



Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada

Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022

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

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

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Canada

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2022

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

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

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

Ce document est disponible en médias substitués sur demande.

Table des matières

De la part de la présidente.....	5
Aperçu des résultats	7
Résultats : ce que nous avons accompli	8
Responsabilités essentielles.....	8
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	8
Description	8
Résultats	8
Résultats atteints.....	12
Ressources financières budgétaires (en dollars).....	23
Ressources humaines (équivalents temps plein)	24
Services internes	24
Description	24
Résultats	24
Ressources financières budgétaires (en dollars).....	25
Ressources humaines (équivalents temps plein)	26
Dépenses et ressources humaines	27
Dépenses	27
Dépenses de 2019-2020 à 2024-2025.....	27
Sommaire du rendement budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars).....	27
Ressources humaines	28
Sommaire des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes.....	29
Dépenses par crédit voté.....	29
Dépenses et activités du gouvernement du Canada	29
États financiers et faits saillants des états financiers	29
États financiers	29
Faits saillants des états financiers.....	30
Renseignements ministériels.....	32
Profil organisationnel.....	32
Raison d’être, mandat et rôle : qui nous sommes et ce que nous faisons	32
Contexte opérationnel.....	32
Cadre de présentation de rapports.....	32
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes.....	34

Tableaux de renseignements supplémentaires	34
Dépenses fiscales fédérales.....	34
Coordonnées de l'organisation.....	34
Annexe : définitions.....	35
Notes en fin d'ouvrage.....	39

De la part de la présidente

La fin de l'exercice 2021-2022 est l'occasion de réfléchir aux réalisations et aux défis du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) au cours de l'année. En outre, 2021-2022 a été la première année du nouveau plan stratégique quinquennal du BST, qui décrit les principales priorités de l'organisme jusqu'en 2025-2026, et la seconde année de la pandémie de COVID-19.

D'abord et avant tout, le BST a continué d'être un chef de file mondial en matière d'enquêtes sur la sécurité des transports. Même si nous avons dû poursuivre notre travail essentiel à distance, puis commencer la transition vers un environnement de travail hybride, nous n'avons pas cessé de chercher à comprendre ce qui s'est passé et pourquoi, de communiquer ce que nous avons appris au moyen des rapports publics sur les événements survenus dans les quatre modes de transport régis par le gouvernement fédéral (aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier) et d'accroître la portée de notre travail.

Le BST a constaté une augmentation des grandes enquêtes à la suite d'accidents survenus en 2019. Même si chacune de ces enquêtes permet d'obtenir de nouveaux renseignements importants pour améliorer la sécurité des transports, la portée et la taille de ces enquêtes ont rendu difficile le respect des échéanciers pour les rapports finaux, et ce, non seulement pour les directions représentant les modes, mais aussi pour celles qui fournissent des services à toutes les enquêtes, soit le Laboratoire d'ingénierie du BST, la Division des facteurs humains et de l'analyse macro et la Direction des communications.

Néanmoins, le BST a rendu publics un certain nombre de rapports d'enquête importants en 2021-2022.

En mai 2021, nous avons publié notre rapport sur l'échouement du navire à passagers *Akademik Ioffe* dans l'Arctique canadien, y compris une nouvelle recommandation adressée à Transports Canada et à Pêches et Océans Canada pour qu'ils élaborent et mettent en œuvre des mesures obligatoires d'atténuation des risques pour tous les navires à passagers exploités dans les eaux côtières de l'Arctique canadien.

En octobre 2021, nous avons publié notre rapport sur un accident d'aéronef mortel survenu sur le territoire de la Première Nation Denesūłiné de Fond-du-Lac, en Saskatchewan, pour lequel nous avons formulé deux recommandations à Transports Canada en 2018.

Plus récemment, en mars 2022, nous avons publié notre rapport sur le déraillement mortel d'un train sur une voie principale près de Field, en Colombie-Britannique, dans lequel nous avons émis trois recommandations visant à rendre l'exploitation des trains en montagne par temps froid plus sécuritaire.

Malgré les défis posés par la charge de travail et la pandémie, le BST a réalisé d'énormes progrès dans la promotion de la sécurité des transports grâce à l'incidence de ses communications de sécurité. Les recommandations du BST constituent l'outil le plus efficace à la disposition du Bureau pour réduire les lacunes de sécurité qui présentent des risques importants pour le système de transport. Conformément à la loi, les ministres doivent répondre aux recommandations du BST dans un délai de 90 jours, et le Bureau évalue régulièrement les progrès réalisés par les organismes de réglementation et l'industrie.

Nous sommes heureux d'avoir pu fermer le dossier de deux recommandations, qui ont été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes, bien que notre travail ait révélé la nécessité pour le Bureau

d'émettre cinq nouvelles recommandations en 2021-2022. Depuis 1990, le Bureau a formulé 617 recommandations. À la fin de 2021-2022, il avait accordé sa cote la plus élevée à 84,1 % des réponses à ces recommandations, c'est-à-dire qu'il a estimé que la réponse dénotait une attention entièrement satisfaisante. Cela signifie que les organismes de réglementation et l'industrie ont agi de manière à atténuer considérablement les lacunes de sécurité que le Bureau a soulevées.

Qui plus est, l'assouplissement des mesures sanitaires relatives à la COVID-19 a permis au BST de faire davantage de sensibilisation en personne auprès des organismes de réglementation, des intervenants de l'industrie et du public. Par exemple, les membres du Bureau ont fait une présentation en personne à la conférence de l'Association du transport aérien du Canada qui s'est tenue à Montréal en novembre 2021, où ils ont discuté avec les intervenants de l'industrie des questions les plus urgentes en ce qui concerne les opérations aériennes au Canada. Cette conférence et d'autres réunions, ainsi que les consultations tenues en 2021 et en 2022, ont permis d'élaborer la prochaine édition de la Liste de surveillance du BST. Cette dernière cerne les problèmes systémiques de sécurité les plus urgents dans les secteurs de transport aérien, ferroviaire et maritime au Canada, et sera publiée à l'automne 2022.

Tout au long de l'année, le BST a connu des mouvements de personnel de direction. Mentionnons, entre autres, l'arrivée d'un nouveau directeur, Enquêtes – Rail/Pipeline et la nomination d'un nouveau directeur, Services à l'appui des opérations au sein de l'organisme.

Je suis très fière du travail accompli par le BST au cours de la dernière année. Malgré tous les défis auxquels nous avons été confrontés, notre personnel a fait preuve de détermination et de résilience et s'est résolu à relever la barre en matière de sécurité des transports au Canada.

Kathleen Fox

Aperçu des résultats

Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) 2021–2022

Utilisation des ressources

Ressources financières : 35 936 917 \$

Ressources humaines : 226 équivalents temps plein

- Le nombre total d'accidents signalés dans tous les modes en 2021 était supérieur de 2 % à celui de 2020, mais il était inférieur de 9 % à la moyenne décennale.
- Il y a eu 10 % plus de morts en 2021 dans l'ensemble des secteurs du transport qu'en 2020. Par rapport à la moyenne décennale, il s'agit d'une baisse de 23 %.
- En 2021-2022, le BST a entrepris 54 nouvelles enquêtes, a terminé 39 enquêtes et avait 74 enquêtes en cours à la fin de l'exercice.
- Le Bureau a réévalué deux recommandations en suspens comme dénotant une attention entièrement satisfaisante et a formulé cinq nouvelles recommandations en 2021-2022. Le BST estime donc qu'au total, 84,1 % des réponses aux recommandations dénotent une attention entièrement satisfaisante.
- En 2021-2022, le BST a terminé et publié les rapports finaux de trois enquêtes complexes : l'échouement du navire à passagers *Akademik Ioffe* dans l'Arctique canadien en 2018; l'accident d'aéronef mortel sur le territoire de la Première Nation Denesūłiné de Fond-du-Lac (Saskatchewan) en 2017; le déraillement mortel d'un train sur une voie principale près de Field (Colombie-Britannique) en 2019. Les rapports finaux peuvent être consultés sur le site Web du BST.
- En 2021-2022, le BST a tenu des consultations de mi-cycle avec des intervenants de l'industrie afin d'obtenir de la rétroaction pour sa Liste de surveillance 2022. Cette prochaine Liste de surveillance continuera de mettre en évidence les principaux enjeux de sécurité dans les secteurs canadiens du transport aérien, ferroviaire et maritime. On prévoit qu'elle sera rendue publique à l'automne 2022.
- Conformément à l'un des objectifs du BST, soit d'adopter le numérique par défaut, le BST a poursuivi son travail sur divers projets et mises à jour en matière de technologie de l'information. En 2021-2022, le BST est passé à l'étape de la mise en œuvre de son outil de suivi des projets, qui est conçu pour mieux gérer le flux de travail des projets en cours du BST. De plus, il a déplacé son système de courriel dans le nuage.
- Compte tenu de l'assouplissement des restrictions liées à la pandémie de COVID-19, le BST continue d'adapter ses modalités de travail afin d'offrir une certaine souplesse quant aux environnements de travail au bureau et à distance.

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

Résultats : ce que nous avons accompli

Responsabilités essentielles

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

Description

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

Résultats

La réalisation du mandat du BST est mesurée au moyen de trois types d'indicateurs de résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du système de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et de nombreux organismes jouent un rôle quant à ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement les améliorations de la sécurité globale à un organisme en particulier. Les taux d'accidents et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont généralement révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réponse aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments convaincants qui persuadent les « agents de changement » de prendre des mesures en réponse aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et la rapidité d'exécution de celles-ci représentent de bons indicateurs de l'incidence du BST sur la sécurité des transports. Le BST s'engage activement auprès des intervenants de tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient d'un mode à l'autre afin de tenir compte des différentes bases de référence et des défis variés d'un mode à l'autre. À l'heure actuelle, les plus grands défis concernent la rapidité d'exécution de la publication des rapports d'enquête du BST.

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST décrit les objectifs stratégiques ainsi que les priorités associées qui ont été établies par la haute direction pour atteindre son résultat stratégique. Ce plan présente le cadre qui guide la définition des activités clés et le processus décisionnel en matière d'investissements du BST pour

l'exercice en cours. Les progrès liés au Plan stratégique quinquennal du BST pour la période de 2021-2022 à 2025-2026 sont décrits ci-dessous.

Augmenter la portée de nos enquêtes

Le BST a cherché des moyens d'améliorer la façon dont il mène ses enquêtes afin de fournir des résultats crédibles et transparents, en temps opportun, qui façonnent et influencent la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En 2021-2022, le BST a fait des efforts concertés pour améliorer la rapidité d'exécution de ses rapports d'enquête en mettant en place un cadre et un processus d'amélioration continue. Un examen du processus relatif aux événements de catégorie 4 a également été lancé.

En outre, le ministère poursuivra ses 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. Un système de gestion de projet a été mis en œuvre pour veiller à une meilleure gestion des ressources du BST et à l'achèvement en temps opportun des projets de laboratoire associés aux enquêtes du BST.

Enfin, le BST continue de participer au projet 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 2021-2022, le BST a travaillé à l'amélioration de ses processus de dotation en cernant et en éliminant les obstacles au recrutement, au maintien en poste et/ou à la promotion des membres des groupes désignés. Le groupe de travail du BST sur la santé mentale en milieu de travail a été intégré à la structure de gouvernance du BST et est devenu un comité permanent. En outre, le BST a poursuivi la mise en œuvre d'un programme pilote sur la gestion du stress à la suite d'un incident critique et a augmenté le nombre de ressources et d'outils mis à la disposition des employés. Un groupe de travail a été mis sur pied pour examiner les risques psychologiques qui peuvent avoir une incidence sur nos employés dans le cadre de leur travail, et une version provisoire d'un plan d'action est actuellement à l'étude pour aborder les questions clés.

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

Enfin, l'équipe de direction du BST a pris des mesures concrètes pour favoriser un milieu de travail inclusif dans l'environnement de travail hybride découlant de la pandémie. Un atelier a été organisé lors de la Conférence des gestionnaires de 2021, au cours duquel les gestionnaires ont reçu un encadrement et se sont entendus sur des pratiques exemplaires pour l'organisme.

Employer du personnel compétent et hautement qualifié

Au cours du présent exercice, le BST a continué de mettre l'accent sur le recrutement, le perfectionnement et le maintien en poste d'un effectif diversifié et au rendement élevé. En 2021-2022, le BST a veillé à ce que les employés puissent améliorer leurs compétences et leurs connaissances grâce à diverses formations externes et internes. En particulier, le BST a introduit un nouveau système intégré de gestion de

l'apprentissage (LMS365) pour faciliter la prestation virtuelle des cours, l'inscription aux cours et l'accès aux dossiers d'apprentissage. L'organisme a également remanié les principaux cours en classe afin de rendre l'apprentissage et le transfert des connaissances plus efficaces dans un environnement virtuel. De plus, le BST a également revu ses politiques et procédures internes, en particulier sa politique de télétravail, afin de déterminer comment les modalités de travail doivent évoluer à la suite des leçons tirées de ses employés pendant la pandémie de COVID-19.

Tirer parti des données pour orienter nos choix et nos décisions

En 2021-2022, le BST a poursuivi la mise en œuvre de la Stratégie de données dans le but de mieux gérer les données tout au long de leur cycle de vie en tant qu'actif opérationnel commun. Une structure de gouvernance formelle a été mise en place. De nouvelles exigences de politique et de nouveaux processus et outils ont été mis en place pour améliorer la gestion des données. Diverses séances de sensibilisation aux données ont par ailleurs été offertes à tous les employés. Le BST a également continué d'étudier les options pour soutenir l'échange de données avec les intervenants externes afin d'accroître l'efficacité et d'améliorer le flux de données et de renseignements. La stratégie en trois phases devrait être entièrement mise en œuvre d'ici 2025-2026.

Adopter le numérique par défaut

Le BST a poursuivi sa migration vers le nuage pour certains de ses systèmes des Services intégrés. Le BST a commencé à utiliser un nouveau système de gestion financière partagé du gouvernement du Canada qui permettra à l'organisme de mieux planifier, analyser, exécuter et surveiller les activités financières. Des améliorations ont été apportées à la capacité du réseau afin que les employés aient un accès efficient à la technologie en milieu de travail, et d'autres améliorations sont prévues en 2022-2023. Cette année, le BST a migré son système de courriel vers le nuage, et d'autres applications devraient être migrées au cours du prochain exercice.

Produire des communications influentes

Cette année, le BST a lancé un bulletin d'information interne ainsi que des séances formelles, mensuelles et virtuelles de discussion ouverte de l'administrateur en chef des opérations pour renseigner et mobiliser les employés. Dans le cadre de l'initiative de migration des systèmes des Services intégrés vers le nuage, le BST a entrepris l'examen de son site intranet afin d'améliorer les communications internes. Le ministère a élargi son public en augmentant le contenu publié sur les réseaux sociaux Facebook et LinkedIn nouvellement lancés, en plus des comptes Twitter du ministère. En 2021-2022, le BST a augmenté le nombre de ses abonnés sur Twitter de 1100 (total de 26 089), de ses abonnés sur LinkedIn de 1100 (total de 2816) et de ses abonnés sur Facebook de 847 (total de 1005). En outre, le BST a participé à 44 événements de sensibilisation virtuels (22 au niveau du Bureau et 22 au niveau des programmes) et a publié 14 communications destinées aux intervenants, dont la mise à jour de l'Examen trimestriel et des messages de consultation sur la Liste de surveillance.

Expérimentation

Le BST n'a fait aucune expérimentation en 2021-2022.

Principaux risques

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada 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, réaliser son mandat. 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 cernés à titre de menaces (ou possibilités) importantes 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. À cette fin, le BST a mis en œuvre une stratégie de données et la gouvernance connexe. De plus, des possibilités de perfectionnement ont été relevées et utilisées dans la mesure du possible afin que les employés du BST puissent rester au courant des changements technologiques dans l'industrie.

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. Il faut également veiller à ce que ces outils ne soient pas assujettis à des perturbations opérationnelles par des tiers ou des événements tels que les catastrophes naturelles et les pandémies. À cette fin, le BST a poursuivi la mise en œuvre de sa vision de la gestion de l'information et de la technologie de l'information (GI-TI). Le service de courriel est dorénavant assuré par un service en nuage, et des améliorations ont été apportées à l'accès au réseau. En outre, un plan de cycle de vie des actifs est en place pour tout le matériel de TI.

Bien-être des employés

Il faut faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion des employés et de leur bien-être. En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent être exposés à un stress professionnel et un traumatisme émotionnel important. Il faut également s'assurer que le lieu de travail est respectueux et sans harcèlement. À cette fin, notre programme de gestion du stress à la suite d'un incident critique a encore été amélioré en 2021-2022. Les dangers psychologiques sur le lieu de travail ont été examinés, et des travaux ont été entrepris quant à la rédaction d'un plan d'action pour atténuer les risques cernés.

État de préparation opérationnelle

Il y a un risque que le BST ne puisse pas dépêcher ses enquêteurs en temps opportun et maintenir le bon déroulement des opérations dans certaines régions éloignées, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et de l'infrastructure de soutien. Il existe également un risque que les plans d'urgence pour le déploiement des équipes d'enquête ne soient pas assez robustes et suffisamment pratiqués pour assurer un bon état de préparation. De plus, en raison de la petite taille de son effectif, le BST pourrait ne pas être en mesure de gérer deux événements majeurs dans le même mode au même moment. À cette fin, un exercice sur table concernant un événement dans une région éloignée a été réalisé en 2021. La mise en œuvre d'un plan d'action découlant de cet exercice est en cours.

Gestion de la charge de travail

Gérer la charge de travail et les attentes est un défi de taille. La charge de travail (le volume d'activités) du BST dépend du nombre, de la gravité et de la complexité des événements de transport, et il est impossible de prévoir efficacement la charge de travail. À cette fin, le BST a amélioré son tableau de bord de la productivité afin de mieux surveiller et gérer la charge de travail.

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). Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient un impact négatif sur la façon dont le BST mène ses activités. En 2021-2022, l'avocate générale du BST a continué à défendre la position juridique du BST en vertu de la *Loi sur le BCEATST* dans les procédures judiciaires tout au long de l'année, afin de préserver l'intégrité des enquêtes du BST. L'avocate générale du BST a également organisé régulièrement des séances d'information sur des questions juridiques pertinentes à l'intention de tous les employés du BST.

Résultats atteints

Le tableau suivant présente, pour le BST, les résultats obtenus, les indicateurs de rendement, les cibles et les dates cibles pour 2021-2022, ainsi que les résultats réels pour les trois derniers exercices pour lesquels des résultats réels sont disponibles.

Notes sur les indicateurs

Taux d'accidents

Cet indicateur est mesuré comme suit :

- Pour le secteur de transport aérien, le taux correspond au nombre d'accidents par 100 000 heures de vol au Canada (à l'exception des aéronefs ultralégers et d'autres types d'aéronefs).
- Pour le secteur de transport maritime, le taux correspond au nombre de navires commerciaux canadiens d'une jauge brute de 15 ou plus (à l'exception des navires à passagers et des bateaux de pêche) en cause dans un accident de navigation par million de navires-kilomètres.
- Pour le secteur de transport pipelinier, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.
- Pour le secteur de transport ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur une voie principale par million de trains-milles en voie principale.

Pour déterminer si la cible est atteinte pour cet indicateur, le taux d'accidents de l'année courante est comparé à la moyenne décennale. Lorsque le résultat de l'année courante est inférieur ou égal à la moyenne décennale, la cible est considérée comme atteinte. Pour le secteur maritime, les données portant sur les navires-kilomètres sont seulement disponibles de 2015 à 2021. Pour ces données, lorsque le résultat de l'année courante est inférieur ou égal à la moyenne sur 6 ans, la cible est considérée comme atteinte.

Nombre d'accidents mortels

Cet indicateur est mesuré en comparant le nombre d'accidents mortels de l'année courante à la moyenne décennale. Lorsque le résultat de l'année courante est égal à la moyenne décennale, la cible est considérée comme atteinte.

Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)

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

Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une attention entièrement satisfaisante

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

Indicateurs des résultats liés aux programmes

À l'heure actuelle, le BST mesure ses résultats ministériels et ses résultats liés aux programmes au moyen du même ensemble d'indicateurs.

Secteur du transport aérien

Tableau 1. Système de transport aérien : résultats réels, exercices 2019-2020 à 2021-2022

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Le système de transport est plus sécuritaire.	Taux d'accidents (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accidents	Mars 2022	Cible atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2019, le taux d'accidents d'aéronefs était de 3,7 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,9.	Cible non atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2020, le taux d'accidents d'aéronefs était de 5,8 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 4,7.	Cible non atteinte On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. En 2021, le taux d'accidents d'aéronefs était de 4,8 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 4,6.
Le système de transport est plus sécuritaire.	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2022	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 33, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 30, et le nombre de morts était de 70, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 52.	Cible atteinte En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 12, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 30, et le nombre de morts était de 16, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 52.	Cible atteinte En 2021, le nombre d'accidents mortels était de 22, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 28, et le nombre de morts était de 32, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 47.
Les organismes de réglementation et	Pourcentage de réponses	77 %	Mars 2022	Cible atteinte 77 %	Cible atteinte 78 %	Cible atteinte 78 %

l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées.	aux recommandations qui dénotaient une attention entièrement satisfaisante					
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	75 %	Mars 2022	Cible atteinte 100 %	Cible atteinte 75 %	Cible atteinte 100 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées.	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	15 ans	Mars 2022	Cible atteinte 10,5 ans	Cible atteinte 11 ans	Cible atteinte 12,1 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 1696 jours	Sans objet	Cible non atteinte 1219 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 686 jours	Cible non atteinte 704 jours	Cible non atteinte 1007 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Cible atteinte 428 jours	Cible non atteinte 488 jours	Cible non atteinte 491 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 212 jours	Cible atteinte 198 jours	Cible atteinte 203 jours

Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Cible atteinte 39 jours	Cible non atteinte 70 jours	Cible atteinte 16 jours
---	---	----------	-----------	-----------------------------------	---------------------------------------	-----------------------------------

Secteur du transport maritime

Tableau 2. Système de transport maritime : résultats réels, exercices 2019-2020 à 2021-2022

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Le système de transport est plus sécuritaire.	Taux d'accidents (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accidents	Mars 2022	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2019, le taux d'accidents des navires commerciaux canadiens était inférieur à la moyenne sur 4 ans, et le taux d'accidents des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne décennale. Par contre, le taux d'accidents des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche était supérieur à la moyenne sur 4 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2019 étaient de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4,9 accidents par million de navires-kilomètres de navires 	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2020, le taux d'accidents des navires commerciaux canadiens était légèrement inférieur à la moyenne sur 5 ans, mais le taux d'accidents des bateaux de pêche était supérieur à la moyenne décennale. Le taux d'accidents des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche était également supérieur à la moyenne sur 5 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2020 étaient de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5,6 accidents par million de navires-kilomètres 	<p>Cible non atteinte</p> <p>En 2021, le taux d'accidents des navires commerciaux battant pavillon canadien était inférieur à la moyenne sur 6 ans, et celui des bateaux de pêche était inférieur à la moyenne décennale. Par contre, le taux d'accidents des navires commerciaux étrangers autres que les bateaux de pêche était supérieur à la moyenne sur 6 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2021 étaient de :</p>

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
				commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 4 ans de 6,3; • 5,0 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,2; • 2,0 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 4 ans de 1,6. •	de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 5 ans de 5,7; • 6,2 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 6,0; • 2,0 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 5 ans de 1,7. •	• 3,0 accidents par million de navires-kilomètres de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 6 ans de 4,8; • 3,7 accidents par 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 5,9; • 2,3 accidents par million de bateaux-kilomètres pour les navires commerciaux étrangers autres que les bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 6 ans de 2,2.
Le système de transport est plus sécuritaire.	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2022	Cible non atteinte	Cible non atteinte	Cible atteinte

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
				En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 13, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 11,3, et le nombre de morts était de 17, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 15,2.	En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 9, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 11,3, mais le nombre de morts était de 18, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 15,4.	En 2021, le nombre d'accidents mortels était de 8, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 10,3, et le nombre de morts était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 15,6.
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	85 %	Mars 2022	Cible atteinte 85 %	Cible atteinte 87 %	Cible atteinte 87 %
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 2022	Cible non atteinte 33 %	Cible non atteinte 0 %	Cible non atteinte 0 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées.	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	10 ans	Mars 2022	Cible non atteinte 10,6 ans	Cible non atteinte 11 ans	Cible non atteinte 10,5 ans

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 953 jours	Cible non atteinte 1001 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 548 jours	Cible non atteinte 708 jours	Cible non atteinte 771 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 341 jours	Cible non atteinte 370 jours	Cible non atteinte 234 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Cible atteinte 30 jours	Cible atteinte 50 jours	Cible atteinte 16 jours

Secteur du transport pipelinier

Tableau 3. Système de transport pipelinier : résultats réels, exercices 2019-2020 à 2021-2022

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Le système de transport est plus sécuritaire.	Taux d'accidents (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accidents	Mars 2022	Cible atteinte En 2019, le taux d'accidents de pipeline était de 0,0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la	Cible atteinte En 2020, le taux d'accidents de pipeline était de 0,0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la	Cible atteinte En 2021, le taux d'accidents de pipeline a été de 0,1 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
				moyenne décennale de 0,4.	moyenne décennale de 0,3.	moyenne décennale de 0,2.
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	100 %	Mars 2022	Cible atteinte 100 %	Cible atteinte 100 %	Cible atteinte 100 %
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	75 %	Mars 2022	Cible atteinte 100 %	Sans objet	Sans objet
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées.	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 513 jours	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 279 jours	Cible non atteinte 304 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 62 jours	Cible non atteinte 171 jours	Cible atteinte 41 jours

Secteur du transport ferroviaire

Tableau 4. Système de transport ferroviaire : résultats réels, exercices 2019-2020 à 2021-2022

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Le système de transport est plus sécuritaire.	Taux d'accidents (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accidents	Mars 2022	Cible non atteinte En 2019, le taux d'accidents en voie principale était de 3,3 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,3.	Cible non atteinte En 2020, le taux d'accidents en voie principale était de 2,7 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,4.	Cible non atteinte En 2021, le taux d'accidents en voie principale était de 4,8 accidents par million de trains-milles en voie principale, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 2,5.
Le système de transport est plus sécuritaire.	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2022	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 68, ce qui est supérieur à la	Cible atteinte En 2020, le nombre d'accidents mortels était de 58, ce qui est inférieur à la	Cible atteinte En 2021, le nombre d'accidents mortels a été de 59, ce qui est inférieur à la

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
				moyenne décennale de 64,6. Les accidents ferroviaires ont causé 72 morts en 2019, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 72,8.	moyenne décennale de 64,5. Les accidents ferroviaires ont causé 59 morts en 2020, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 73.	moyenne décennale de 62,9. Les accidents ferroviaires ont causé 60 morts en 2021, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 71.
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	88 %	Mars 2022	Cible atteinte 90 %	Cible atteinte 91 %	Cible atteinte 90 %
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 2022	Cible non atteinte 11 %	Cible non atteinte 13 %	Cible atteinte 100 %
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées.	Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Mars 2022	Cible non atteinte 9,2 ans	Cible non atteinte 9,5 ans	Cible non atteinte 8,4 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2022	Sans objet	Sans objet	Sans objet

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2020-2021	Résultats réels 2021-2022
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2022	Sans objet	Cible non atteinte 811 jours	Cible non atteinte 1151 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 520 jours	Cible non atteinte 540 jours	Cible non atteinte 658 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	220 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 219 jours	Cible non atteinte 374 jours	Cible non atteinte 299 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces.	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2022	Cible non atteinte 105 jours	Cible non atteinte 93 jours	Cible non atteinte 62 jours

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 GCⁱ](#).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant présente, pour les enquêtes de sécurité indépendantes et la communication des risques dans le système de transport, les dépenses budgétaires de 2021-2022, ainsi que les dépenses réelles pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
27 936 216	27 936 216	28 656 637	27 655 335	(280 881)

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

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a eu besoin pour s'acquitter de cette responsabilité essentielle en 2021-2022.

Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
177	179	2

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

Services internes

Description

On entend par services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'un organisme. Les services internes désignent les activités et les ressources des 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution des programmes au sein de l'organisme, sans égard au modèle de prestation des services internes du ministère. Les 10 catégories de services sont les suivantes :

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

Résultats

Le BST a continué de veiller à utiliser pleinement et efficacement les outils et systèmes disponibles et à travailler dans un environnement axé sur le numérique. En 2021-2022, le ministère a assuré la transition d'un certain nombre de systèmes vers un environnement en nuage et a apporté des améliorations à la capacité du réseau. En outre, il a fait avancer la mise en œuvre de son plan de stratégie de données avec la mise en place d'une structure de gouvernance des données, de séances de sensibilisation aux données et

d'autres activités. Pendant cet exercice, le BST a entamé la phase de mise en œuvre de son nouvel outil de suivi des projets visant à soutenir la gestion des projets du BST.

De plus, le ministère a apporté des changements à l'environnement de son administration centrale afin de faciliter la transition vers un modèle hybride de bureaux à la carte (système de réservation de bureaux) et l'adaptation à des effectifs très mobiles.

La division des RH du BST a soutenu les initiatives de diversité et d'inclusion ainsi que d'autres initiatives qui ont une incidence sur le bien-être des employés. Les progrès réalisés dans le cadre de ces initiatives ont fait partie de la réponse du BST à l'Appel à l'action du greffier en faveur de la lutte contre le racisme, de l'équité et de l'inclusion.

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

Enfin, le projet de regroupement de l'administration centrale et du Laboratoire d'ingénierie du BST dans des locaux modernes de la région de la capitale nationale, grâce à la participation à l'initiative Laboratoires Canada, avance toujours.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Le tableau suivant présente, pour les services internes, les dépenses budgétaires pour 2021-2022, ainsi que les dépenses pour cet exercice.

Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2021-2022
6 984 054	6 984 054	8 581 429	8 281 582	1 297 528

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Le tableau suivant présente, en équivalents temps plein, les ressources humaines dont le ministère a eu besoin pour fournir ses services internes en 2021-2022.

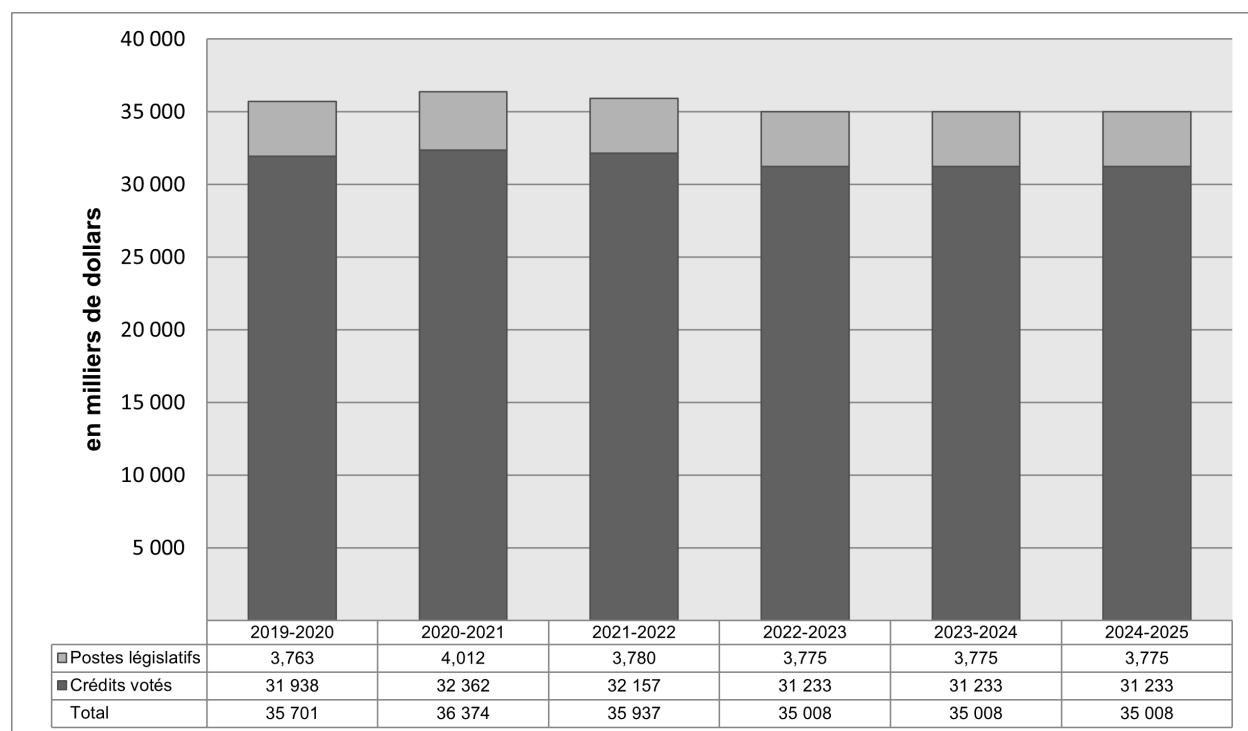
Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Écart (équivalents temps plein réels moins équivalents temps plein prévus) 2021-2022
50	47	(3)

Dépenses et ressources humaines

Dépenses

Dépenses de 2019-2020 à 2024-2025

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



Le graphique des tendances relatives aux dépenses illustre les dépenses réelles (2019-2020 à 2021-2022) et les dépenses prévues (2022-2023 à 2024-2025). Les variations dans les dépenses législatives d'une année à l'autre sont directement attribuables aux allocations du régime d'avantages sociaux des employés associées à leur salaire. La section suivante comprend une analyse plus poussée des tendances liée à ce tableau.

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

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

Responsabilités essentielles et services internes	Budget principal des dépenses 2021-2022	Dépenses prévues 2021-2022	Dépenses prévues 2022-2023	Dépenses prévues 2023-2024	Autorisations totales pouvant être utilisées 2021-2022	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2020-2021	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2021-2022
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	27 936 216	27 936 216	28 006 661	28 006 661	28 656 637	28 806 211	28 397 258	27 655 335
Services internes	6 984 054	6 984 054	7 001 665	7 001 665	8 581 429	6 894 275	7 976 504	8 281 582
Total	34 920 270	34 920 270	35 008 326	35 008 326	37 238 066	35 700 486	36 373 762	35 936 917

Les résultats des dépenses réelles de 2019-2020 à 2021-2022 représentent les montants réels tels que publiés dans les Comptes publics du Canada. La hausse des dépenses réelles en 2020-2021 est principalement attribuable à des dépenses salariales plus élevées sous la forme de paiements rétroactifs pour les années précédentes qui ont été versés en 2020-2021 ainsi qu'à des augmentations salariales en cours d'exercice aux termes des conventions collectives signées et ratifiées. En raison de la pandémie de COVID-19, les dépenses ont été partiellement compensées par une baisse des dépenses liées aux voyages en 2020-2021 et 2021-2022.

L'importante augmentation de 2,3 millions de dollars entre les dépenses prévues pour 2021-2022 et le total des autorisations disponibles pour 2021-2022 s'explique par les autorisations supplémentaires que le BST a reçues tout au long de l'exercice :

- ▶ 1,3 million de dollars pour le report de son budget de fonctionnement de 2020-2021;
- ▶ 0,6 million de dollars à la suite de la signature d'un protocole d'entente avec Laboratoires Canada;
- ▶ 0,4 million de dollars pour les allocations de rémunération et le financement couvrant les encaissements obligatoires pour les congés annuels et les congés compensatoires.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants prévus pour 2021-2022 et les exercices suivants ne comprennent que les montants du Budget principal des dépenses et du niveau de référence annuel. Ces montants restent cohérents sur l'horizon de planification.

Ressources humaines

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

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

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2020-2021	Équivalents temps plein prévus 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein prévus 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	173	174	177	179	177	177
Services internes	47	50	50	47	50	50
Total	220	224	227	226	227	227

En 2021-2022, le BST a continué à recruter du personnel et à pourvoir les postes vacants; par conséquent, les données réelles de 2021-2022 ont été très près des prévisions. Le BST prévoit que le nombre d'ETP restera constant à partir de 2022-2023, soit 227 ETP.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements sur les dépenses votées et les dépenses législatives du BST, consulter les [Comptes publics du Canada de 2021](#)^{iv}.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

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

États financiers et faits saillants des états financiers

États financiers

Les [états financiers \(non audités\) du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022](#)^{vi} se trouvent sur le site Web du ministère.

Faits saillants des états financiers

État condensé des opérations (non audité) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus 2021-2022	Résultats réels 2021-2022	Résultats réels 2020-2021	Écart (résultats réels de 2021-2022 moins résultats prévus de 2021-2022)	Écart (résultats réels de 2021-2022 moins résultats réels de 2020-2021)
Total des charges	39 951	40 166	40 206	215	(40)
Total des revenus	35	16	13	(19)	3
Coût de fonctionnement net avant le financement et les transferts du gouvernement	39 916	40 150	40 193	234	(43)

Les résultats prévus de 2021-2022 sont fondés sur les estimations connues au moment de préparer le Plan ministériel et telles que présentées dans l'[État des résultats prospectif^{vii}](#). Dans l'ensemble, les résultats prévus sont conformes aux montants réels, les dépenses totales s'élevant à 40 millions de dollars (prévues) par rapport à 40,2 millions de dollars (réelles), soit un écart de 0,5 %.

Selon la méthode de la comptabilité d'exercice, les dépenses d'exploitation totales du BST pour 2021-2022 s'élèvent à 40,2 millions de dollars, ce qui est conforme au montant de l'exercice précédent de la pandémie (40,2 millions de dollars). Bien que les salaires soient légèrement inférieurs au cours de cet exercice (les paiements pour les salaires rétroactifs ont eu lieu au cours du dernier exercice), ils ont été compensés par des dépenses non salariales légèrement plus élevées ainsi que par une provision pour les conventions collectives nouvellement expirées, ce qui donne une différence négligeable entre les exercices.

Les revenus du BST sont accessoires et découlent principalement du rabais reçu de son fournisseur pour l'utilisation des cartes d'achat du BST en 2021-2022.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2022 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	2021-2022	2020-2021	Écart (2021-2022 moins 2020-2021)
Total des passifs nets	6632	6566	66
Total des actifs financiers nets	2584	2595	(11)
Dette nette du ministère	4048	3971	77
Total des actifs non financiers	6343	5938	405
Situation financière nette du ministère	2295	1967	328

Le total du passif net du BST se compose principalement des comptes créditeurs et des charges à payer liés à l'exploitation, qui représentent 3,2 millions de dollars ou 48 % (42 % en 2020-2021), ainsi que des indemnités de vacances et congés compensatoires, qui représentent 2,7 millions de dollars ou 41 % (45 % en 2020-2021) du passif total. Le passif pour les avantages sociaux futurs des employés concernant les indemnités de départ représente 0,8 million de dollars ou 12 % (14 % en 2020-2021) du passif total.

L'augmentation globale du passif net d'un exercice à l'autre est principalement attribuable aux provisions pour les conventions collectives expirées dans de nombreuses classifications du BST, y compris le groupe Services techniques (TC) et le groupe Services des programmes et de l'administration (PA). La levée du moratoire sur l'encaissement obligatoire des congés annuels et des congés compensatoires excédentaires, qui avait été reporté pendant quatre exercices consécutifs, contribue à l'augmentation.

Le total des actifs financiers nets comprend les comptes débiteurs, les avances et le montant à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant à recevoir du Trésor représente 94 % ou 2,5 millions de dollars (95 % en 2020-2021) du solde de fin d'exercice, et il est conforme à celui de l'exercice précédent. Cela ne représente aucun changement important du montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor ultérieurement pour s'acquitter de son passif à court terme sans d'autres crédits. Le total des actifs financiers nets du BST est resté stable par rapport à l'exercice précédent.

Le total des actifs non financiers se compose principalement d'immobilisations corporelles, qui représentent 6,2 millions de dollars ou 98 % du solde (97 % en 2020-2021), les stocks et les charges payées d'avance représentant les 2 % restants. L'augmentation de 0,4 million de dollars des actifs non financiers d'un exercice à l'autre est principalement attribuable à l'acquisition de nouveaux actifs (1,8 million de dollars) compensée par l'amortissement annuel (1,3 million de dollars) ainsi que par une réduction des charges payées d'avance (0,1 million de dollars).

Les renseignements sur les résultats prévus pour 2021-2022 sont présentés dans [l'État des résultats prospectif 2021-2022 et les notes de 2021-2022 du BST](#) ^{viii}.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable William Blair, c.p., c.o.m., député

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

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

Année d'incorporation ou de création : 1990

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

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

Contexte opérationnel

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

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2021-2022 sont présentés ci-dessous.

Cadre ministériel des résultats

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

Résultat ministériel 1 :

Le système de transport est plus sécuritaire

Indicateurs du résultat ministériel 1 :

- Taux d'accident (sur une période de 10 ans)
- Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans), excluant les enquêtes d'événements pipeliniers

Résultat ministériel 2 :

Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement aux lacunes de sécurité relevées

Indicateurs du résultat ministériel 2 :

- Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une attention entièrement satisfaisante (depuis la création du BST)
- Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises
- Durée moyenne pendant laquelle les recommandations sont en suspens (recommandations actives et en veilleuse)

Résultat ministériel 3 :

Les enquêtes sur les événements sont efficaces

Indicateurs du résultat ministériel 3 :

- Durée moyenne pour terminer les rapports d'enquête

Cadre ministériel des résultats

Répertoire

Enquêtes d'événements aéronautiques

Enquêtes d'événements ferroviaires

Enquêtes d'événements maritimes

Enquêtes d'événements pipeliniers



Bureau de la sécurité des transports du Canada
Transportation Safety Board of Canada

Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

Les renseignements sur les ressources financières, les ressources humaines et le rendement liés au Répertoire des programmes du BST figurent 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](#)^{xiii}
- ▶ [Analyse comparative entre les sexes plus](#)^{xiv}

Dépenses fiscales fédérales

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

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale :

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

Téléphone : 1-800-387-3557

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

Site Web : bst.gc.ca^{xvii}

Annexe : définitions

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

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

cadre ministériel des résultats (*departmental results framework*)

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

cible (*target*)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit 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 au Plan ministériel et au Rapport sur les résultats ministériels, montants présentés dans le Budget principal des dépenses.

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

dépenses votées (*voted expenditures*)

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

équivalent temps plein (*full-time equivalent*)

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

expérimentation (*experimentation*)

Réalisation d'activités visant à étudier, à mettre à l'essai et à comparer les effets et les répercussions de politiques et d'interventions afin d'orienter la prise de décisions fondée sur des éléments probants et à améliorer les résultats pour les Canadiens, et à prendre connaissance de ce qui fonctionne, pour qui et dans quelles circonstances. L'expérimentation est liée à l'innovation (l'essai de nouvelles approches), mais en est différente, car elle comporte une comparaison rigoureuse des résultats. À titre d'exemple, le fait d'utiliser un nouveau site Web pour communiquer avec les Canadiens peut être un cas d'innovation; le fait de conduire des essais systématiques du nouveau site Web par rapport aux outils existants de sensibilisation ou un ancien site Web pour voir celui qui permet une mobilisation plus efficace est une expérimentation.

indicateur de rendement (*performance indicator*)

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

indicateur de résultat ministériel (*departmental result indicator*)

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

initiative horizontale (*horizontal initiative*)

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

plan (*plan*)

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

plan ministériel (*Departmental Plan*)

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

priorité ministérielle (*departmental priority*)

Plan ou projet qu'un ministère a choisi de cibler et dont il rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation des résultats ministériels attendus.

priorités pangouvernementales (*government-wide priorities*)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2021-2022, thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2020 (c'est-à-dire protéger les Canadiens de la COVID-19; aider les Canadiens durant la pandémie; rebâtir en mieux : une stratégie pour améliorer la résilience de la classe moyenne; le pays pour lequel nous menons ce combat).

production de rapports sur le rendement (*performance reporting*)

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

programme (*program*)

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

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

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

rendement (*performance*)

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

répertoire des programmes (*program inventory*)

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

responsabilité essentielle (*core responsibility*)

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

résultat (*result*)

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

résultat ministériel (*departmental result*)

Conséquence ou résultat qu'un ministère cherche à atteindre. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.

Notes en fin d'ouvrage

- i InfoBase du GC, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- ii InfoBase du GC, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iii InfoBase du GC, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>
- iv Comptes publics du Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-eng.html>
- v InfoBase du GC, <http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html#start>
- vi États financiers (non audités) du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2022/efp-ffs-2022.html>
- vii État des résultats prospectif, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/erp-fso.html>
- viii État des résultats prospectif 2021-2022 et les notes de 2021-2022 du BST, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/priorites-priorities/2021/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), <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>
- x Raison d'être, mandat et rôle du BST, <http://www.bst.gc.ca/eng/publications/priorites-priorities/2020/rm-ci.html>
- xi Des renseignements sur le contexte opérationnel, <http://www.bst.gc.ca/eng/publications/priorites-priorities/2020/rm-ci.html>
- xii InfoBase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html#start>
- xiii Stratégie ministérielle de développement durable—Rapports sur les achats écologiques, <https://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2022/smdd-dsds-2021.html>
- xiv Analyse comparative entre les sexes plus, <http://www.bst.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2022/smdd-dsds-2022.html>
- xv Rapport sur les dépenses fiscales fédérales, <https://www.canada.ca/fr/ministere-finances/services/publications/depenses-fiscales.html>
- xvi Courriel, communications@bst-tsb.gc.ca
- xvii Site Web du BST, <https://bst.gc.ca/fra/index.html>