



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2022-2023

Plan ministériel

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

L'honorable William Blair, c.p., C.O.M., député
Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada
et ministre de la Protection civile

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2022

Plan ministériel (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° de cat. TU1-14F-PDF
ISSN 2371-798X

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>

Le présent document est également offert en médias substitués sur demande.

Table des matières

Message de la présidente	1
Aperçu de nos plans	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques	5
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	5
Résultats prévus pour les enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	9
Dépenses budgétaires prévues pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport	11
Ressources humaines prévues pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport	12
Services internes : résultats prévus	13
Description.....	13
Faits saillants de la planification.....	13
Dépenses budgétaires prévues pour les services internes	14
Ressources humaines prévues pour les services internes	14
Dépenses et ressources humaines prévues	15
Dépenses prévues	15
Ressources humaines prévues	17
Budget des dépenses par crédit voté	17
État des résultats condensé prospectif	17
Renseignements ministériels	19
Profil organisationnel	19
Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités	19
Contexte opérationnel.....	19
Cadre de présentation de rapports	19
Renseignements connexes sur le répertoire des programmes	20
Tableaux de renseignements supplémentaires	20
Dépenses fiscales fédérales	21
Coordonnées de l'organisation	21
Annexe : définitions	23
Notes en fin d'ouvrage.....	27

Message de la présidente

À l'approche du nouvel exercice, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) se tourne vers l'avenir et définit ses priorités, lesquelles sont étroitement liées à l'orientation établie dans son Plan stratégique quinquennal.

D'abord et avant tout, nous chercherons à augmenter la portée de nos enquêtes pour nous assurer que nos efforts—les mois d'entrevues, d'examens et d'analyses ainsi que la détermination des causes, des facteurs contributifs, des risques et des lacunes de sécurité—se traduisent par des améliorations concrètes pour le système de transport canadien. Il ne s'agit pas seulement de publier des rapports en espérant qu'ils seront lus par les bonnes personnes, mais aussi d'inciter les personnes et les organisations les mieux placées pour apporter des changements, soit les dirigeants de l'industrie, les organismes de réglementation et les employés du secteur des transports, à prendre des mesures concrètes.

Dans le cadre de ces efforts, nous rendrons publique cet automne la septième édition de la Liste de surveillance du BST, qui cerne les principaux enjeux de sécurité posant les plus grands risques pour le système de transport canadien et énonce des mesures précises pour améliorer la situation. Publiée tous les deux ans, la Liste de surveillance du BST, qui sert de « plan directeur du changement » depuis 2010, a permis de réaliser des progrès sur un certain nombre de problèmes de sécurité systémiques. Puis, comme la sécurité est l'affaire de tous, nous continuerons à promouvoir SECURITAS, notre programme de rapports confidentiels, au moyen d'activités de sensibilisation, de communications avec les intervenants et des réseaux sociaux.

Ensuite, notre deuxième grande priorité organisationnelle est de continuer à faire du BST un meilleur endroit où travailler, et ce, pour l'ensemble du personnel du BST. Plus précisément, cela signifie de favoriser l'inclusion et le respect en milieu de travail ainsi que la diversification de l'effectif. Étant donné que le travail que nous accomplissons peut être stressant, il est important de cerner les dangers psychologiques auxquels nos employés sont exposés, ainsi que les moyens d'atténuer ces dangers.

Une autre priorité clé pour l'exercice est de continuer d'améliorer la gestion des données, c'est-à-dire la façon dont nous les saisissons, les entreposons et les utilisons. Nous voulons nous assurer de disposer de la bonne architecture pour garantir la gestion cohérente de nos données tout au long de leur cycle de vie en tant qu'actif organisationnel commun. Cela nous permettra de tirer parti de la valeur de ces données pour appuyer la prise de décisions fondées sur des données probantes, répondre aux besoins et aux objectifs stratégiques de l'organisme et collaborer avec nos intervenants. Autrement dit, nous voulons nous assurer que nous disposons des bonnes données et que ces données sont entre les bonnes mains, au bon moment, et ce, afin de prendre les bonnes décisions dans l'ensemble du BST.

Au moment où nous entamons la troisième année de la pandémie de COVID-19, je pense qu'il est aussi important de souligner notre résilience continue, en tant qu'organisme et en tant que

personnes. Les deux dernières années ont considérablement changé notre façon de travailler, et je suis heureuse de dire que l'équipe du BST a continué de faire preuve d'un dévouement exemplaire à l'égard du travail que nous accomplissons et n'a jamais ménagé ses efforts pour s'assurer que le système de transport de notre pays est l'un des plus sûrs du monde.

La présidente,

Kathleen Fox

Aperçu de nos plans

En 2022-2023, le BST continue de mettre en œuvre son plan stratégique quinquennal qui décrit les principales priorités et le cadre du ministère pour l'horizon de planification 2021-2022 à 2025-2026. La vision du BST d'être une autorité en matière d'enquêtes de renommée mondiale visant à promouvoir la sécurité des transports est orientée par six objectifs stratégiques :

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

Ces six objectifs stratégiques sont à la fois complémentaires et interdépendants, et ils encadrent les gestes et les choix du BST au cours des années à venir. De plus amples détails sur les activités spécifiques prévues en 2022-2023 pour chaque objectif stratégique se trouvent dans la section « Faits saillants de la planification » sous « Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques ».

Au cours des deux dernières années, le BST a adapté ses processus et mis à niveau ses technologies pour relever les défis logistiques et opérationnels de l'environnement de travail changeant en raison de la pandémie de COVID-19 qui sévit. À ce point-ci, le BST entame l'exercice 2022-2023 en étant bien préparé pour continuer à s'acquitter de sa responsabilité essentielle, soit de mener des enquêtes indépendantes de sécurité et de communiquer les risques touchant le réseau de transport. À l'heure actuelle, le BST ne prévoit aucun risque majeur en ce qui concerne les ressources financières ou humaines.

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

Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques

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

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

Description

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

Faits saillants de la planification

La réalisation du mandat du BST est mesurée au moyen de trois types d'indicateurs de résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, de nombreuses variables influent sur la sécurité des transports et de nombreuses organisations jouent un rôle dans ce résultat final. Il est impossible d'attribuer directement les améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Au cours des dernières années, les indicateurs des taux d'accidents et d'accidents mortels ont, de façon générale, fait état de progrès dans la sécurité des transports. Nous prévoyons des résultats semblables en 2022-2023.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réaction aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments convaincants afin de persuader les « agents de changement » de prendre des mesures pour corriger les lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, de même que les mesures prises et la rapidité avec laquelle elles ont été prises, représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les intervenants dans tous les modes de transport. Il est à noter que les cibles de rendement établies et les résultats varient d'un mode à un autre afin de tenir compte des niveaux de référence et des défis propres à chaque mode. Ces indicateurs sont ensuite consolidés pour tenir compte des cibles et des résultats ministériels globaux dans tous les

modes de transport relevant de la compétence du BST. Actuellement, les plus grands défis touchent la rapidité de production des rapports d'enquête du BST.

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST décrit les objectifs stratégiques et les priorités connexes qui ont été définis par la haute direction pour atteindre son résultat stratégique. Ce plan encadre l'identification des activités clés et la prise de décisions du BST en matière d'investissement pour l'exercice en cours. En 2020-2021, le BST a entrepris une analyse complète afin de préparer son plan stratégique quinquennal pour la période de 2021-2022 à 2025-2026. L'exercice 2022-2023 sera la deuxième année du plan.

Augmenter la portée de nos enquêtes

Le BST continuera à chercher comment améliorer sa façon d'enquêter et à fournir des résultats crédibles, transparents et opportuns qui façonnent et influencent l'amélioration de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En 2022-2023, le BST poursuivra ses efforts concertés pour accélérer la production de ses rapports d'enquête. Il mettra en œuvre de nouveaux outils et de nouvelles procédures pour mieux gérer les activités d'enquête et renforcer l'analyse de sécurité en fournissant des directives mises à jour qui appuient l'approche itérative de la méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité (ISIM).

Le BST poursuivra les initiatives visant l'utilisation optimale de la technologie dans le but d'obtenir les meilleurs résultats possibles grâce à des processus et des systèmes efficaces, interconnectés et adaptables. Le processus pour les enquêtes de catégorie 4 sera examiné en vue de l'améliorer. Le BST étudiera également l'utilisation élargie de son outil de suivi des projets qui a été mis en œuvre au sein du laboratoire.

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

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

Le BST s'engage à favoriser un milieu de travail respectueux, inclusif et sans harcèlement, ainsi que la diversification de l'effectif. En 2022-2023, le BST poursuivra ses efforts visant à cerner et à éliminer tout obstacle au recrutement, au maintien en poste et/ou à la promotion de membres de groupes désignés au moyen de la mise en œuvre continue de son plan d'équité en matière d'emploi dans le but de recruter un plus grand nombre de membres de groupes désignés sous-représentés et d'avoir un effectif qui reflète la diversité du Canada. En outre, le BST poursuivra la mise en œuvre et la surveillance de sa Stratégie sur la santé mentale.

Employer du personnel compétent et qualifié

Le BST mettra l'accent sur le recrutement, le perfectionnement et le maintien en poste d'un effectif diversifié et au rendement élevé. En 2022-2023, le BST veillera à ce que les employés puissent accroître leurs compétences et leurs connaissances grâce à diverses formations à l'interne et à l'externe. La formation interne permettra d'explorer une approche mixte qui tire parti de la technologie. Les employés auront des occasions de développer leurs compétences et leurs connaissances auprès de fournisseurs externes. Le BST poursuivra l'examen de ses politiques et procédures internes afin de déterminer comment les modalités de travail doivent évoluer à la suite des leçons apprises pendant la pandémie de COVID-19.

Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions

En 2022-2023, le BST continuera à mettre en œuvre sa Stratégie de données dans le but de mieux gérer les données tout au long de leur cycle de vie en tant qu'actif organisationnel commun. La stratégie en trois phases devrait être totalement mise en œuvre d'ici à 2025-2026. En 2022-2023, nous nous concentrerons sur l'examen des possibilités d'amélioration de l'architecture des données et de la qualité des données aux fins d'usage interne. Le BST continuera également d'étudier les options pour appuyer l'échange de données avec les intervenants externes en vue d'accroître l'efficacité et d'améliorer le flux de données et de renseignements.

Adopter le numérique par défaut

Le BST poursuivra sa migration infonuagique; plus précisément, il commencera la migration de sa plateforme SharePoint sur serveur vers SharePoint Online. Le BST veillera également à ce qu'il utilise pleinement et efficacement les outils et les systèmes disponibles afin de bien appuyer les employés en télétravail.

Produire des communications influentes

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

Le BST mobilisera de façon proactive ses intervenants nationaux et internationaux au moyen de plateformes de communication numériques afin de les informer des activités du BST, des leçons de sécurité clés et des priorités organisationnelles. De plus, le ministère cherchera des occasions de collaboration afin de solliciter des commentaires sur les problèmes de sécurité importants au

sein de l'industrie du transport du Canada et de communiquer ses messages de sécurité aux publics clés.

Le BST est également conscient que des bonnes communications internes sont essentielles pour un effectif engagé et bien informé – surtout en ces jours-ci où la plupart des employés du BST travaillent à distance. Ainsi, le ministère continuera de tirer parti des outils de communication existants tels que La balise (le bulletin interne du BST) et les discussions ouvertes mensuelles avec les employés comme sources primaires de renseignements importants. Le site intranet du BST sert encore de véhicule important pour les communications, la gestion des connaissances et la collaboration.

Expérimentation

Le BST n'a pas prévu d'expérimentation pour 2022-2023.

Principaux risques

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

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

La crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST pourraient être touchées s'il ne parvient pas à suivre l'évolution des progrès et des changements technologiques dans l'industrie des transports et s'il ne fait pas en sorte de veiller à ce que les nouvelles sources de données soient correctement mises à profit, gérées de façon optimale et entièrement analysées. Les nouveaux progrès dans les domaines de l'ingénierie, de la conception et des systèmes opérationnels peuvent parfois survenir plus rapidement que les efforts déployés par notre organisme. L'augmentation du niveau d'automatisation dans certains secteurs des transports et l'intégration des véhicules télépilotés dans les systèmes de transport existants sont des exemples de changements technologiques qui pourraient poser des défis pour le travail du BST. Afin de pouvoir accéder correctement aux données publiques et privées dans le cadre d'enquêtes, les employés du BST devront redoubler d'efforts pour maintenir ou acquérir l'expertise requise et avoir accès à l'équipement et à la formation nécessaires pour mener des enquêtes sur les événements de transport à l'avenir.

Rester au fait de la technologie en milieu de travail

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

importe que les employés aient les derniers outils, logiciels et matériel pour pouvoir interagir avec d'autres ministères, les intervenants, les autres organismes d'enquête et l'industrie. Comme il a été démontré pendant la pandémie de COVID-19, il est absolument nécessaire de veiller à ce que ces outils ne soient assujettis à une perturbation des activités de tiers ou d'autres événements.

Bien-être et sécurité des employés

Il faut faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion du bien-être physique et mental des employés. Il faut également s'assurer que l'environnement de travail demeure favorable, respectueux, diversifié et sans harcèlement. En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent être exposés à de nombreux dangers psychologiques et physiques.

État de préparation opérationnelle

Il y a un risque que le BST ne puisse pas dépêcher ses enquêteurs en temps opportun et maintenir le bon déroulement des opérations dans certaines régions éloignées, en raison de la disponibilité limitée des services de transport et de l'infrastructure de soutien. Il existe également un risque que les plans d'urgence pour le déploiement des équipes d'enquête ne soient pas assez robustes et suffisamment pratiqués pour assurer un bon état de préparation.

Contestations judiciaires

Les organismes et les particuliers contestent plus fréquemment les processus opérationnels du BST, de même que l'application de la [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#) (BCEATST)ⁱ. Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient une incidence négative sur la façon dont le BST mène ses activités.

Le BST a élaboré des plans pour atténuer ces risques.

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

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

Notes sur les indicateurs

Le BST a modifié son cadre ministériel des résultats au niveau des indicateurs de résultats ministériels à compter de 2022-2023 à la suite d'un examen approfondi qui a permis de cerner plusieurs occasions de simplification des résultats afin de fournir de l'information concise de plus grande valeur au public et à ses intervenants. La structure des indicateurs de résultats ministériels qui en découle regroupe certains indicateurs ministériels antérieurs en nouveaux

indicateurs, ce qui explique pourquoi il n’y a pas de données comparatives disponibles dans le tableau ci-dessous. Il est à noter que toutes les données des exercices précédents demeurent entièrement accessibles dans le [site Web du BSTⁱⁱ](#) ainsi que dans l’[InfoBase du GCⁱⁱⁱ](#). De plus, le BST continuera de rapporter d’autres statistiques ministérielles dans le cadre de son rapport annuel au Parlement.

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d’atteinte de la cible	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d’accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d’accident	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l’industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)	8 ans	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l’industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une « attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	Augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l’exercice précédent	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l’industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées	Pourcentage d’avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Mars 2023	S/O	S/O	S/O

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2018-2019	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2023	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible	60 %	Mars 2023	S/O	S/O	S/O

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 GCiv](#).

Dépenses budgétaires prévues pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport

Le tableau ci-dessous présente, pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport, les dépenses budgétaires pour l'exercice 2022-2023 ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et les deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
28 609 026	28 609 026	28 117 346	28 117 346

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](#).^v

Ressources humaines prévues pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport

Le tableau ci-dessous présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère aura besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle pour l'exercice 2022-2023 et les deux exercices suivants.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025
177	177	177

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

Services internes : résultats prévus

Description

Les services internes sont les services fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse respecter ses obligations et exécuter ses programmes. Les dix catégories de services internes sont les suivantes :

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

Faits saillants de la planification

Le programme des Services internes continuera de veiller à ce que le BST utilise pleinement et efficacement les outils et les systèmes disponibles afin d'appuyer le travail dans un environnement axé sur le numérique.

Nous poursuivrons aussi notre migration infonuagique afin de garantir que les employés peuvent accéder efficacement aux technologies en milieu de travail, qu'ils travaillent dans les bureaux du BST ou à distance. Au cours du présent exercice, nous commencerons la migration de notre plateforme SharePoint sur serveur vers SharePoint Online (nuage).

Nous continuerons de fournir un soutien logistique à l'ensemble du ministère et de ses employés en réponse à la pandémie de COVID-19. De plus, nous continuerons à investir dans l'établissement et le maintien d'un environnement de travail hybride en prévision de la réouverture complète du milieu de travail. En offrant à nos employés un soutien continu en matière de santé et de bien-être, nous consoliderons notre réputation d'employeur de choix.

Qui plus est, les membres du personnel des Services internes soutiendront d'autres initiatives prévues qui favoriseront le bien-être des employés (notamment en réponse aux résultats du Sondage annuel auprès des fonctionnaires fédéraux), la santé mentale et des activités visant à promouvoir la diversité et l'inclusion.

Les autres priorités comprennent le soutien à la mise en œuvre de notre plan de stratégie de données axé sur des éléments fondamentaux comme un examen de notre architecture de données

et des efforts en vue d'améliorer la qualité des données, ainsi que la modernisation de nos bureaux et de nos installations et équipements de laboratoire. Ces efforts seront déployés en collaboration avec Laboratoires Canada et Services publics et Approvisionnement Canada afin de fournir aux employés un environnement de travail renouvelé et hautement fonctionnel qui favorise l'efficacité, la collaboration scientifique et l'innovation. Comme cette initiative exige des investissements et un financement de soutien continu au-delà de nos crédits (budget) actuels, nous travaillerons également avec les organismes centraux pour faire en sorte que cette initiative soit financée de façon appropriée en vue de sa mise en œuvre et de sa réussite à long terme.

Dépenses budgétaires prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présente, pour les services internes, les dépenses budgétaires pour l'exercice 2022-2023 ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et les deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
7 152 256	7 152 256	7 029 337	7 029 337

Ressources humaines prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère aura besoin pour fournir ses services internes au cours de l'exercice 2022-2023 et des deux exercices suivants.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025
50	50	50

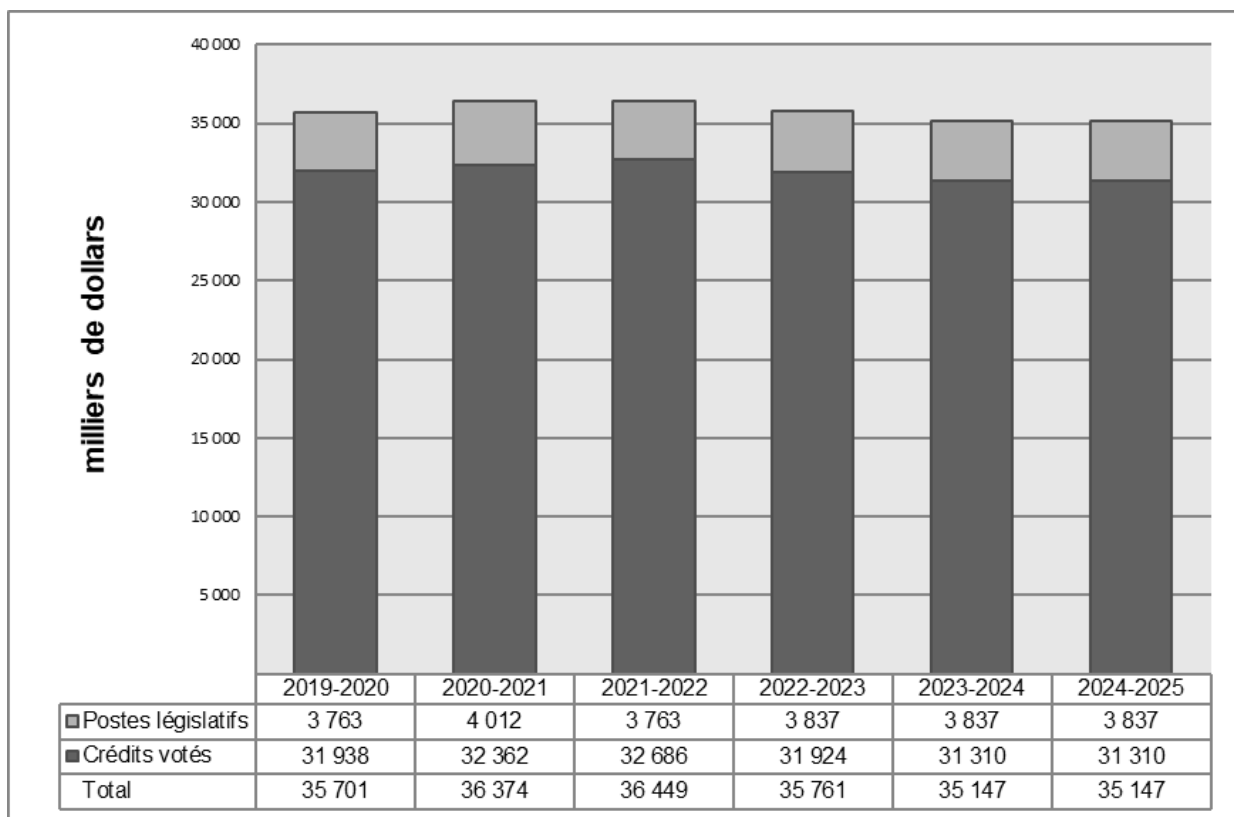
Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines du ministère prévues pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2022-2023 avec les dépenses réelles pour l'exercice en cours et l'exercice précédent.

Dépenses prévues

Dépenses ministérielles de 2019-2020 à 2024-2025

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



Le graphique des tendances des dépenses ministérielles illustre les dépenses réelles (de 2019-2020 à 2020-2021) et les dépenses prévues (de 2021-2022 à 2024-2025). La variation des montants législatifs au fil des ans est directement attribuable aux prestations du régime d'avantages sociaux des employés quant aux salaires de ces derniers. Une analyse plus approfondie des tendances liées au présent tableau est fournie dans la section suivante.

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

Le tableau ci-dessous présente des renseignements sur les dépenses pour chaque responsabilité essentielle du BST et pour ses services internes pour 2022-2023 et les autres exercices pertinents.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles 2019-2020	Dépenses réelles 2020-2021	Prévisions des dépenses 2021-2022	Dépenses budgétaires 2022-2023 (telles qu'elles sont indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	28 806 211	28 397 258	29 159 002	28 609 026	28 609 026	28 117 346	28 117 346
Services internes	6 894 275	7 976 504	7 289 750	7 152 256	7 152 256	7 029 337	7 029 337
Total	35 700 486	36 373 762	36 448 752	35 761 282	35 761 282	35 146 683	35 146 683

Les dépenses de 2019-2020 et 2020-2021 présentées sont des résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. La hausse entre 2019-2020 et 2020-2021 est principalement attribuable à une augmentation des dépenses salariales sous forme de paiements rétroactifs pour les exercices précédents et de hausses salariales en cours d'année conformément aux conventions collectives signées et ratifiées. L'augmentation des dépenses salariales a été compensée en partie par une baisse des frais de déplacement en raison de la pandémie de COVID-19. Les prévisions des dépenses pour 2021-2022 représentent les autorisations prévues au moment de la préparation du présent plan et comprennent des montants supplémentaires supérieurs au Budget principal des dépenses pour son report du budget de fonctionnement de l'exercice précédent ainsi que certains montants pour les conventions collectives.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2022-2023 et les exercices futurs comprennent uniquement les montants du Budget principal des dépenses et des niveaux de référence annuels.

Ressources humaines prévues

Le tableau ci-dessous présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein (ETP), pour chaque responsabilité essentielle du BST et pour ses services internes pour 2022-2023 et les autres exercices pertinents.

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

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Prévisions d'équivalents temps plein 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	173	174	177	177	177	177
Services internes	47	50	50	50	50	50
Total	220	224	227	227	227	227

Les équivalents temps plein (ETP) réels de 220 ETP pour 2019-2020 et de 224 ETP pour 2020-2021 étaient très près des nombres prévus de 222 ETP et de 227 ETP, respectivement. Pour les exercices 2021-2022 et les exercices subséquents, le BST continue de prévoir un nombre annuel stable d'ETP de 227.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits du BST sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2022-2023](#)^{vii}.

État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu des opérations du BST de 2021-2022 à 2022-2023.

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

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

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

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2021-2022	Résultats prévus 2022-2023	Écart (résultats prévus 2022-2023 moins prévisions des résultats 2021-2022)
Total des dépenses	40 864	39 514	-3 %
Total des revenus	16	19	+2 %
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	40 848	39 495	-3 %

Les prévisions des résultats pour 2021-2022 et les résultats prévus pour 2022-2023 du BST devraient rester stables avec une diminution des dépenses de 3 % et une augmentation des revenus de 2 %.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable William Blair, c.p., C.O.M., député

Administrateur général : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Instruments habilitants : [*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*](#), L.C. 1989, ch. 3^{ix}

Année d'incorporation ou de création : 1990

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

Des renseignements sur la raison d'être, le mandat et le rôle du BST se trouvent dans le [site Web du BST](#)^x.

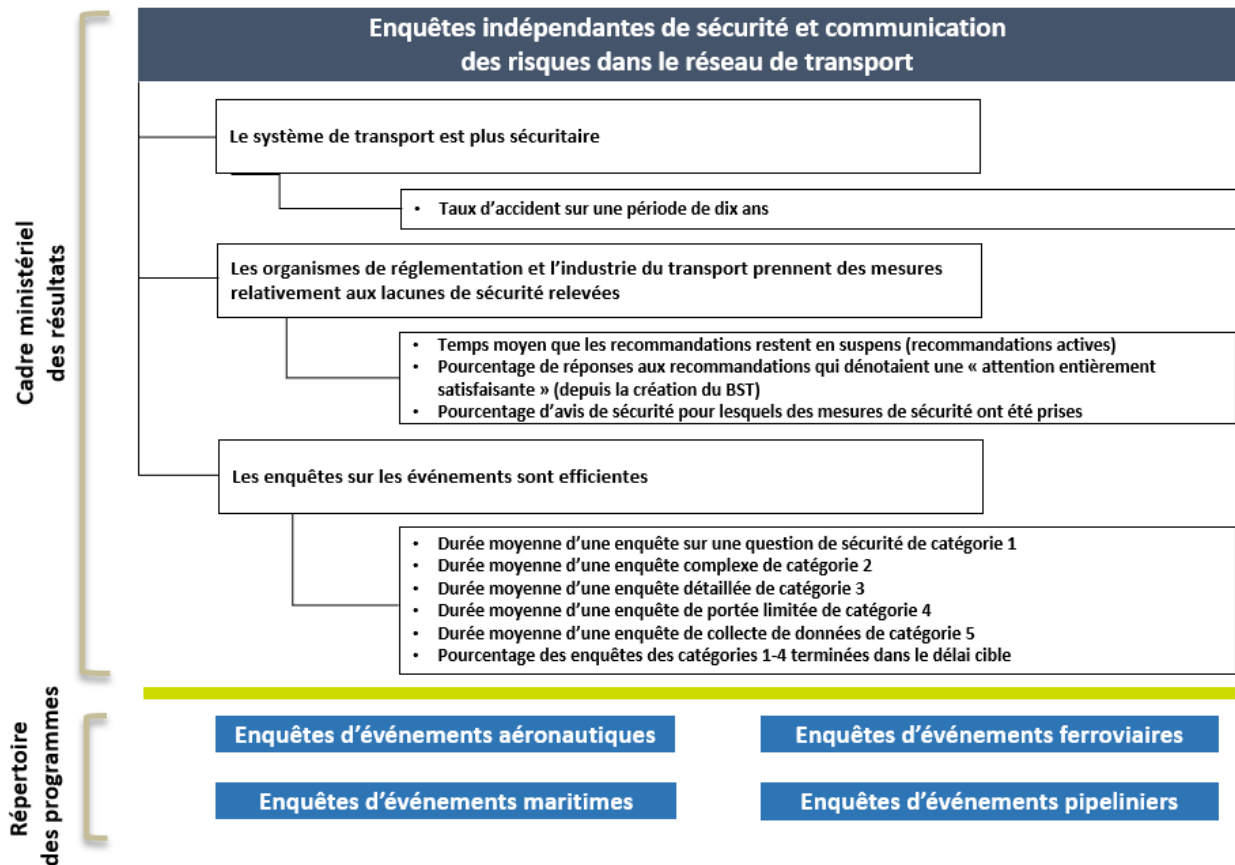
Contexte opérationnel

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

Cadre de présentation de rapports

Le cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes approuvés du BST pour 2022-2023 sont illustrés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats



Renseignements connexes sur le répertoire des programmes

Des renseignements sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au répertoire des programmes du BST sont accessibles dans l'[InfoBase du GC](#)^{xii}.

Tableaux de renseignements supplémentaires

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

- ▶ [Stratégie ministérielle de développement durable/Rapports sur les achats écologiques](#)^{xiii}
- ▶ [Analyse comparative entre les sexes plus](#)^{xiv}

Dépenses fiscales fédérales

Le Plan ministériel du BST ne comprend pas de renseignements sur les dépenses fiscales.

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

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale

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

Numéro de téléphone : 1-800-387-3557

Adresse de courriel : communications@bst-tsb.gc.ca

Site Web : <http://www.bst-tsb.gc.ca>

Annexe : définitions

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

Outil analytique qui permet de mettre en place des initiatives adaptées et inclusives et à comprendre comment les facteurs tels que le sexe, la race, l'origine nationale et ethnique, l'origine ou l'identité autochtone, l'âge, l'orientation sexuelle, les conditions socio-économiques, la géographie, la culture et l'invalidité peuvent avoir une incidence sur les expériences, et les résultats ainsi que l'accès aux programmes gouvernementaux et l'expérience de ceux-ci.

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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

dépenses votées (voted expenditures)

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

équivalent temps plein (full-time equivalent)

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

expérimentation (experimentation)

Conduite d'activités explorant, mettant à l'essai et comparant les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'étayer la prise de décision et d'améliorer les résultats pour les Canadiens. L'expérimentation est liée à l'innovation, mais est distincte de celle-ci. L'innovation représente l'essai de quelque chose de nouveau, alors que l'expérimentation suppose une comparaison rigoureuse de résultats. Par exemple, le lancement d'une nouvelle application mobile pour communiquer avec les Canadiens peut être une innovation, mais l'essai systématique de la nouvelle application et la comparaison de celle-ci par rapport à un site Web existant ou à d'autres outils pour voir lequel permet de joindre le plus de personnes est une expérimentation.

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)

Document énonçant les priorités, les programmes, les résultats attendus et les ressources connexes requises d'un ministère sur une période de trois ans qui commence à l'exercice indiqué dans le titre du document. Les plans ministériels sont présentés au Parlement chaque printemps.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2022-2023, les priorités pangouvernementales correspondent aux thèmes de haut niveau qui décrivent le programme du gouvernement énoncé dans le discours du Trône de 2021 : **bâtir un présent et un avenir plus sains; faire croître la croissance d'une économie plus résiliente; mener une action climatique audacieuse; travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion; avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation; lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.**

programme (program)

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

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présentation d'information sur le rendement réel d'un ministère au cours d'un exercice par rapport à ses plans, priorités et résultats attendus énoncés dans son plan ministériel pour cet exercice. Les rapports sur les résultats ministériels sont présentés au Parlement chaque automne.

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 d'un ministère qui décrit la manière dont les ressources sont organisées pour s'acquitter des responsabilités essentielles du ministère et atteindre ses résultats prévus.

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)

Changement qu'un ministère cherche à influencer. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats du niveau des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- i Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, L.C. 1989, ch. 3, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-23.4/index.html>
- ii Site Web du BST, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- iii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- v InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- vi InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- vii Budget principal des dépenses 2022-2023, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- viii État des résultats prospectif 2022-2023 (non vérifié), <https://www.tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/erp-fso.html>
- ix Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, L.C. 1989, ch. 3, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-23.4/index.html>
- x Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/rm-ci.html>
- xi Contexte opérationnel : conditions touchant notre travail, <http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/rm-ci.html>
- xii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xiii Stratégie ministérielle de développement durable/Rapports sur les achats écologiques, <https://www.tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/eog-ggo.html>
- xiv Analyse comparative entre les sexes plus, <https://www.tsb.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2022/acsp-gbap.html>
- xv Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>