant à faire participer les parties intéressées à des discussions proactives et à les encourager à prendre des mesures de sécurité qui pourraient réduire les risques relevés. On a aussi continué à travailler sur la mise en œuvre du plan du BST pour un gouvernement ouvert. Des éléments de données supplémentaires provenant des bases de données sur les événements de tous les modes ont été ajoutés aux ensembles de données publiés sur le site Web du BST et le portail des données ouvertes. On continuera à apporter des améliorations au site Web du BST et à la présence du BST sur le site Canada.ca.

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2017-2018, on a consacré du temps et des efforts considérables à l'examen et à la modernisation des politiques, des processus et des produits d'enquête du BST. On a fait appel à plusieurs groupes de travail pour dialoguer avec les employés et les gestionnaires partout au BST au cours de cet exercice de renouvellement. Une nouvelle politique de classification des événements a été mise à point aux fins de publication en début d'exercice 2018-2019. La mise en œuvre des changements à la façon dont le BST mène ses enquêtes et produit ses rapports a été amorcée et se poursuivra graduellement au cours du prochain exercice. De nouveaux produits, comme les rapports courts, seront également introduits de façon à mieux répondre aux besoins de nos parties intéressées et du public.

De nouveaux processus s'appliquant à l'évaluation des programmes et aux leçons apprises ont été élaborés et seront mis en place dans le but d'assurer une amélioration continue et d'aider le BST à devenir une organisation qui encourage l'apprentissage.

Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

L'un des problèmes de sécurité qui existe depuis longtemps dans le mode ferroviaire est la mise en place d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL). Ces enregistreurs pourraient offrir des renseignements très utiles afin d'aider les enquêteurs du BST dans l'exercice de leurs fonctions. Ils pourraient également aider les chemins de fer à gérer la sécurité de manière proactive s'ils sont utilisés correctement. Pour donner suite à l'appel à l'action lancé par le BST,

le ministre des Transports a désigné ce dossier comme une priorité pour 2017-2018, et le projet de loi C-49 a été déposé au Parlement en mai 2017. La nouvelle loi a été adoptée par le Parlement et a reçu la sanction royale en mai 2018. Le BST réoriente maintenant ses efforts sur le travail en étroite collaboration avec Transports Canada en vue d'élaborer des projets de règlement appropriés et de mettre en œuvre les dispositions de la nouvelle loi.

Au cours de l'exercice 2017-2018, le BST a apporté de légères modifications à son Règlement afin de clarifier certains articles à la lumière de la rétroaction des parties intéressées. Ces modifications ont été publiées dans la partie I de la Gazette du Canada aux fins de consultation officielle.

Résultats

Résultats atteints

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017	Résultats réels 2015-2016
Le réseau de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident ¹	31 mars 2018	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.	Programme aéronautique = Atteinte : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.

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

				<p>En 2017, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 4,8 accidents.</p>	<p>En 2016, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,7 accidents.</p>	<p>En 2015, le taux d'accidents aéronautiques était de 5,1 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 5,8 accidents.</p>
				<p>Programme maritime = Atteinte : En 2017, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans. Le taux d'accidents maritimes en 2017 était de :</p>	<p>Programme maritime = Atteinte : En 2016, le taux d'accidents des navires de commerce canadiens, des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne sur 10 ans. Le taux d'accidents maritimes en 2016 était de :</p>	<p>Programme maritime = Atteinte : Les taux d'accidents en 2015 pour les navires de commerce canadiens, pour les navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche et pour les bateaux de pêche ont été inférieurs aux moyennes sur 10 ans.²</p>

² Les taux d'accident de 2015 ne sont pas fournis, car ils ont été calculés selon une méthodologie différente de celle utilisée au cours des années subséquentes.

				<p>2,5 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3,1 accidents;</p> <p>1,3 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,5 accident;</p> <p>5,8 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,7 accidents.</p>	<p>2,7 accidents pour 1 000 mouvements de navires de commerce canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 3 accidents;</p> <p>1 accident pour 1 000 mouvements de navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 1,5 accident;</p> <p>6,2 accidents pour 1 000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 6,7 accidents.</p>	
--	--	--	--	--	--	--

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

	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels ³	31 mars 2018	Programme aéronautique = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 21, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,4 accidents , et le nombre de décès s'élevait à 32, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 57 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 33,9 accidents , et le nombre de décès s'élevait à 45, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 58 décès.	Programme aéronautique = Atteinte : En 2015, le nombre d'accidents mortels s'élevait à 29, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 35,4 accidents , et le nombre de décès s'élevait à 47, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 60 décès.
Programme maritime = Atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 12,4 accidents , et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 16,4 décès.				Programme maritime = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 4, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 13,7 accidents , et le nombre de décès était de 7, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 17,5 décès.	Programme maritime = Atteinte : Le nombre d'accidents mortels a été inférieur à la moyenne des 10 dernières années. Cependant, le nombre de décès en 2015 a augmenté légèrement par rapport à la moyenne sur 10 ans.	

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

				<p>Programme ferroviaire = Non atteinte : En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 67 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 77 en 2017, ce qui est une hausse par rapport à la moyenne annuelle sur 10 ans de 76 décès.</p>	<p>Programme ferroviaire = Atteinte : En 2016, le nombre d'accidents mortels était de 62, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 70 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 66 en 2016, ce qui est inférieur à la moyenne annuelle sur 10 ans de 78 décès.</p>	<p>Programme ferroviaire = Atteinte : Le nombre d'accidents mortels en 2015 était de 46, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne sur 10 ans de 75 accidents. Les décès à la suite d'événements ferroviaires ont totalisé 46 en 2015, en baisse par rapport à la moyenne sur 10 ans de 84 décès.</p>
				<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>	<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>	<p>Programme de pipeline = Atteinte : Il n'y a eu aucun accident mortel.</p>
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport réagissent aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont dénoté une « attention entièrement satisfaisante » ⁴	Programme aéronautique = 64 %	31 mars 2018	Programme aéronautique = Atteinte : 73 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 64 %	Programme aéronautique = Atteinte : 67 %
		Programme maritime = 85 %		Programme maritime = Atteinte : 86 %	Programme maritime = Non atteinte : 84 %	Programme maritime = Atteinte : 87 %

⁴ Les cibles rattachées à cet indicateur de rendement sont fixées chaque année par mode afin d'établir des objectifs réalistes qui tiennent compte des circonstances connues au moment de la planification.

		Programme ferroviaire = 89 %		Programme ferroviaire = Non atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 88 %
		Programme de pipeline = 100 %		Programme de pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de pipeline = Atteinte : 100 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	Programme aéronautique = 60 %	31 mars 2018	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %	Programme aéronautique = Atteinte : 100 %
		Programme maritime = 60 %		Programme maritime = Non atteinte : 0 %	Programme maritime = Non atteinte : 33 %	Programme maritime = Atteinte : 60 %
		Programme ferroviaire = 75 %		Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 50 %	Programme ferroviaire = Atteinte : 75 %
		Programme de pipeline = 75 %		Programme de pipeline = Sans objet ⁴	Programme de pipeline = Sans objet ⁵	Programme de pipeline = Sans objet ⁴
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2018	Programme aéronautique = Non atteinte : 12,4 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 14,2 ans	Programme aéronautique = Non atteinte : 15,1 ans
				Programme maritime = Non atteinte : 10,9 ans	Programme maritime = Non atteinte : 12,5 ans	Programme maritime = Non atteinte : 14,8 ans

⁴ Les cibles rattachées à cet indicateur de rendement sont fixées chaque année par mode afin d'établir des objectifs réalistes qui tiennent compte des circonstances connues au moment de la planification.

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

				Programme ferroviaire = Atteinte : 6,5 ans	Programme ferroviaire = Atteinte : 6,3 ans	Programme ferroviaire = Non atteinte : 7,4 ans
				Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Sans objet
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	31 mars 2018	Programme aéronautique = Non atteinte : 545 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 656 jours	Programme aéronautique = Non atteinte : 548 jours
				Programme maritime = Non atteinte : 466 jours	Programme maritime = Dépassée : 438 jours	Programme maritime = Dépassée : 406 jours
				Programme ferroviaire = Non atteinte : 481 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 519 jours	Programme ferroviaire = Non atteinte : 525 jours
				Programme de pipeline = Dépassée : 275 jours	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Non atteinte : 650 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75 %	31 mars 2018	Programme aéronautique = Non atteinte : 28 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 15 %	Programme aéronautique = Non atteinte : 21 %
				Programme maritime = Non atteinte : 50 %	Programme maritime = Non atteinte : 43 %	Programme maritime = Non atteinte : 73 %
				Programme ferroviaire = Non atteinte : 40 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 29 %	Programme ferroviaire = Non atteinte : 25 %
				Programme de pipeline = Atteinte : 100 %	Programme de pipeline = Sans objet	Programme de pipeline = Non atteinte : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
23 827 409	24 377 678	27 332 657	26 156 576	1 176 081

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2017-2018	Nombre d'équivalents temps plein réels 2017-2018	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2017-2018
169	169	0

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

Services internes

Description

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

Résultats

Malgré certains obstacles rencontrés durant l'exercice 2017-18, dans le cadre du programme des Services internes, on a continué à assurer la prestation continue des services à l'appui des quatre programmes d'enquête et des obligations opérationnelles. On a poursuivi le travail effectué en vue de mettre en œuvre l'initiative du BST pour un gouvernement ouvert, et des éléments de données supplémentaires ont été ajoutés aux ensembles de données publiés sur le Web. Des

mesures visant l'amélioration continue de la gestion de l'information ont été mises en œuvre. Le travail en collaboration avec Bibliothèque et Archives Canada visant à mettre au point l'évaluation et l'actualisation des horaires de conservation et d'élimination des documents à valeur opérationnelle du BST est presque achevé. Les systèmes électroniques de notification d'événement et la mise à jour de la base de données sur les événements de pipeline ont été lancés avec succès à l'automne 2017.

La division des finances a continué à collaborer avec la division des ressources humaines 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 opportun. Au besoin, des avances salariales ont été versées aux employés. On a commencé le travail de mise en œuvre d'un nouveau plan d'équité en matière d'emploi. On a également mis en œuvre une nouvelle Politique de télétravail visant à offrir davantage de souplesse aux employés. Une série d'ateliers de sensibilisation à l'égard de la santé mentale en milieu de travail ont été offerts aux employés.

On a réalisé des progrès à l'égard de la stratégie visant à installer le bureau central et le Laboratoire d'ingénierie du BST au même endroit, dans une installation moderne dans la région de la capitale nationale, en participant à l'Initiative sur l'infrastructure fédérale des sciences et de la technologie. Notre bureau au Québec a été déménagé vers de nouveaux locaux modernes.

L'utilisation de ressources humaines dans les Services internes n'était pas aussi importante qu'on avait planifié en raison de certains postes vacants.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2017-2018
5 589 145	5 718 221	6 533 849	6 252 708	281 141

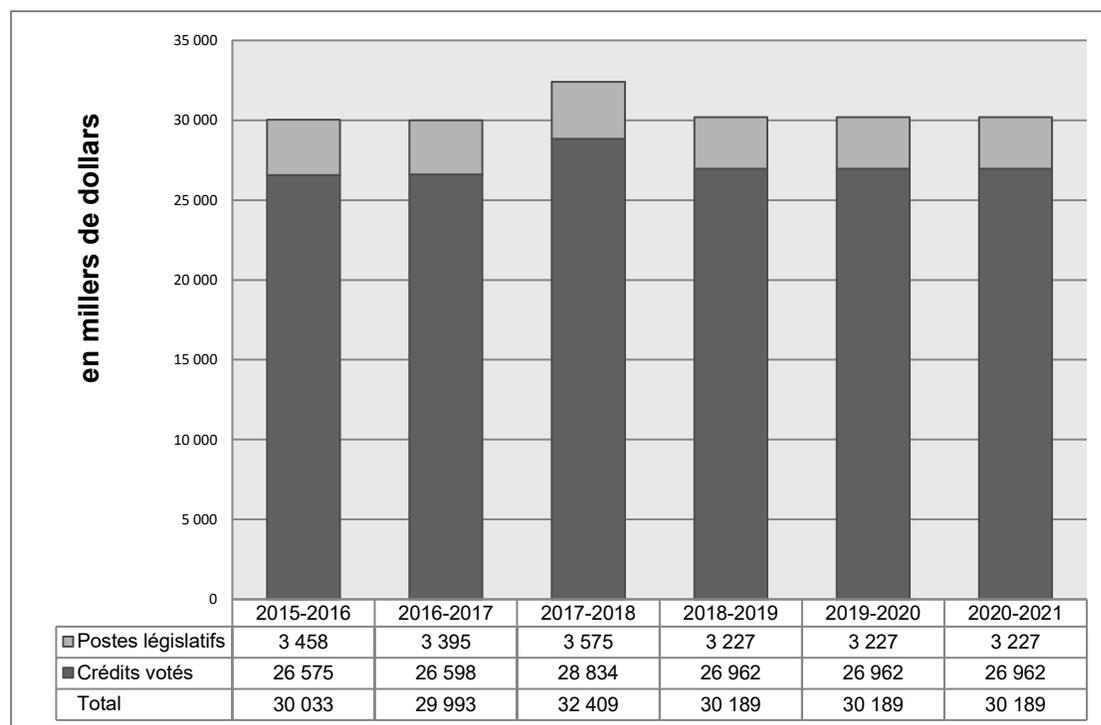
Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2017-2018	Nombre d'équivalents temps plein réels 2017-2018	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2017-2018
51	45	(6)

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère



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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2017-2018	Dépenses prévues 2017-2018	Dépenses prévues 2018-2019	Dépenses prévues 2019-2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2016-2017	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	23 827 409	24 377 678	24 151 162	24 151 162	27 332 657	26 156 576	23 989 597	24 360 425
Services internes	5 589 145	5 718 221	6 037 790	6 037 790	6 533 849	6 252 708	6 003 148	5 672 065
Total	29 416 554	30 095 899	30 188 952	30 188 952	33 866 506	32 409 284	29 992 745	30 032 490

Les dépenses réelles de 2015-2016 à 2017-2018 présentées dans ce tableau constituent les dépenses réelles telles qu'elles figurent dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses réelles engagées au cours des exercices 2015-2016 et 2016-2017 étaient inférieures à celles engagées en 2017-2018, car le BST avait activement réduit ses dépenses au cours des deux premiers exercices dans le but de constituer un fonds de réserve afin de couvrir les dépenses salariales rétroactives pour 2017-2018. L'augmentation des dépenses relatives aux salaires en 2017-2018 est causée par la mise en place des nouvelles conventions collectives récemment signées, qui ont entraîné non seulement l'augmentation des salaires des employés pour l'exercice actuel, mais aussi le paiement des augmentations rétroactives des salaires des employés pour les exercices précédents. Le BST a reçu un financement supplémentaire de 1,8 million de dollars du Budget supplémentaire des dépenses B pour alléger cette pression de financement. Cependant, le financement supplémentaire n'a pas été pleinement utilisé, car plusieurs postes étaient vacants pour une partie de l'année, ce qui a permis de libérer des fonds.

Bien que la plupart des incidences des conventions collectives récemment signées aient été réglées en 2017-2018, deux conventions collectives n'étaient pas encore signées à la fin de l'exercice 2017-2018. Le BST devra couvrir les paiements rétroactifs associés aux coûts des salaires pour ces conventions, ainsi que les augmentations rétroactives des salaires des cadres supérieurs et des personnes nommées par le gouverneur en conseil au cours des années à venir. Il existe aussi d'autres obligations financières dont le BST devra s'acquitter à l'avenir, notamment le paiement reporté des indemnités de vacances et des congés compensatoires pour les deux derniers exercices, qu'on prévoit verser en 2019-2020. Le BST met actuellement en place des mesures d'urgence visant à couvrir ces coûts.

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

Ressources humaines réelles

Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes (équivalents temps plein)

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2015-2016	Équivalents temps plein réels 2016-2017	Équivalents temps plein prévus 2017-2018	Équivalents temps plein réels 2017-2018	Équivalents temps plein prévus 2018-2019	Équivalents temps plein prévus 2019-2020
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	164	168	169	169	170	170
Services internes	45	46	51	45	50	50
Total	209	214	220	214	220	220

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

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives du BST, consulter les [Comptes publics du Canada de 2017-2018](#)ⁱⁱ.

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 sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)ⁱ.

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 2018 se trouvent sur le [site Web du Ministère](#).

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2017-2018	Résultats réels 2017-2018	Résultats réels 2016-2017	Écart (résultats réels 2017-2018 moins résultats prévus 2017-2018)	Écart (résultats réels 2017-2018 moins résultats réels 2016-2017)
Total des charges	35 398	35 782	35 375	384	407
Total des revenus	35	120	73	85	47
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	35 363	35 662	35 302	299	360

Les résultats prévus de l'exercice 2017-2018 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du plan ministériel. L'écart entre le total des résultats prévus et réels pour l'exercice est principalement dû aux activités non connues durant l'étape de préparation du plan ministériel. Les charges prévues pour 2017-2018 avaient été évaluées à 35,4 millions de dollars, mais les charges réelles sont légèrement supérieures, soit 35,8 millions de dollars.

Selon la comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement du BST ont atteint 35,8 millions de dollars en 2017-2018, soit une légère augmentation de 0,4 million de dollars (1,1 %) par rapport à l'exercice précédent. Aucune catégorie de dépenses n'affiche 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 excédentaires 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 2018 (en milliers de dollars)

Information financière	2017-2018	2016-2017	Écart (2017-2018 moins 2016-2017)
Total des passifs nets	5 970	6 015	(45)
Total des actifs financiers nets	3 091	2 226	865
Dette nette du ministère	2 879	3 789	(910)
Total des actifs non financiers	4 771	4 966	(195)
Situation financière nette du ministère	1 892	1 177	715

Le total des passifs nets 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 56 % (57 % en 2016-2017) du total des passifs. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente quant à lui 1,1 million de dollars, soit 18 % (18 % en 2016-2017) du total des passifs, 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, soit 26 % (25 % en 2016-2017). Le total des passifs nets du BST correspond donc à celui du dernier exercice.

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 89 % du solde de fin d'exercice (86 % en 2016-2017), ou 2,8 millions de dollars, soit une augmentation de 0,8 million de dollars. Il s'agit d'une hausse 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 des actifs financiers nets du BST a augmenté de 0,9 million de dollars d'un exercice à l'autre en raison de l'augmentation du montant à recevoir du Trésor.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant 4,6 millions de dollars, soit 97 % du solde (97 % en 2016-2017), les stocks et les charges payées d'avance comptant pour le reste. Cette diminution de 0,2 million de dollars des actifs non financiers entre les exercices découle de l'amortissement annuel des actifs (0,9 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 Dominic LeBlanc

Administrateur général : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

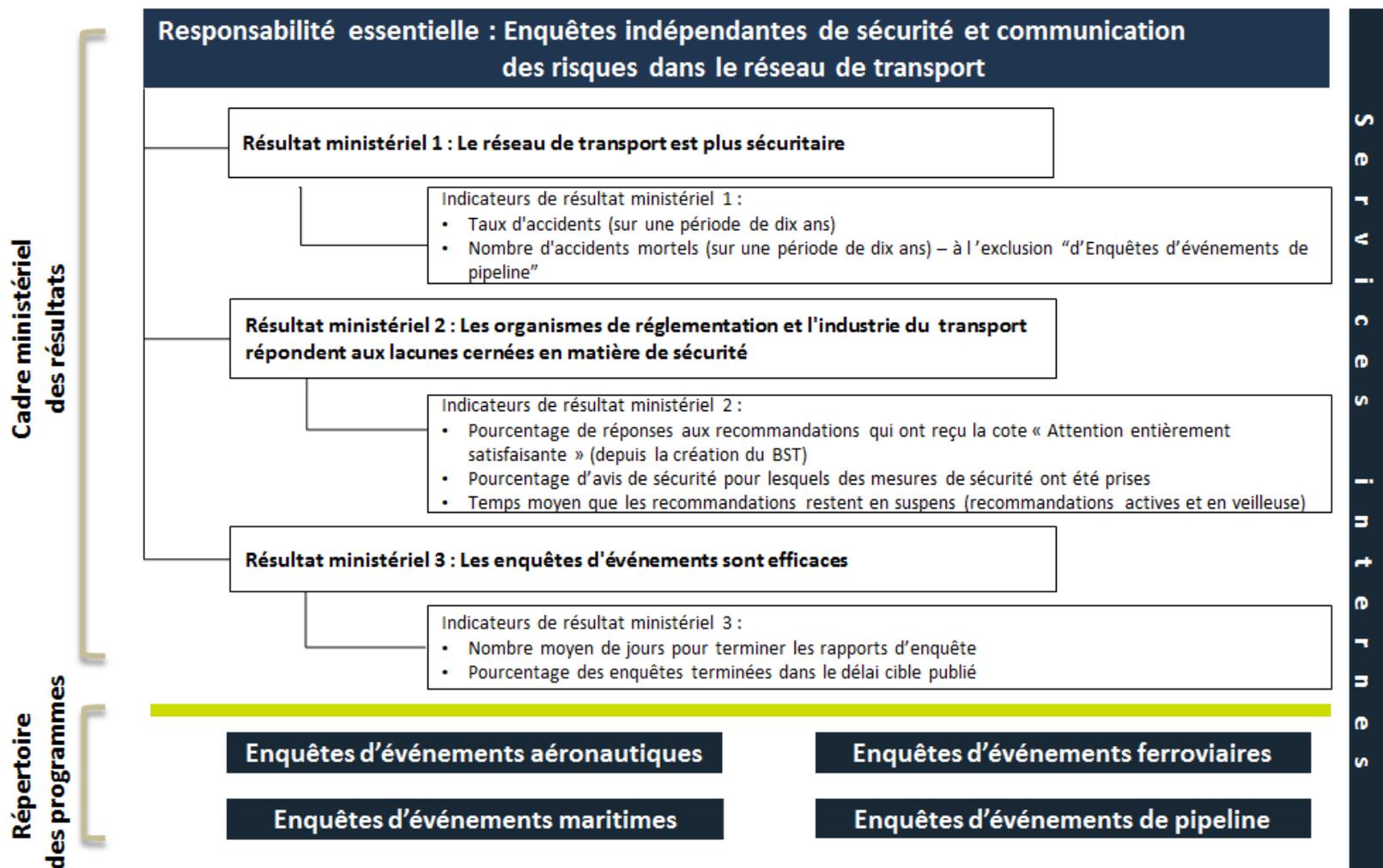
Instrument habilitant : [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#)ⁱⁱⁱ (L.C. 1989, ch. 3)

Année d'incorporation ou de création : 1990

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2017-2018 sont illustrés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats



Concordance entre le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes 2017-2018, et l'architecture d'alignement des programmes 2016-2017

Responsabilités essentielles et Répertoire des programmes 2017-2018	Programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes 2016-2017	Pourcentage du programme du plus bas niveau de l'architecture d'alignement des programmes qui correspond (en dollars) au programme du Répertoire des programmes
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire	
Enquêtes d'événements aéronautiques	Enquêtes d'événements aéronautiques	100
Enquêtes d'événements maritimes	Enquêtes d'événements maritimes	100
Enquêtes d'événements ferroviaires	Enquêtes d'événements ferroviaires	100
Enquêtes d'événements de pipeline	Enquêtes d'événements de pipeline	100
Services internes	Services internes	100

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](#)ⁱ.

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires qui suivent sont accessibles sur le [site Web du BST](#)^{iv}:

- ▶ Stratégie ministérielle de développement durable
- ▶ Frais

Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports, consultez le [site Web du BST](#)^v. Vous pouvez également communiquer avec nous aux coordonnées suivantes :

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

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557

Annexe : définitions

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

Approche analytique qui sert à évaluer les répercussions potentielles des politiques, des programmes ou des initiatives sur divers ensembles de personnes (femmes, hommes ou autres). L'identité individuelle est déterminée par une multitude de facteurs en plus du sexe, par exemple la race, l'origine ethnique, la religion, l'âge ou le fait de vivre avec un handicap de nature physique ou intellectuelle. D'où l'ajout du mot « plus », signifiant que l'analyse ne se limite pas au sexe (différences biologiques) ou au genre (la construction sociale du sexe), mais considère aussi les autres facteurs qui les recourent. Un processus d'ACS+ pourrait être, à titre d'exemple, le recours à des données ventilées selon le sexe, le genre et d'autres facteurs identitaires pour les analyses du rendement, et la détermination de toute répercussion du programme sur divers groupes de personnes dans l'optique de modifier les initiatives pour les rendre plus inclusives.

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 1er 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 par une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein (full-time equivalent)

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

évaluation (evaluation)

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

expérimentation (experimentation)

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

indicateur de rendement (performance indicator)

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

indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)

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

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

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

plan ministériel (Departmental Plan)

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

priorité (priority)

Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2017-2018, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c'est-à-dire la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités).

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

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

programme (Program) (s'applique aux ministères dont le rapport est fondé sur le cadre ministériel des résultats)

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

programme temporisé (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son

maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Rapport d'un ministère recevant des crédits parlementaires qui présente les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le plan ministériel correspondant.

rendement (performance)

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

répertoire des programmes (Program Inventory)

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

responsabilité essentielle (Core Responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (Departmental Result)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- i. InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>
- ii. Comptes publics du Canada de 2017-2018, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>
- iii. Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>
- iv. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra>
- v. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.bst.gc.ca/fra>