

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2025-2026

Plan ministériel

Yoan Marier
Président
Bureau de la sécurité des transports

L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., C.R., député
Président du Conseil privé du Roi pour le Canada et
ministre responsable du Commerce Canada–États-Unis,
des Affaires intergouvernementales et de l'Unité de
l'économie canadienne



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, 2025

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

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

This document is also available in English.

Plan ministériel 2025-2026 du Bureau de la sécurité des transports du Canada : En un coup d'œil

Un Plan ministériel décrit les priorités et les plans d'un ministère ainsi que les coûts connexes pour les trois prochains exercices.

- [Vision, mission, raison d'être et contexte opérationnel](#)

Priorités du ministère

L'unique objectif du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. Les priorités absolues du BST pour 2025-2026 sont les suivantes :

- procéder à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis afin d'en déterminer les causes et les facteurs contributifs ainsi que les lacunes de sécurité mises en évidence par ces événements;
- formuler des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes de sécurité et rendre compte publiquement de ses enquêtes;
- assurer le suivi auprès des intervenants pour s'assurer que des mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Faits saillants

En 2025-2026, les dépenses totales prévues (y compris les services internes) pour le BST sont de 41 123 756 \$ et le nombre total d'équivalents temps plein prévus (y compris pour les services internes) est de 245. Pour obtenir des renseignements exhaustifs sur les montants totaux prévus pour les dépenses et les ressources humaines du BST, consultez la section [Dépenses et ressources humaines prévues](#) du plan complet.

Un résumé des réalisations prévues pour le ministère en 2025-2026 selon son Cadre ministériel des résultats approuvé est présenté ci-dessous. Un Cadre ministériel des résultats comprend les responsabilités essentielles d'un ministère, les résultats qu'il prévoit atteindre et les indicateurs de rendement permettant de mesurer les progrès réalisés en vue d'obtenir ces résultats.

Responsabilité essentielle 1 : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport

Dépenses prévues : 32 899 005 \$

Ressources humaines prévues : 193

Résultats ministériels

- Le réseau de transport est plus sécuritaire.
- Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité.
- Les enquêtes d'événements sont efficaces.

Les résultats ministériels du BST sont mesurés en fonction de plusieurs indicateurs de résultats ministériels. Les cibles de ces indicateurs pour 2025-2026 sont établies selon des niveaux de référence et des défis différents d'un secteur de transport à un autre. Peu importe le secteur de transport, les résultats ministériels à atteindre demeurent les mêmes. En 2025-2026, le BST continuera de centrer ses efforts sur l'utilisation d'un éventail de produits de communication pour diffuser ses résultats, notamment les rapports d'enquête, les recommandations et les préoccupations du Bureau, les lettres d'information sur la sécurité, les avis de sécurité ainsi que la Liste de surveillance du BST. Il continuera à travailler pour présenter des faits convaincants et axés sur les données pour persuader les « agents de changement » de prendre des mesures pour corriger les lacunes de sécurité relevées.

Veillez prendre note que les chiffres sur les ressources humaines et les dépenses prévues reflètent seulement la responsabilité essentielle du BST, soit de mener des enquêtes indépendantes de sécurité et de communiquer les risques touchant le réseau de transport. Ils n'incluent pas les ressources dédiées aux fonctions des services internes du BST.

Vous trouverez de plus amples renseignements sur les [enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport](#) dans le plan complet.

Plan ministériel 2025-2026 du Bureau de la sécurité des transports du Canada

Sur cette page

- [Message du président](#)
- [Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes](#)
 - [Responsabilité essentielle : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport](#)
 - [Services internes](#)
- [Dépenses et ressources humaines prévues](#)
 - [Dépenses](#)
 - [Financement](#)
 - [État condensé prospectif des opérations](#)
 - [Ressources humaines](#)
- [Renseignements ministériels](#)
- [Tableaux de renseignements supplémentaires](#)
- [Dépenses fiscales fédérales](#)
- [Définitions](#)

Message du président

Je suis heureux de présenter le Plan ministériel de 2025-2026 du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), qui décrit nos plans et priorités pour le prochain exercice.

Avant de regarder vers l'avenir, il est important de souligner plusieurs changements importants dans la composition du Bureau. En août 2024, la présidente Kathy Fox a pris sa retraite après avoir assuré un leadership dévoué pendant près d'une décennie, au cours de laquelle le BST a mené des centaines d'enquêtes et apporté un éclairage sur des questions de sécurité importantes. M'étant joint au BST en tant que membre du Bureau en 2020, je suis honoré d'en être maintenant le président et de continuer à contribuer au travail important que nous effectuons.

J'ai également le plaisir de souhaiter la bienvenue à Louise Smolska en tant que membre du Bureau qui remplira un mandat de quatre ans. Forte de sa vaste expérience de la sécurité ferroviaire, de l'exploitation et des affaires gouvernementales, M^{me} Smolska représente un ajout précieux pour le Bureau.

Pour la suite des choses, et conformément au Plan stratégique 2021-2022 à 2025-2026 du BST, nous continuerons d'améliorer la façon dont nous menons nos enquêtes, tout en demeurant prêts pour les possibilités et les défis émergents. Nous serons ainsi mieux à même de relever efficacement les problèmes de sécurité et de produire des résultats en temps utile.

Alors que le secteur des transports continue d'évoluer, il est essentiel que le BST ait accès à une installation de calibre mondial pour mener les travaux d'ingénierie et les essais nécessaires dans le cadre de ses enquêtes. En 2024, dans le cadre du programme de Laboratoires Canada du gouvernement du Canada, le financement pour la construction d'une nouvelle installation de pointe pour le BST a été annoncé. Située sur le campus d'Ottawa du Conseil national de recherches Canada (CNRC), cette

nouvelle installation sera occupée conjointement avec le CNRC et jouera un rôle clé dans les travaux essentiels qui viennent appuyer nos enquêtes et renforcer la sécurité des transports.

En 2025, l'accent sera notamment mis sur la publication de notre prochaine Liste de surveillance, qui souligne les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. En vue de sa publication, nous menons des consultations avec les intervenants de l'industrie en vue de relever les lacunes de sécurité actuelles et les enjeux émergents. Les données et les constats découlant de nos rapports d'enquête, ainsi que les préoccupations liées à la sécurité et les recommandations du Bureau, constitueront une feuille de route à suivre pour améliorer continuellement la sécurité.

La transformation numérique se trouve toujours au cœur de notre Plan stratégique. Nous continuons à mettre l'accent sur le numérique par défaut; ce faisant, nous améliorerons la façon dont les données sont recueillies, gérées et utilisées. Entre autres, nous terminerons la migration de nos systèmes centraux vers le nuage. De plus, nous renforcerons SECURITAS, notre système de déclaration volontaire, pour mieux soutenir le mandat du BST et l'harmoniser avec d'autres éléments des objectifs de l'organisation.

Au BST, nous reconnaissons que de nombreux aspects de notre travail peuvent être difficiles, tant sur le plan physique que mental, en particulier en ce qui a trait à nos interactions avec les familles, les proches et les survivants (FLS) des événements de transport. Afin de mieux soutenir nos équipes d'enquête dans leurs activités liées aux FLS, nous sommes en train de mettre sur pied une équipe spécialisée chargée de faciliter la liaison avec les FLS et de veiller à ce que les FLS disposent des renseignements et des éclaircissements dont ils ont besoin tout au long d'une enquête. De plus, nous continuerons à renforcer nos programmes de soutien afin de favoriser le bien-être et la santé mentale des employés.

Alors que nous regardons vers l'avenir, nous demeurons déterminés à améliorer la sécurité des transports. Au BST, nous continuerons d'affiner nos processus d'enquête tout en nous efforçant d'apporter des changements concrets dans les secteurs aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier. Notre but demeure clair : rendre les transports plus sécuritaires pour tous les Canadiens.

Yoan Marier

Président

Plans pour assurer les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes

- Responsabilité essentielle : Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport
- Services internes

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

Dans la présente section

- [Description](#)

- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Indicateurs, résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Principaux risques](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Priorités gouvernementales connexes](#)
- [Répertoire des programmes](#)

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 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 Bureau de la sécurité des transports du Canada formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada 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.

Répercussions sur la qualité de vie

La responsabilité essentielle contribue au domaine de la saine gouvernance du [Cadre de qualité de vie pour le Canada](#), plus précisément à l'indicateur de la confiance à l'égard des institutions, par l'entremise de toutes les activités mentionnées dans la description de la responsabilité essentielle.

Indicateurs, résultats et cibles

Cette section présente des renseignements détaillés sur les indicateurs du ministère, les résultats réels des trois derniers exercices, les cibles et les dates cibles approuvées en 2025-2026 pour les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le réseau de transport. Les renseignements sont présentés par résultat ministériel.

Les tableaux 1, 2 et 3 fournissent un résumé de l'objectif et des résultats réels pour chaque indicateur associé aux résultats sous les enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport.

Tableau 1 : Le réseau de transport est plus sécuritaire

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Nombre d'accidents sur une période de 10 ans	2021-2022 : S/O 2022-2023 : Cible atteinte, 1402 comparativement à 1555 2023-2024 : Cible atteinte, 1331	Réduction du nombre d'accidents	Mars 2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
	comparativement à 1535		

Tableau 2 : Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)	2021-2022 : S/O 2022-2023 : Cible non atteinte, 10,8 ans 2023-2024 : Cible non atteinte, 8,1 ans	8 ans	Mars 2026
Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	2021-2022 : S/O 2022-2023 : Cible non atteinte, diminution de 1 % 2023-2024 : Cible non atteinte, diminution de 0,5 %	Augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l'exercice précédent	Mars 2026
Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	2021-2022 : S/O 2022-2023 : Cible non atteinte, 46 % 2023-2024 : Cible atteinte, 86 %	60 %	Mars 2026

Tableau 3 : Les enquêtes d'événements sont efficaces

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	2021-2022 : S/O 2022-2023 : S/O 2023-2024 : S/O	730 jours	Mars 2026
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête complexe de catégorie 2	2021-2022 : S/O 2022-2023 : 1143 jours 2023-2024 : 1208 jours	600 jours	Mars 2026
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête approfondie de catégorie 3	2021-2022 : S/O 2022-2023 : 611 jours	450 jours	Mars 2026

Indicateurs de résultat ministériel	Résultats réels	Cible	Date d'atteinte de la cible
	2023-2024 : 796 jours		
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de portée limitée de catégorie 4	2021-2022 : S/O 2022-2023 : 235 jours 2023-2024 : 258 jours	220 jours	Mars 2026
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de collecte de données de catégorie 5	2021-2022 : S/O 2022-2023 : 56 jours 2023-2024 : 53 jours	60 jours	Mars 2026
Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible publié	2021-2022 : S/O 2022-2023 : 32 % 2023-2024 : 28 %	60 %	Mars 2026

Des renseignements supplémentaires sur [les résultats détaillés et l'information sur le rendement](#) pour le répertoire des programmes du BST figurent dans l'InfoBase du GC.

Plans visant à atteindre les cibles

La section suivante décrit les résultats prévus relativement aux enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport en 2025-2026.

Le réseau de transport est plus sécuritaire

Ce résultat ministériel sera évalué en calculant le nombre d'accidents dans tous les modes de transport sur une période de dix ans, le but étant de déterminer s'il y a eu moins d'accidents. L'objectif de cet indicateur est d'évaluer la sécurité globale du réseau de transport. Cependant, il est important de reconnaître que la sécurité des transports est influencée par divers facteurs et que de multiples organisations contribuent à ce résultat. Par conséquent, il est impossible d'attribuer directement les améliorations de la sécurité à une seule organisation. Au cours des dernières années, les indicateurs des taux d'accidents et d'accidents mortels ont, de façon générale, fait état de progrès positifs dans l'amélioration de la sécurité des transports.

Les résultats que nous prévoyons atteindre

- Nombre d'accidents sur une période de dix ans
 - Cible : réduction du nombre d'accidents

Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité

Ce résultat ministériel sera mesuré à l'aide de trois indicateurs clés : le temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives), le pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une « attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)

et le pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises. L'objectif du BST est de présenter des communications sur la sécurité convaincantes et axées sur les données qui persuadent les « agents de changement » de prendre des mesures correctives en réponse aux lacunes de sécurité relevées. En assurant le suivi des réponses reçues, des mesures prises et de la rapidité avec laquelle elles ont été prises, nous visons à évaluer l'incidence qu'a le BST sur l'amélioration de la sécurité des transports. Le BST continuera de communiquer activement avec les intervenants dans tous les secteurs de transport de compétence fédérale. Il est important de noter que les cibles de rendement et les résultats sont adaptés à chaque secteur et qu'ils représentent les niveaux de référence et défis uniques de chaque secteur. Ces indicateurs seront ensuite consolidés pour évaluer les progrès et les résultats ministériels globaux dans tous les secteurs relevant de la compétence du BST.

Les résultats que nous prévoyons atteindre

- Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)
 - Cible : 8 ans ou moins
- Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)
 - Cible : augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l'exercice précédent
- Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises
 - Cible : au moins 60 %

Les enquêtes d'événements sont efficaces

Ce résultat ministériel sera mesuré en fonction de la rapidité d'exécution des rapports d'enquête. Nous prévoyons d'utiliser le temps moyen pour remplir un rapport, catégorisé selon la [Politique de classification des événements du BST](#), en guise d'indicateur d'efficacité. L'objectif principal consiste à améliorer la rapidité d'exécution des rapports d'enquête du BST, en relevant les défis actuels à cet égard afin d'améliorer l'efficacité et la réceptivité dans l'ensemble.

Les résultats que nous prévoyons atteindre

- Nombre moyen de jours pour conclure une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1
 - Cible : égal ou inférieur à 730 jours
- Nombre moyen de jours pour conclure une enquête complexe de catégorie 2
 - Cible : égal ou inférieur à 600 jours
- Nombre moyen de jours pour conclure une enquête approfondie de catégorie 3
 - Cible : égal ou inférieur à 450 jours
- Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de portée limitée de catégorie 4
 - Cible : égal ou inférieur à 220 jours
- Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de collecte de données de catégorie 5
 - Cible : égal ou inférieur à 60 jours
- Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible publié
 - Cible : au moins 60 %

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 2025-2026. 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 veille pas 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 nous avons 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 dans l'avenir.

Rester au fait des technologies 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 calibre mondial, il importe que les employés aient et exploitent les derniers outils, logiciels et matériel pour pouvoir interagir efficacement avec les 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 pas perturbés par 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, inclusif, 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 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.

Ce risque est également évident dans les régions touchées par la disponibilité saisonnière des services de transport et de l'infrastructure de soutien en raison du tourisme ou d'autres facteurs. La disponibilité d'employés en nombre suffisant, notamment ceux qui occupent des postes liés aux enquêtes ou à l'appui, pendant ou après les heures normales de travail, accentue ce risque.

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](#). Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient un impact négatif sur la façon dont le BST mène ses activités.

Manque de ressources

La capacité d'enquête et les fonctions de soutien du BST demeurent 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'amoindrir leur incidence et de faire manquer l'occasion d'améliorer la sécurité des transports en temps opportun. L'initiative Recentrer les dépenses gouvernementales prévue dans le budget de 2023 ainsi que l'incertitude concernant l'orientation future sur les dépenses gouvernementales ont une incidence supplémentaire sur le risque pour les opérations du BST et sa capacité à produire des résultats.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 4 : Ressources prévues pour atteindre les résultats relativement aux enquêtes indépendantes de sécurité communication des risques dans le réseau de transport

Le tableau 4 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	32 899 005
Équivalents temps plein	193

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes du BST se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Priorités gouvernementales connexes

Plus de renseignements sur l'apport du BST au Plan de mise en œuvre fédéral du Canada pour le Programme à l'horizon 2030 et à la Stratégie fédérale de développement durable se trouvent dans notre [stratégie ministérielle de développement durable](#).

Répertoire des programmes

La responsabilité essentielle relative aux enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport est appuyée par les programmes suivants :

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

Des renseignements supplémentaires sur le répertoire des programmes pour les enquêtes indépendantes de sécurité communication des risques dans le réseau de transport se trouvent sur la page [Résultats dans l'InfoBase du GC](#).

Services internes

Dans la présente section

- [Description](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Ressources prévues pour atteindre les résultats](#)
- [Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones](#)

Description

Les services internes sont les services fournis au sein d'un ministère afin qu'il puisse s'acquitter de ses obligations et assurer la prestation de ses programmes. Les dix catégories de services internes sont les suivantes :

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

Plans visant à atteindre les cibles

Cette section présente les mesures prévues par le ministère pour atteindre les résultats et les cibles en ce qui a trait aux services internes.

Le personnel du programme Services internes continuera de veiller à ce que les opérations du BST soient bien soutenues. Les ressources en services internes sont réduites en raison, d'une part, de l'exercice approuvé Recentrer les dépenses gouvernementales découlant du budget de 2023 et, d'autre part, de la possibilité de nouvelles réductions dans le cadre de l'exercice Recentrer les dépenses gouvernementales à venir dans le budget de 2024. Le programme Services internes disposera donc de moins de ressources, et son personnel devra générer d'autres gains d'efficacité, en plus de faire progresser et d'exploiter pleinement et efficacement les outils et systèmes disponibles.

Une plus grande efficacité sera assurée notamment en saisissant des possibilités d'amélioration numérique, d'automatisation et d'intelligence artificielle qui pourraient se présenter. Le BST progresse et poursuivra sa migration vers le nuage afin de garantir que les employés peuvent utiliser efficacement les technologies en milieu de travail, qu'ils travaillent dans les bureaux du BST ou à distance. L'année prochaine, les progrès devraient inclure la migration vers SharePoint Online (version infonuagique) pour soutenir les enquêtes. Cette démarche rendra possible une meilleure intégration avec la plateforme Microsoft 365 actuelle, en plus d'améliorer l'expérience utilisateur et l'efficacité de façon générale.

D'importants progrès ont été réalisés relativement au groupe Science de la sécurité et de la technologie des transports (SSTT) : le laboratoire et l'administration centrale du BST déménageront dans un nouveau bâtiment à espace partagé sur le campus du Conseil national de recherches Canada à Ottawa, dans le cadre du programme Laboratoires Canada du gouvernement. Au cours de l'année à venir, le projet devrait passer à la phase de la conception détaillée ainsi qu'à l'attribution du contrat de services de gestion de la construction. Le BST continuera de collaborer avec ses partenaires, y compris le programme Laboratoires Canada et le Conseil national de recherches Canada, afin de faire progresser cette initiative transformatrice qui procurera au BST un environnement de travail renouvelé et hautement fonctionnel favorisant l'efficacité, la collaboration scientifique et l'innovation. Comme cette initiative exige des investissements et un financement de soutien continu au-delà des crédits actuels du BST, une priorité clé est de continuer à travailler avec nos partenaires et 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 son exploitation réussie à long terme.

Toujours à l'avant-garde, le BST reconnaît que son personnel constitue sa force, et le personnel des Services internes continuera de soutenir les initiatives axées sur le bien-être des employés, notamment en donnant suite aux résultats du Sondage annuel auprès des fonctionnaires fédéraux, en améliorant la sensibilisation et le soutien en matière de santé mentale et en promouvant des activités qui favorisent la diversité et l'inclusion. Nous continuons à faire avancer ces efforts pour soutenir un environnement et une culture de travail positifs.

Avec un programme très chargé comportant de nombreuses priorités, et face à la nécessité de faire avancer les dossiers et d'en faire plus avec moins de ressources, l'année à venir sera difficile pour le programme des Services internes. Les réductions attribuables à l'exercice Recentrer les dépenses gouvernementales sont considérables, et le BST surveillera la situation de près afin de réduire au minimum les effets que cela pourrait entraîner sur ses opérations.

Ressources prévues pour atteindre les résultats

Tableau 5 : Ressources prévues pour atteindre les résultats en ce qui a trait aux services internes pour l'exercice

Le tableau 5 fournit un résumé des dépenses prévues et des équivalents temps plein requis pour atteindre ces résultats.

Ressources	Prévues
Dépenses	8 224 751
Équivalents temps plein	52

[Des renseignements exhaustifs sur les ressources financières](#) et [les ressources humaines](#) en ce qui concerne le répertoire des programmes du BST se trouvent dans l'InfoBase du GC.

Planification de l'attribution de marchés aux entreprises autochtones

Le gouvernement du Canada demeure engagé à assurer la réconciliation avec les peuples autochtones et à améliorer les perspectives socioéconomiques en offrant de plus grandes possibilités aux entreprises des Premières Nations, des Inuits et des Métis au cours du processus d'approvisionnement fédéral.

Chaque année, les ministères du gouvernement du Canada doivent respecter la cible de 5 % de la valeur totale des marchés en ce qui concerne l'attribution de marchés à des entreprises autochtones. Cet engagement doit être entièrement mis en œuvre d'ici la fin de l'exercice 2024-2025.

Tableau 6 : Pourcentage de contrats attribués ou qu'il est prévu d'attribuer à des entreprises autochtones
Le tableau 6 présente les résultats actuels et réels ainsi que les résultats prévus et projetés quant au pourcentage total de contrats que le ministère a attribués à des entreprises autochtones.

Champ de déclaration de 5 %	Résultats réels de 2023-2024	Résultats prévus pour 2024-2025	Résultats projetés pour 2025-2026
Pourcentage total de marchés avec des entreprises autochtones	5,43 %	Résultat attendu : 11,75 % (*Le taux devrait diminuer avant la fin de l'exercice, à mesure que d'autres contrats sont conclus avec des entreprises non autochtones.) Résultat actuel : 15,94 %	Résultat estimé : 5,74 %

Le BST continuera de mettre l'accent sur l'approvisionnement auprès d'entreprises autochtones dans les services professionnels, la formation, l'ameublement et les technologies de l'information (TI), car ces secteurs représentent une grande partie du budget d'impartition annuel du BST. Lorsque la capacité du marché le permet, le BST utilisera l'outil Système des services professionnels centralisés (SSPC) pour octroyer ses contrats et visera principalement les entreprises autochtones; de plus, il envisagera de

réserver des contrats d'ameublement à des fournisseurs autochtones. Le résultat attendu en 2025-2026 tient compte de la fin de gros projets de TI. La disponibilité des services offerts par des entreprises autochtones dans des secteurs autres que les TI devrait être conforme à l'objectif général du gouvernement, qui est d'un minimum de 5 %.

Comme l'indique le plan du dernier exercice, le formulaire interne de demande de contrat du BST a été mis à jour pour sensibiliser nos clients à la capacité des entreprises autochtones de répondre à leurs exigences, de même que pour considérer et proposer des entreprises autochtones au moment de présenter des demandes de biens et de services. De plus, tous les dossiers récents sont remplis en suivant une liste de vérification pour l'approvisionnement auprès d'entreprises autochtones. Cette liste prend en compte les exigences des régions visées par un traité moderne et permet de déterminer si l'approvisionnement doit être confié à une entreprise autochtone.

Les agents de négociation des marchés mettront systématiquement en œuvre une consultation du Répertoire des entreprises autochtones afin de confirmer s'il existe une entreprise autochtone qualifiée pour chaque exigence afin de s'assurer que le BST atteint la cible établie à l'annexe E de la Directive sur la gestion de l'approvisionnement.

Dépenses et ressources humaines prévues

Cette section donne un aperçu des dépenses et des ressources humaines prévues du BST pour les trois prochains exercices et compare les dépenses prévues pour l'exercice 2025-2026 avec les dépenses réelles pour l'exercice en cours et les exercices précédents.

Dans la présente section

- [Dépenses](#)
- [Financement](#)
- [État condensé prospectif des opérations](#)
- [Ressources humaines](#)

Dépenses

Cette section présente un aperçu des dépenses prévues du ministère de 2022-2023 à 2027-2028.

Sommaire du rendement budgétaire

Tableau 7 : Sommaire des dépenses de trois exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 7 indique la somme d'argent dépensée par le BST au cours des trois derniers exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes. Les montants pour l'exercice en cours sont prévus en fonction des dépenses à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses réelles de 2022-2023	Dépenses réelles de 2023-2024	Dépenses prévues pour 2024-2025
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	27 886 696	31 285 048	32 893 173
Services internes	8 927 284	12 243 603	8 223 293
Total	36 813 980	43 528 651	41 116 466

Analyse des dépenses des trois derniers exercices

Les dépenses pour les exercices 2022-2023 et 2023-2024 tiennent compte des résultats réels déclarés dans les Comptes publics du Canada. L'augmentation des dépenses au cours de l'exercice 2023-2024 s'expliquait principalement par le financement additionnel reçu pour les opérations essentielles dans le cadre du budget de 2023 ainsi que par les coûts salariaux plus élevés attribuables aux conventions collectives. De plus, le BST a réalisé des investissements stratégiques dans les TI ainsi que dans la mise à niveau et le remplacement de l'équipement de laboratoire essentiel. Les frais de déplacement ont également augmenté à la suite de la reprise complète des opérations après la pandémie. La migration des applications vers un environnement infonuagique a également contribué à l'augmentation des coûts dans plusieurs catégories de dépenses.

Les dépenses projetées pour 2024-2025 sont fondées sur les autorisations anticipées au moment de préparer le rapport. Elles comprennent des fonds supplémentaires dans le Budget principal des dépenses, tenant compte du report du budget de fonctionnement de l'année précédente, ainsi que des augmentations salariales et des paiements salariaux rétroactifs découlant des conventions collectives.

Le BST s'attend aussi à reporter à l'exercice 2025-2026 une partie des fonds qui lui sont accordés.

Des renseignements financiers plus détaillés des exercices précédents se trouvent dans la [section Finances de l'InfoBase du GC](#).

Tableau 8 : Dépenses prévues au cours des trois prochains exercices pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Le tableau 8 indique la somme d'argent que le BST prévoit dépenser au cours des trois prochains exercices pour s'acquitter de ses responsabilités essentielles et assurer la prestation de ses services internes.

Responsabilités essentielles et services internes :	Dépenses prévues pour 2025-2026	Dépenses prévues pour 2026-2027	Dépenses prévues pour 2027-2028
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	32 899 005	32 942 646	32 942 646
Services internes	8 224 751	8 235 662	8 235 662
Total	41 123 756	41 178 308	41 178 308

Analyse des dépenses des trois prochains exercices

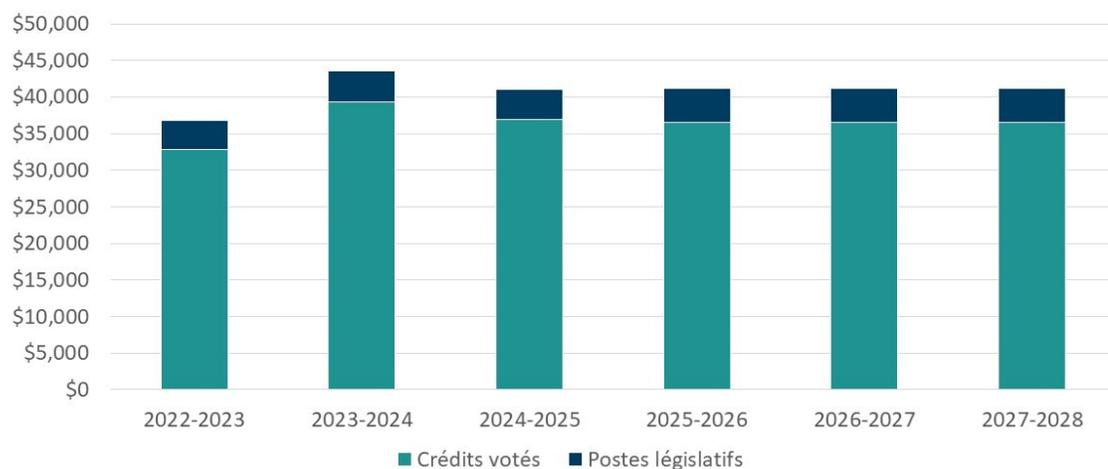
Analyse du tableau 8 : Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2025-2026 et les exercices futurs comprennent uniquement les montants du Budget principal des dépenses et des niveaux de référence annuels mis à jour. Ces montants n'incluent pas le financement additionnel ou exceptionnel qui pourrait être reçu par l'intermédiaire d'un budget supplémentaire des dépenses ou d'autres ajustements ponctuels. D'après les projections actuelles, les dépenses anticipées devraient rester stables dans les années à venir, et aucun changement important des niveaux de financement n'est prévu, à moins que le gouvernement n'en décide autrement dans l'avenir. Il convient de noter que l'initiative Recentrer les dépenses gouvernementales prévue dans le budget de 2023 a été prise en compte dans les montants du Budget principal des dépenses et de la mise à jour annuelle des niveaux de référence, et qu'elle est donc également prise en compte dans les données du tableau 8.

Des [renseignements financiers plus détaillés des dépenses prévues](#) se trouvent dans la section Finances de l'InfoBase du GC.

Financement

Cette section présente un aperçu du financement voté et législatif du ministère par rapport à ses responsabilités essentielles et à ses services internes. Pour en savoir plus sur les autorisations de financement, consultez les [budgets et dépenses du gouvernement du Canada](#).

Graphique 1 : Financement approuvé (législatif et voté) pour une période de six exercices
Le graphique 1 résume le financement voté et législatif du ministère pour la période de 2022-2023 à 2027-2028 (en milliers de dollars).



Exercice	2022-2023	2023-2024	2024-2025	2025-2026	2026-2027	2027-2028
Postes législatifs	3 985\$	4 195\$	4 169\$	4 630\$	4 637\$	4 637\$
Crédits votés	32 829 \$	39 334 \$	36 947\$	36 494\$	36 541\$	36 541\$
Total	36 814\$	43 529\$	41 116\$	41 124\$	41 178\$	41 178\$

Description textuelle du graphique 1

Exercice	Total	Crédits Votés	Postes législatifs
2022-2023	36 814 \$	32 829 \$	3 985 \$
2023-2024	43 529 \$	39 334 \$	4 195 \$
2024-2025	41 116 \$	36 947 \$	4 169 \$
2025-2026	41 124 \$	36 494 \$	4 630 \$
2026-2027	41 178 \$	36 541 \$	4 637 \$
2027-2028	41 178 \$	36 541 \$	4 637 \$

Analyse du financement législatif et voté pour une période de six exercices

Le graphique des tendances des dépenses ministérielles illustre les dépenses réelles (de 2022-2023 à 2023-2024) et les dépenses projetées et prévues (de 2024-2025 à 2027-2028) en milliers de dollars. 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. L'augmentation des salaires des employés attribuable aux négociations collectives ou à l'augmentation du nombre d'équivalents temps plein se traduit par une augmentation du montant requis au titre des régimes d'avantages sociaux des employés. Une analyse plus approfondie des tendances liées au présent tableau est fournie dans les sections précédentes.

Pour en savoir plus sur les crédits ministériels du BST, consultez le [Budget principal des dépenses de 2025-2026](#).

État condensé prospectif des opérations

L'état condensé prospectif des opérations donne un aperçu des opérations du BST de 2024-2025 à 2025-2026.

Tableau 9 : État condensé prospectif des opérations pour l'exercice terminé le 31 mars 2026 (en milliers de dollars)

Le tableau 9 résume les charges et les revenus affectant le coût de fonctionnement avant le financement du gouvernement et les transferts pour la période de 2024-2025 à 2025-2026. Les montants prévus et projetés dans le présent état des opérations ont été préparés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les montants prévus et projetés 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.

Renseignements financiers	Résultats prévus pour 2024-2025	Résultats projetés pour 2025-2026	Différence (projetés moins prévus)
Total des charges	45 512	45 456	-56
Total des revenus	8	7	-1
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	45 504	45 449	-55

Analyse des résultats prévus et projetés

Les résultats prévus du BST pour 2025-2026 devraient demeurer constants par rapport aux résultats prévus pour 2024-2025. Les revenus du BST ont une faible valeur en dollars et ont une incidence minime sur le coût global net des opérations.

Un [état condensé prospectif des opérations et des notes connexes pour 2025-2026](#) plus détaillés, y compris un rapprochement du coût net des opérations avec les autorisations demandées, sont accessibles sur le site Web du BST.

Ressources humaines

Cette section présente un aperçu des ressources humaines réelles et prévues du ministère pour la période de 2022-2023 à 2027-2028.

Tableau 10 : Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes
Le tableau 10 fournit un résumé des ressources humaines, en équivalents temps plein, associées aux responsabilités essentielles et aux services internes du BST pour les trois derniers exercices. Les

ressources humaines pour l'exercice en cours sont prévues en fonction des données de l'exercice à ce jour.

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2022-2023	Nombre d'équivalents temps plein réels pour 2023-2024	Nombre d'équivalents temps plein prévus pour 2024-2025
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	176	173	197
Services internes	51	54	52
Total	227	227	249

Analyse des ressources humaines des trois derniers exercices

Le nombre réel d'équivalents temps plein (ETP) pour 2022-2023 était de 227 ETP, ce qui correspond aux niveaux de dotation prévus. Pour l'exercice 2023-2024, le BST avait projeté une augmentation du nombre d'ETP à la suite de l'approbation du budget de 2023, lequel fournissait au BST des fonds additionnels pour les exigences opérationnelles essentielles; toutefois, les retards survenus pendant la création de nouveaux postes et les mesures de dotation ont empêché le BST de pourvoir tous les postes vacants avant la fin de l'exercice 2023-2024. À mesure que les processus de dotation se poursuivent, on anticipe que le BST comptera 249 ETP d'ici la fin de l'exercice 2024-2025.

Tableau 11 : Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Le tableau 11 présente des renseignements sur les ressources humaines, en équivalents temps plein, pour les responsabilités essentielles et les services internes du BST prévus au cours des trois prochains exercices.

Responsabilités essentielles et services internes	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2025-2026	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2026-2027	Nombre d'équivalents temps plein prévus en 2027-2028
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	193	193	193
Services internes	52	52	52
Total	245	245	245

Analyse des ressources humaines pour les trois prochains exercices

À compter de l'exercice 2025-2026, le BST prévoit de maintenir un nombre constant d'équivalents temps plein (ETP). La réduction prévue de 4 ETP à partir de 2024-2025 est le résultat de l'initiative Recentrer les dépenses gouvernementales prévue dans le budget de 2023.

Renseignements ministériels

Profil du ministère

Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc, C.P., C.R., député

Administrateur général : Yoan Marier

Portefeuille ministériel : Conseil Privé

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

Année de constitution ou de création : 1990

Coordonnées du ministère

Adresse postale :

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

Numéro de téléphone : 1-800-387-3557

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

Site(s) Web : www.bst.gc.ca

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le site Web du BST :

- [ACS Plus](#)

Des renseignements sur la stratégie ministérielle de développement durable du BST sont disponibles sur le [site Web du BST](#).

Dépenses fiscales fédérales

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

Il est possible de recourir au système fiscal pour atteindre des objectifs de politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'imposition, 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](#).

Ce rapport fournit 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 aux résultats de l'ACS Plus liés aux dépenses fiscales.

Définitions

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

Est un outil analytique servant à l'élaboration de politiques, de programmes et d'autres initiatives adaptés et inclusifs. Il s'agit d'un processus permettant de comprendre qui est impacté par l'enjeu ou l'occasion abordée par l'initiative; de déterminer comment l'initiative pourrait être adaptée aux différents besoins des personnes les plus impactées; de même que d'anticiper et de lever les obstacles empêchant d'accéder à l'initiative ou d'en bénéficier. L'ACS Plus est une analyse intersectionnelle qui va au-delà des différences biologiques (sexe) et socioculturelles (genre), pour prendre en compte d'autres facteurs tels que l'âge, le handicap, l'éducation, l'ethnicité, la situation économique, la géographie (y compris la ruralité), la langue, la race, la religion et l'orientation sexuelle.

L'utilisation de l'ACS Plus implique d'adopter dans notre travail une approche qui tienne compte du genre et de la diversité. Prendre en compte tous les facteurs identitaires intersectionnels dans le cadre de l'ACS Plus, pas seulement le sexe et le genre, est un engagement du gouvernement du Canada.

Cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'un ministère, 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 ministères 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)

Autorisations non budgétaires comprenant des opérations sur l'actif et le passif pour des prêts, des placements et des avances ou des comptes à fins déterminées, établis en vertu de lois particulières ou d'autorisations non législatives dans le budget des dépenses et ailleurs. Les opérations non budgétaires sont des dépenses et des rentrées liées aux créances du gouvernement envers des tiers et à ses obligations à l'égard de ces derniers. Les opérations non budgétaires incluent l'ensemble des opérations

portant sur les prêts, les investissements et les avances de fonds; en comptant et en comptes débiteurs; en fonds publics reçus ou perçus à des fins admises; et tout autre actif et responsabilité. Les autres biens ou obligations, qui ne sont pas définis de façon précise dans les codes d'autorisations G à P, doivent être enregistrés sous un code R, qui est le code d'autorisation résiduel pour tous les autres biens et obligations.

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

entreprise autochtone (indigenous business)

Organisation qui, aux fins de l'annexe E – Procédures obligatoires pour les marchés attribués aux entreprises autochtones de la Directive sur la gestion de l'approvisionnement ainsi que de l'engagement du gouvernement du Canada d'attribuer obligatoirement chaque année au moins 5 % de la valeur totale des marchés à des entreprises autochtones, correspond à la définition et aux exigences définies dans le [Répertoire des entreprises autochtones](#).

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.

indicateur de rendement (performance indicator)

Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'un ministère, 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 ministères fédéraux 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 un ministère 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.

priorités gouvernementales (government priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2025-2026, les priorités gouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le dernier discours du Trône.

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)

Rapport qui présente les réalisations réelles d'un ministère 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 retenues ont été cernées.

répertoire des programmes (program inventory)

Compilation de l'ensemble des programmes du 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 attribuable en partie aux activités d'un ministère, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'un ministère, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence du ministère.

résultat ministériel (departmental result)

Effet ou résultat que vise un ministère. Un résultat ministériel échappe généralement au contrôle direct des ministères, mais il devrait être influencé par les résultats des programmes.