

# Bureau de la sécurité des transports du Canada

## 2023-2024

### Plan ministériel

*Document original signé par*

---

Kathleen Fox  
Présidente  
Bureau de la sécurité des transports  
du Canada

*Document original signé par*

---

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



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada

Canada

---

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

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

No 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 [bst.gc.ca](http://bst.gc.ca)

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

---

## Table des matières

De la part de la présidente .....	1
Aperçu de nos plans .....	3
Responsabilités essentielles : résultats et ressources prévus et principaux risques .....	4
Service internes : résultats prévus .....	12
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 .....	20
Coordonnées de l'organisation .....	21
Annexe : définitions .....	22
Notes en fin d'ouvrage .....	27



## De la part de la présidente

Je suis heureuse de présenter le Plan ministériel de 2023–2024 du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ce plan décrit aux parlementaires et aux Canadiens ce que fait le BST et ce qu'il prévoit de réaliser au cours de l'année financière 2023–2024.

Au cours de la prochaine année, l'organisme connaîtra des changements importants dans la composition du Bureau. En décembre 2022, Faye Ackermans, membre du Bureau, a pris sa retraite à la fin de son mandat. On n'a toujours pas trouvé la personne qui la remplacera. Le mois d'août 2023 marquera la fin de mon deuxième mandat à titre de présidente. De plus, le mandat de Kenneth Potter, membre du Bureau, devra être renouvelé en décembre 2023. Peu importe les personnes qui siégeront au Bureau à l'avenir, le mandat et l'orientation des travaux du BST, qui sont ancrés dans la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST), ne changeront pas. Le BST maintient son engagement à promouvoir la sécurité des transports en enquêtant sur les événements qui surviennent dans les secteurs de transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier au Canada.

Étant donné que les niveaux d'activités de transport retournent à ceux d'avant la pandémie, le BST a constaté une augmentation correspondante du nombre d'événements signalés. On s'attend à ce que cette tendance se poursuive, ce qui exercera une pression accrue sur les ressources organisationnelles du BST et aura une incidence sur la souplesse nécessaire pour envisager d'autres investissements cruciaux.

Cette année, nous examinerons les répercussions d'une décision rendue récemment par la Cour suprême du Canada, qui traite d'un certain nombre d'éléments importants liés aux pouvoirs et à l'autorité de notre organisme, afin de déterminer si des modifications à la Loi sur le BCEATST doivent être envisagées.

Le BST participe à une vérification élargie de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur les systèmes de sécurité aérienne du Canada, dont les résultats seront rendus publics plus tard en 2023. Nous sommes impatients de connaître les résultats et de combler les lacunes qui pourraient être cernées. Nous continuerons à mettre l'accent sur l'amélioration de la rapidité de publication et de l'incidence de nos rapports d'enquête en ajustant nos processus de révision et de publication.

Des modifications seront apportées à deux programmes clés du BST. La Liste de surveillance du BST passe à un cycle de trois ans, ce qui laisse plus de temps pour réaliser des progrès plus importants quant aux enjeux les plus urgents de l'industrie des transports du Canada. Entre-temps, le système de rapports confidentiels SECURITAS sera examiné pour une meilleure harmonisation avec les autres éléments du mandat de l'organisme.

De nombreux autres changements seront apportés pour refléter les priorités énoncées dans le Plan stratégique du BST de 2021–2022 à 2025–2026.

Étant conscients des difficultés inhérentes au travail du BST, nous continuerons d'améliorer le soutien que nous offrons à nos employés en matière de santé mentale, en les sensibilisant davantage aux outils et

aux ressources disponibles et en officialisant des rencontres annuelles personnalisées avec des spécialistes en santé mentale. De plus, nous continuerons notre travail sur notre stratégie de données en améliorant la façon dont nous recueillons, gérons et utilisons nos données.

L'excellent travail accompli par le personnel du BST au cours des trois dernières années de pandémie continuera de soutenir le travail du BST à l'avenir. Les méthodes et les outils peuvent évoluer, mais la mission du BST, qui est de promouvoir la sécurité des transports, ne change pas.

Kathleen Fox

Présidente

## Aperçu de nos plans

En 2023-2024, 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 2023-2024 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 trois 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. Le BST est donc bien équipé en 2023–2024 pour continuer à s’acquitter de sa responsabilité essentielle, soit de mener des enquêtes de sécurité indépendantes et de communiquer les risques présents dans le système de transport.

Pour obtenir plus amples renseignements sur les plans ministériels du BST, consultez 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 Bureau de la sécurité des transports du Canada consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur 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 Bureau de la sécurité des transports du Canada formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes de sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada 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 2023-2024.

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 secteurs de transport. Il est à noter que les cibles de rendement établies et les résultats varient d'un secteur à un autre afin de tenir compte des niveaux de référence et des défis propres à chaque secteur. Ces indicateurs sont ensuite consolidés pour tenir compte des cibles et des résultats ministériels globaux dans tous les secteurs 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 2023-2024 sera la troisième 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 2023–2024, 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. Les processus relatifs aux diverses catégories d'événements du BST, ainsi que les documents d'orientation connexes, seront examinés en vue d'être améliorés.

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 2023-2024, 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. Dans le cadre de son Programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique, le BST inaugurera une série de ressources et offrira des activités visant à renforcer la résilience afin de garantir que son effectif est prêt à affronter des événements potentiellement traumatisants dans le cadre de son travail. Des services de soutien psychologique élargis seront également mis à la disposition des employés au cours de l'année à venir.

### **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 2023-2024, 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 garantir qu'elles sont adaptées au nouveau milieu de travail hybride.

### **Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions**

En 2023-2024, 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 2023-24, 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 et d'amélioration des extraits du BST. 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 dans un milieu de travail hybride.

### **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 2023-2024, 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 continuera à mobiliser 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, maintenant plus que jamais dans notre milieu hybride, des bonnes communications internes sont essentielles pour un effectif engagé et bien informé. 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.

## Innovation

Le BST n'a pas prévu d'innovation importante pour 2023-2024.

## 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.

Six principaux risques stratégiques ont été définis comme représentant une menace (ou une occasion) importante pour le ministère au cours de l'exercice 2023-2024, y compris un nouveau risque : le manque de ressources. Tous ces risques exigent une vigilance particulière de la part de tous les niveaux de l'organisation.

### **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'automatisation accrue dans certains secteurs des transports et l'intégration des véhicules pilotés à distance dans les systèmes de transport existants, l'utilisation accrue de matériaux composites à propos desquels on a peu d'expertise, de même que l'électrification des véhicules et des équipements et la prolifération de logiciels spécialisés utilisés par l'industrie pour gérer et appuyer l'exploitation des véhicules sont quelques exemples de changements technologiques susceptibles de présenter des défis pour le BST. Afin de pouvoir accéder correctement aux données publiques et privées dans le cadre d'enquêtes, les employés du BST devront redoubler d'efforts pour maintenir ou acquérir l'expertise requise et avoir accès à l'équipement et à la formation nécessaires pour mener des enquêtes sur les événements de transport à l'avenir.

### **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 et exploitent 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 répétés 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\*](#)<sup>i</sup>. Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient une incidence négative sur la façon dont le BST mène ses activités.

### **Manque de ressources**

Compte tenu des niveaux de ressources actuels, la capacité d'enquête et les fonctions de soutien du BST sont de plus en plus taxées pour atteindre les objectifs de publication des rapports d'enquête de manière à répondre aux attentes de l'industrie et du public. L'augmentation du temps nécessaire pour publier les résultats des enquêtes risque d'amoinrir leur incidence et de faire manquer l'occasion d'améliorer la sécurité des transports en temps opportun.

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 la responsabilité essentielle enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport, les résultats prévus, les indicateurs de résultats, les cibles et les dates cibles pour l'exercice 2023-2024 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 BST](#)<sup>ii</sup> ainsi que dans l'[InfoBase du GC](#).<sup>iii</sup> De plus, le BST continuera de rapporter d'autres statistiques ministérielles dans le cadre de son [Rapport annuel au Parlement](#).<sup>iv</sup>

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents sur une période de dix ans	Réduction du nombre d'accidents	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)	8 ans	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	Augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l'exercice précédent	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60%	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour conclure une	730 jours	Mars 2024	S/O	S/O	S/O

Résultat ministériel	Indicateur de résultat ministériel	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultat réel 2019-2020	Résultat réel 2020-2021	Résultat réel 2021-2022
	enquête sur une question de sécurité de catégorie 1					
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour conclure une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour conclure une enquête approfondie de catégorie 3	450 jours	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2024	S/O	S/O	S/O
Les enquêtes d'événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible publié	60%	Mars 2024	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 GC](#).

## Dépenses budgétaires prévues 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 communication des risques dans le réseau de transport, les dépenses budgétaires pour l'exercice 2023-2024 ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et les deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires, 2023-2024 (inscrites au budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025	Dépenses prévues 2025-2026
28 306 923	28 306 923	28 306 923	28 306 923

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](#)<sup>vi</sup>.

### Ressources humaines prévues pour les enquêtes indépendantes de sécurité et 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 2023-2024 et les deux exercices suivants.

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2025-2026
176	176	176

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](#)<sup>vii</sup>

## Service 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 hybride 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 poursuivrons la migration de notre plateforme SharePoint sur serveur vers SharePoint Online (nuage).

Nous continuerons d'investir dans des améliorations à notre milieu de travail hybride. Nous consoliderons également notre position d'employeur de choix en offrant un soutien constant à nos employés en matière de santé et de bien-être.

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.

### Planification de l'attribution des marchés aux entreprises autochtones

D'après les rapports en matière d'approvisionnement pour l'exercice financier 2021–2022 le BST a atteint son objectif d'octroyer 8,3 % de la valeur totale de ses contrats à des entreprises autochtones.

Puisque les services professionnels et les exigences en matière de TI représentent une grande partie du budget d'impartition annuel du BST, lorsque la capacité du marché le permet, le BST utilisera l'outil SSPC (Système des services professionnels centralisés) pour octroyer ses contrats et visera principalement les entreprises autochtones.

Une autre initiative consiste à améliorer les formulaires internes de demande de contrat du BST de manière à sensibiliser nos clients afin qu'ils envisagent et propose des entreprises autochtones lorsqu'ils présentent des demandes de biens et de services. Les agents de négociation des marchés mettront systématiquement en œuvre une consultation du [Répertoire des entreprises autochtones](#)<sup>viii</sup> afin de confirmer s'il existe une entreprise autochtone qualifiée pour chaque exigence.

Le tableau suivant indique en pourcentage la valeur réelle, estimée et prévue de la valeur cible.

Description du champ de déclaration de 5 %	Pourcentage de réalisation, 2021-2022	Cible visée pour 2022-2023	Cible prévue pour 2023-2024
Pourcentage total de marchés passés avec des entreprises autochtones	8.3%	Phase 1: 9.7% Phase 2: S/O	5 %

### Dépenses budgétaires prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présent, pour les services internes, les dépenses budgétaires pour l'exercice 2023-2024 ainsi que les dépenses prévues pour cet exercice et les deux exercices suivants.

Dépenses budgétaires, 2023-2024 (inscrites au budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025	Dépenses prévues 2025-2026
7 076 731	7 076 731	7 076 731	7 076 731

## Ressources humaines prévues pour les services internes

Le tableau ci-dessous présent, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère aura besoin pour fournir ses services internes au cours de l'exercice 2023-2024 et des deux exercices suivants.

<b>Nombre d'équivalents temps plein prévus 2023-2024</b>	<b>Nombre d'équivalents temps plein prévus 2024-2025</b>	<b>Nombre d'équivalents temps plein prévus 2025-2026</b>
51	51	51

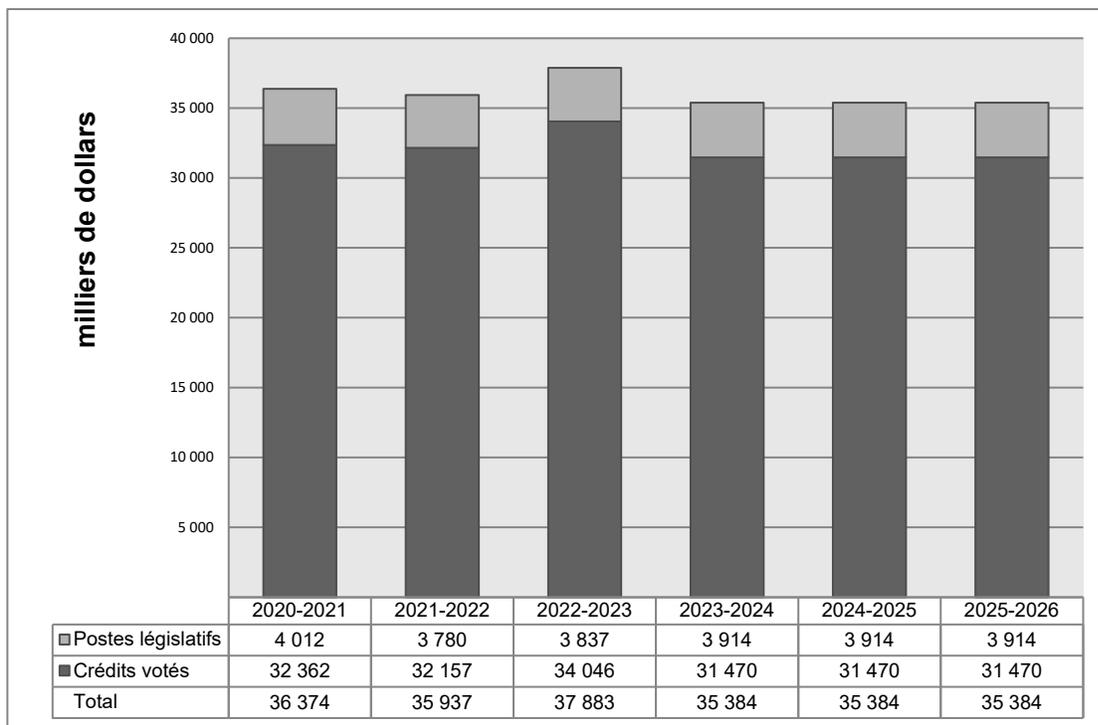
## Dépenses et ressources humaines prévues

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 2023-2024 avec les dépenses réelles pour l'exercice en cours et l'exercice précédent.

### Dépenses prévues

#### Dépenses ministérielles de 2020-2021 à 2025-2026

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 (2020-2021 à 2021-2022) et les dépenses prévues (2023-2024 to 2025-2026). 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 2023-2024 et les autres exercices pertinents.

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles 2020-2021	Dépenses réelles 2021-2022	Prévisions des dépenses 2022-2023	Dépenses budgétaires 2023-2024 (inscrites au budget principal des dépenses)	Dépenses prévues 2023-2024	Dépenses prévues 2024-2025	Dépenses prévues 2025-2026
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	28 397 258	27 655 335	30 306 658	28 306 923	28 306 923	28 306 923	28 306 923
Services internes	7 976 504	8 281 582	7 576 665	7 076 731	7 076 731	7 076 731	7 076 731
<b>Total</b>	<b>36 373 762</b>	<b>35 936 917</b>	<b>37 883 323</b>	<b>35 383 654</b>	<b>35 383 654</b>	<b>35 383 654</b>	<b>35 383 654</b>

Les dépenses de 2020-2021 et 2021-2022 présentées sont des résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses de voyage du BST ont été moindres en raison de la pandémie de COVID-19 et, dans la mesure du possible, le BST a réinvesti ces fonds dans divers projets de gestion de l'information et de technologie de l'information pendant ces années-là. Les différences entre ces années sont principalement attribuables à des salaires moins élevés en 2021-2022 en raison des prestations salariales rétroactives versées en 2020-2021, conformément aux conventions collectives signées et ratifiées.

Les prévisions des dépenses pour 2022-2023 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 2023-2024 et les exercices futurs comprennent uniquement les montants du Budget principal des dépenses et des niveaux de référence annuels, ce qui explique la grande différence par rapport aux prévisions de 2022-2023.

## 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 2023-2024 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 2020-2021	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Prévisions d'équivalents temps pleins 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024	Équivalents temps plein prévus 2024-2025	Équivalents temps plein prévus 2025-2026
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	174	179	177	176	176	176
Services internes	50	47	50	51	51	51
<b>Total</b>	<b>224</b>	<b>226</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>227</b>	<b>227</b>

Les équivalents temps plein (ETP) réels de 224 ETP pour 2020-2021 et de 226 ETP pour 2021-2022 étaient très près des nombres prévus de 227 ETP. Pour les exercices 2022-2023 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 2023-2024<sup>ix</sup>](#).

## État des résultats condensé prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu des opérations du BST de 2022-2023 à 2023-2024.

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<sup>x</sup>](#).

État des résultats condensé prospectif pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024  
(en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Prévisions des résultats 2022-2023	Résultats prévus 2023-2024	Écart (résultats prévus 2023-2024 moins prévisions des résultats 2022-2023)
Total des dépenses	42 584	40 218	-6%
Total des revenus	14	11	-21%
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	42 570	40 207	-6%

Les prévisions des résultats pour 2022-2023 et les résultats prévus pour 2023-2024 du BST devraient baisser avec une diminution des dépenses de 6 % et une diminution des revenus de 21 %. Remarquez qu'en raison de la faible valeur en dollars des recettes du BST, des différences semblant mineures en dollars peuvent engendrer de grands écarts en pourcentage d'une année à l'autre.

## 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<sup>xi</sup>

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](#) <sup>xii</sup>.

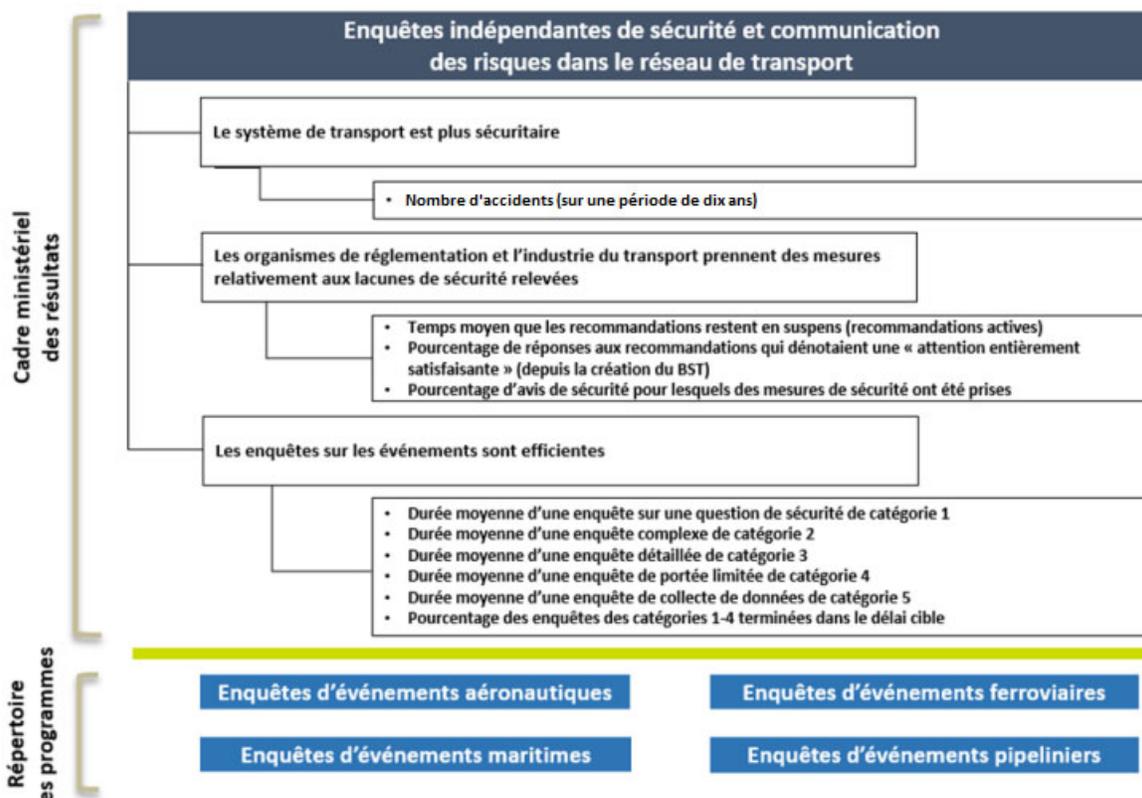
### Contexte opérationnel

Des renseignements sur le contexte opérationnel se trouvent dans le [site Web du BST](#) <sup>xiii</sup>.

### Cadre de présentation de rapports

Le cadre ministériel des résultats et le répertoire des programmes approuvés du BST pour 2023-2024 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<sup>xiv</sup>](#).

### Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le [site Web du BST<sup>xv</sup>](#).

- Analyse comparative entre les sexes plus

### 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 fédérale dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales<sup>xvi</sup>](#). Ce rapport fournit aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes

des dépenses fédérales 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<sup>e</sup> étage  
200, promenade du Portage  
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Numéro(s) de téléphone : 1-800-387-3557

**Adresse(s) de courriel :** [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)

**Site(s) 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 servant à faciliter l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs. L'ACS Plus est un processus qui consiste à déterminer qui est touché par la problématique ou par les possibilités envisagées dans le cadre de l'initiative, à déterminer comment l'initiative pourrait être adaptée pour répondre aux divers besoins des personnes les plus touchées, à prévoir les obstacles qui empêchent d'accéder à l'initiative ou d'en bénéficier et à les atténuer. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre) pour tenir compte d'autres facteurs, comme l'âge, le handicap, l'éducation, l'ethnicité, le statut économique, la géographie, la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

### **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.

**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.

**innovation à fort impact (high impact innovation)**

L'innovation à fort impact varie selon le contexte organisationnel. Dans certains cas, il peut s'agir de tenter quelque chose de très nouveau ou sortant des sentiers battus. Dans d'autres cas, il peut s'agir d'apporter progressivement des améliorations dans un domaine où les coûts sont élevés ou de résoudre des problèmes auxquels un grand nombre de Canadiens ou de fonctionnaires doivent faire face.

**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 2023-2024, les priorités pangouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le discours du Trône de 2021: bâtir un présent et un avenir plus sains; développer 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. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- iii. Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv. Publications administratives, <https://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.html>
- v. Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- vi. Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- vii. Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- viii. Répertoire des entreprises autochtones, <https://www.sac-isc.gc.ca/REA-IBD/fra/recomposer>
- ix. Budget principal des dépenses 2023-2024, <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/depenses-prevues/plan-depenses-budget-principal.html>
- x. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- xi. 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>
- xii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- xiii. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- xiv. Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.canada.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- xv. Bureau de la sécurité des transports du Canada, <https://www.tsb.gc.ca/fra/index.html>
- xvi. Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>