

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2019–2020

Rapport sur les résultats ministériels

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

L'honorable Dominic LeBlanc, c.p., c.r., député
Président du Conseil privé de la Reine
pour le Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2020

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

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

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au <https://www.bst-tsb.gc.ca>

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande

Table des matières

Message de la présidente	1
Coup d'œil sur les résultats ainsi que le contexte opérationnel	3
Résultats : ce que nous avons accompli	5
Responsabilités essentielles	5
Services internes	23
Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines	25
Dépenses réelles	25
Ressources humaines réelles	27
Dépenses par crédit voté.....	28
Dépenses et activités du gouvernement du Canada.....	28
États financiers et faits saillants des états financiers	28
Renseignements supplémentaires	31
Profil organisationnel	31
Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons	31
Cadre de présentation de rapport	31
Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes	33
Tableaux de renseignements supplémentaires	33
Coordonnées de l'organisation.....	33
Annexe : définitions	34
Notes en fin d'ouvrage	38

Message de la présidente

L'année 2019-2020 a été une année chargée pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Elle a été marquée par la collaboration internationale, des changements organisationnels importants, des défis relevés et surmontés, et des transitions audacieuses pour tenter d'anticiper un avenir incertain.

Au début de l'exercice, le BST a participé à des réunions avec des partenaires internationaux clés : d'abord, lorsque nous avons accueilli les dirigeants de l'International Transportation Safety Association (ITSA), à Québec; et ensuite, lorsque des cadres supérieurs du BST ont rencontré leurs homologues du National Transportation Safety Board (NTSB) à Washington (D.C.). Ces deux événements ont donné lieu à des discussions franches et ouvertes sur des questions et des préoccupations stratégiques.

Le mois d'août a été marqué par l'arrivée d'un nouvel administrateur en chef des opérations, suivi peu après de nouveaux directeurs pour la Direction des enquêtes maritimes, la Direction des communications et la Direction des enquêtes ferroviaires et pipelinières. Chaque directeur apporte ses vastes connaissances et expériences, et leur arrivée est essentielle au processus important et continu du renouvellement de l'organisation.

En janvier 2020, nous avons connu le tragique accident du vol 752 de la Ukraine International Airlines en Iran. Le BST a répondu à l'appel lorsqu'il faisait les manchettes partout au pays et dans le monde. Conformément aux accords internationaux, nous avons obtenu le statut d'expert dans le cadre de l'enquête et nous avons envoyé deux enquêteurs à Téhéran. Une fois arrivés, les enquêteurs ont reçu et examiné des renseignements factuels publiés par le bureau d'enquête sur les accidents d'aéronefs de la République islamique d'Iran, qui est chargé de l'enquête sur la sécurité en tant qu'État d'occurrence. Plus tard, deux enquêteurs du BST se sont rendus à Paris (France) pour participer au téléchargement des données des enregistreurs de bord de l'aéronef. À chaque étape, nous sommes restés ouverts et transparents sur les limites de ce que nous étions autorisés à faire et à diffuser dans le cadre de ce processus. Nous avons respecté nos responsabilités et engagements internationaux, et nous avons communiqué avec d'autres États et organisations, le tout dans le but de donner des réponses aux familles et à tous les Canadiens.

Au cours de cette période, le Bureau a également tenu des consultations avec le gouvernement et les intervenants de l'industrie afin d'élaborer la prochaine édition de notre Liste de surveillance. La Liste de surveillance contient les principaux enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Au cours d'une période de quatre mois allant du mois d'octobre à février, nous avons reçu des commentaires de centaines de représentants dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire. Ces renseignements seront essentiels au

moment où nous déciderons des questions qui ont connu la plus forte progression et lesquelles devront recevoir encore plus d'attention dans les mois à venir.

Enfin, la fin de l'exercice a soulevé un autre défi, sous la forme de la pandémie de la COVID-19. L'ensemble de notre organisation étant contraint de faire une transition brusque vers le télétravail, les employés, les gestionnaires et les directeurs ont migré presque du jour au lendemain vers une façon virtuelle de travailler. Cette nouvelle réalité a été rendue possible non seulement par les efforts de notre équipe des TI, mais aussi parce que, grâce à notre Plan stratégique 2016-2021, nous étions déjà dans une bonne position pour effectuer un tel changement. Les signatures électroniques, l'utilisation accrue de la vidéoconférence et des conditions de travail plus souples devraient tous nous aider à continuer de naviguer dans les eaux incertaines qui nous attendent.

Entre-temps, le BST poursuit ses activités « régulières » d'enquête sur les événements de transport. Comme toujours, lorsqu'un accident ou un incident survient, nous chercherons à savoir ce qui s'est passé et pourquoi, afin de mieux communiquer les améliorations nécessaires en matière de sécurité. Dans un monde en constante évolution, les Canadiens et le monde entier peuvent compter sur cette priorité

Kathleen Fox

Coup d'œil sur les résultats ainsi que le contexte opérationnel

Utilisation des ressources du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) en 2019-2020

Ressources financières : 35 700 486 \$

Ressources humaines : 220 équivalents temps plein

- Le nombre total d'accidents signalés, tous modes confondus, était de presque 5 % plus élevé en 2019 qu'en 2018, ce qui est aussi de 7 % supérieur à la moyenne sur 10 ans.
- Il y a eu plus de décès en 2019 qu'en 2018 dans tous les secteurs de transport. Cela représente une hausse de 13 % par rapport à la moyenne sur 10 ans.
- En 2019-2020, le BST a commencé 66 enquêtes, en a achevé 50 et avait 84 enquêtes en cours à la fin de l'exercice.
- Le Bureau a établi que les réponses aux 13 recommandations en suspens avaient fait l'objet d'une attention entièrement satisfaisante et a émis 5 nouvelles recommandations en 2019-2020. Cela porte à 83 % la proportion des recommandations du BST qui ont fait l'objet d'une attention entièrement satisfaisante, soit 1,5 % de plus qu'en mars 2019.
- À la suite de l'abattage du vol 752 d'Ukraine International Airlines en janvier 2020, le BST a envoyé deux enquêteurs à Téhéran pour rencontrer des enquêteurs iraniens et visiter le lieu de l'accident. Le BST fait tout ce qui est en son pouvoir pour trouver des réponses pour la population canadienne.
- La pandémie de la COVID-19 survenu à la fin de l'exercice a plongé le BST dans une mise en œuvre accélérée dans un lieu de travail numérique. Le passage à divers outils électroniques et systèmes numériques a permis au BST de continuer à fonctionner sans interruption majeure pendant la pandémie en cours.
- En 2019-2020, le BST a tenu de nombreuses consultations avec des intervenants clés afin d'obtenir leurs points de vue sur les enjeux, y compris les enjeux multimodaux, comme la gestion de la fatigue, et la gestion de la sécurité et surveillance. Les commentaires résultant de ces consultations constitueront une contribution précieuse à la prochaine édition de la Liste de surveillance du BST qui sera publiée lors de l'exercice prochain.

Contexte opérationnel: conditions touchant notre travail

Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un réseau de transport canadien et international très vaste et complexe. Bon nombre d'organisations canadiennes et étrangères sont responsables d'améliorer la sécurité des transports ou y prennent part. Le BST n'a pas le pouvoir ou l'autorité nécessaire pour ordonner à autrui de mettre en œuvre ses recommandations ou d'apporter des changements. Le Bureau doit donc présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, la Régie de l'énergie du Canada et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers à participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, le BST doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » d'affecter ses ressources et de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité, et ce, malgré d'autres priorités concurrentes.

En outre, vu la mondialisation croissante de l'industrie du transport, les gouvernements et l'industrie cherchent à harmoniser davantage les politiques et les pratiques entre pays dans le but de faciliter le commerce transfrontalier ainsi que la circulation des personnes et des biens. Par exemple, les règles qui s'appliquent aux trains qui traversent chaque jour la frontière canado-américaine doivent être harmonisées afin d'éviter de ralentir ou d'arrêter les trains, ou encore de causer des problèmes administratifs aux sociétés. Cela complique alors le travail du BST. Pour obtenir des résultats (c. à d. faire mettre en œuvre des mesures de sécurité), le BST ne peut plus simplement se tenir en contact avec les parties intéressées canadiennes et les convaincre d'agir de leur propre initiative. Le BST doit convaincre les parties intéressées canadiennes et étrangères de prendre des mesures de façon coordonnée et uniforme.

Le volume d'activités du BST est influencé par le nombre, la gravité et la complexité des événements de transport, qui sont impossibles à prédire efficacement. Cette incertitude pose certains défis en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. De plus, au cours des dernières années, la visibilité du BST a augmenté considérablement à la suite d'enquêtes sur des événements très médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'utilisation accrue des médias sociaux pour transmettre des renseignements sur la sécurité. La visibilité accrue du BST a fait en sorte que les attentes des intervenants et du public sont plus élevées que jamais.

En 2020-2021, le BST continuera ses projets visant à examiner et à moderniser ses processus opérationnels de base et ses produits, de sorte que le BST puisse optimiser encore plus l'utilisation de ses ressources et qu'il s'adapte aux attentes changeantes du public. Toutefois, l'équipe de direction s'assurera qu'un juste équilibre soit maintenu entre l'atteinte des objectifs à court terme et celle des objectifs à long terme. Pour en

savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats accomplis 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 réseau de transport

Description

L'unique objectif du BST 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 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 des mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Faits saillants de la planification

La réalisation du mandat du BST est mesurée par trois types d'indicateurs de résultats ministériels. Premièrement, certains indicateurs de rendement visent à rendre compte de la sécurité globale du réseau de transport. Toutefois, bon nombre de facteurs variables influencent la sécurité des transports, et un grand nombre d'organisations jouent un rôle vis à vis de ce résultat ultime. Il n'existe aucun moyen d'attribuer directement des améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Les taux d'accident et de mortalité sont utilisés en tant que meilleurs indicateurs disponibles. Au cours des dernières années, ces indicateurs ont révélé des avancées positives en matière de sécurité des transports, et on s'attend généralement de nouveau à des résultats positifs en 2019-2020.

Les résultats ministériels du BST sont également mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réaction aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Le BST doit présenter des arguments percutants pour convaincre les « agents de changement » de prendre des mesures en réponse aux lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, les mesures prises et leur rapidité d'exécution représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Le BST communique activement avec les intervenants dans tous les modes. Toutefois, les cibles de rendement établies varient par mode afin de tenir compte des points de repère et des défis différents d'un mode à l'autre. Plusieurs indicateurs ont progressé en 2019-2020. Toutefois, le BST n'a pas atteint tous ses

objectifs de rendement dans tous les modes de transport. En effet, il faudra plus de temps pour mener à terme les initiatives de modernisation en cours.

Servir les Canadiens et les Canadiennes

En 2019-2020, le BST a continué de faire des efforts concertés pour maintenir la qualité des enquêtes et des rapports dans tous les modes tout en améliorant leur rapidité d'exécution. Cette année, le BST a commencé 66 enquêtes et en a achevé 50 de diverses catégories.

Il y eut une légère augmentation de la durée moyenne des enquêtes de toutes catégories. La durée d'exécution de l'enquête sur des questions de sécurité de catégorie 1, une étude complète sur les questions de sécurité dans le secteur du taxi aérien au Canada, fut de 1696 jours. Pour l'enquête complexe de catégorie 2, la durée fut de 680 jours, alors que la durée d'exécution de l'enquête complexe de catégorie 2 fut de 598 jours en 2018-2019. Pour les 22 enquêtes détaillées de catégorie 3 complétées en 2019-2020, la durée moyenne d'exécution fut de 493 jours ce qui représente une augmentation de 52 jours par rapport à la moyenne de 441 jours pour les 23 enquêtes détaillées de catégorie 3 complétées en 2018-2019. Cette année, les 26 enquêtes de portée limitée de catégorie 4 ont été complétées en une durée moyenne de 228 jours, légèrement à la hausse de la moyenne de 224 jours pour les 48 enquêtes de portée limitée de catégorie 4 complétées en 2018-2019.

En ce qui concerne les réponses à ses recommandations, le BST a continué de travailler en collaboration avec Transports Canada pour réviser d'anciennes recommandations en suspens depuis beaucoup trop longtemps et prendre les mesures qui s'imposent afin de fermer ces dossiers. L'accent a été mis plus particulièrement sur les recommandations sur la sécurité du transport aérien, étant donné le nombre élevé de recommandations non résolues dans ce secteur. En 2019-2020, au total, 71 recommandations ont été réexaminées, et la réponse a été jugée entièrement satisfaisante pour 13 d'entre elles, ce qui porte la proportion totale de recommandations ayant reçu une attention entièrement satisfaisante à 82,9 %. Le BST a également poursuivi ses activités de sensibilisation pour inciter les intervenants à participer à des discussions proactives et les encourager à mettre en œuvre des mesures de sécurité pouvant atténuer les risques qui ont été cernés.

Étant donné la nature des travaux effectués par le BST, les employés sont assujettis de manière significative au stress, à des traumatismes émotionnels ou à d'autres risques en matière de santé et de sécurité au travail. En 2019-2020, le BST a pris des mesures concrètes afin de créer un milieu de travail où les répercussions sur le bien-être des employés sont réduites au minimum. En plus d'avoir finalisé sa Stratégie sur la santé mentale, le BST a rendu les formations suivantes du Programme d'apprentissage mixte disponible à ses employés : Prévenir le harcèlement et la violence au travail, Respect des différences et lutte contre la discrimination et Santé mentale au travail. Le BST a aussi modifié sa procédure interne pour la divulgation de plaintes d'harcèlement et

d'actes répréhensibles en milieu de travail afin de la rendre plus transparente et d'encourager la confiance des employés envers le processus.

Améliorer les principaux processus et produits opérationnels

En 2019-2020, le BST a mis en œuvre des modifications à la Politique de classification des événements, ce qui a entraîné des changements à ses produits et à ses processus tel que l'addition des enquêtes étrangères de catégorie 6. L'introduction de cette catégorie d'enquête permet au BST de mieux rendre compte du temps travaillé à soutenir les enquêtes d'un organisme d'enquêtes étranger. Finalement, le BST a examiné et modifié ses délais et objectifs de rendement pour toutes les catégories d'enquêtes.

Le BST a mis à jour sa Politique sur la publication des données sur les événements afin de bien définir la méthode de publication des données sur les événements recueillis par le BST. La Politique sur la présentation d'observations sur les projets de rapports confidentiels a été mise à jour afin de mieux définir les critères de sélection des personnes désignées pour l'examen, qui seront invitées à soumettre des observations sur les projets de rapport confidentiels (PRC), et d'établir un cadre de référence pour le traitement des observations sur les PRC. Finalement, la Politique sur la conservation et l'élimination des biens matériels a été développée afin de présenter les procédures du BST relativement à la manipulation, la conservation et l'élimination de biens matériels recueillis par le BST aux fins d'enquête.

Moderniser notre milieu de travail

En 2019-2020, le BST a poursuivi les initiatives de modernisation de son milieu de travail afin de faciliter le travail d'équipe, d'exploiter les avantages de la technologie et d'obtenir les meilleurs résultats possibles avec des processus, des structures et des systèmes efficaces, interconnectés et plus souples. On a notamment commencé les travaux nécessaires à la mise en œuvre du système mandaté par le GC pour la gestion électronique des documents (GC Docs) pour tous les documents n'étant pas reliés aux enquêtes. Le BST a également poursuivi ses efforts pour mettre au point un outil de gestion de projets qui remplacera les multiples applications indépendantes actuellement utilisées pour gérer les projets par différentes directions de l'organisation. D'importants investissements ont été réalisés afin de moderniser l'équipement informatique, de sorte que les employés ont maintenant la flexibilité et la mobilité nécessaires pour travailler de n'importe où. Un programme de formation robuste basé sur les compétences à l'intention des enquêteurs a été mis en œuvre en 2019-2020. Des efforts et des investissements considérables ont été consentis afin de moderniser nos installations, ainsi que nos programmes de santé et de sécurité au travail et de bien-être des employés. La planification des travaux de modernisation de nos locaux et des équipements de l'administration centrale et du Laboratoire s'est poursuivie.

Au cours de l'exercice 2019-2020, le BST a élaboré et mis en œuvre une stratégie visant à orienter ses interactions avec les peuples autochtones au cours des enquêtes.

Cette stratégie harmonise le BST avec la priorité du gouvernement visant la réconciliation et une relation renouvelée avec les peuples autochtones. Dans le cadre de cette stratégie, le BST a organisé une formation de sensibilisation à l'intention des enquêteurs et du personnel des relations avec les médias.

Actualiser les cadres législatifs et réglementaires

L'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive (EAVL) est un enjeu de sécurité qui perdure dans le mode ferroviaire. Ces enregistreurs pourraient fournir des renseignements très utiles pour aider les enquêteurs du BST à effectuer leur travail; ils pourraient également aider les compagnies de chemin de fer à gérer la sécurité de façon proactive dans le cadre de leurs systèmes de gestion de la sécurité. Le BST a continué de fournir des conseils techniques à Transports Canada afin de mettre en place les documents réglementaires nécessaires pour l'installation des EAVL. Le projet de règlement a été publié aux fins de consultation publique dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2019.

Principaux risques : choses qui pourraient toucher notre capacité de réaliser nos plans et nos résultats

Le BST est confronté à des risques stratégiques clés qui représentent une menace potentielle à la réalisation de son mandat. Ces risques justifient une vigilance particulière à tous les niveaux de l'organisation.

Il y a un risque que la crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST puissent être touchées si le BST ne parvient pas à suivre le rythme des changements technologiques dans l'industrie des transports. Le BST mène ses opérations dans le contexte d'un très vaste système de transport canadien et international qui gagne en complexité en raison de changements technologiques rapides. De nouveaux concepts, le niveau croissant d'automatisation dans les opérations et l'introduction de dispositifs pilotés à distance dans les systèmes de transports existants ne sont que quelques exemples mettant en évidence cet environnement difficile. Les progrès de la technologie engendrent également une croissance exponentielle dans les données accessibles pour les enquêtes et les autres analyses de sécurité. Le BST doit évoluer pour s'assurer que les nouvelles sources de données sont bien exploitées, gérées de façon optimale et pleinement analysées.

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux outils, systèmes et applications technologiques actuels pour assurer qu'ils puissent effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. Il faut notamment disposer de l'infrastructure et des applications de TI appropriées, de même que l'équipement de laboratoire nécessaire. Le BST doit utiliser les versions actuelles de tous les systèmes ou plateformes d'exploitation de TI et de toutes les applications logicielles afin d'assurer la disponibilité des services d'entretien et de soutien de la part des fournisseurs. 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 des cyberattaques et des inondations.

La nécessité de faire preuve de vigilance à l'égard de la gestion des employés et de leur bien-être constitue un autre défi. 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. Les enquêteurs du BST sont régulièrement exposés à des sites d'accidents ayant causé des blessures et des morts, de même qu'à des interactions directes avec des survivants bouleversés et avec les familles des victimes. D'autres employés exposés à certains aspects des enquêtes peuvent également subir des traumatismes par procuration. Les employés ont en outre exprimé des préoccupations au sujet du harcèlement et du respect en milieu de travail. Sans une main-d'œuvre en bonne santé, le BST ne serait pas en mesure de remplir son mandat et d'atteindre ses objectifs stratégiques.

Il y a un risque lié à la préparation opérationnelle qui pourrait nuire à la capacité du BST de s'acquitter de son mandat d'une manière continue et permanente. Il y a un risque que le BST ne puisse pas déployer ses enquêteurs en temps opportun dans l'Arctique et d'autres régions éloignées, ni d'y maintenir le bon déroulement des opérations, en raison de la disponibilité limitée de services de transport et d'infrastructure de soutien. Il y a également un risque que les plans d'urgence modaux ne soient pas suffisamment robustes ou n'aient pas fait l'objet d'exercices suffisants pour assurer un état de préparation convenable. En outre, il y a un risque que notre planification et notre soutien logistique ne soient pas adaptés aux déploiements dans l'Arctique de même qu'au commandement et au contrôle des événements sur les lieux de catastrophes majeures. Ces risques sont aggravés par le fait que, dans de nombreux cas, une seule personne est responsable d'une tâche spécifique ou possède une expertise particulière. Si cette personne n'est pas disponible, cela pourrait exposer l'organisme à un risque accru. Le BST a également dû relever des défis liés au recrutement et au maintien en poste d'employés expérimentés et qualifiés dans certains secteurs opérationnels en raison des salaires plus élevés dans le secteur privé, d'une pénurie de travailleurs qualifiés et du départ à la retraite de la génération d'employés du baby-boom. De plus, en raison de la petite taille de son effectif, le BST peut ne pas être en mesure de s'occuper de deux événements majeurs en même temps.

Gérer la charge de travail et les attentes est un défi de taille. La charge de travail du BST (le volume d'activités) 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. Cette incertitude pose certains défis en ce qui concerne la planification et la gestion des ressources du BST, qui, à leur tour, peuvent avoir une incidence sur sa capacité à remplir efficacement son mandat. Au cours des dernières années, la visibilité du BST a considérablement augmenté en raison des enquêtes sur des événements hautement médiatisés, du programme de sensibilisation du BST et de l'augmentation de l'utilisation des médias sociaux pour partager l'information sur la sécurité. Notre solide réputation et notre visibilité accrue ont généré des attentes plus élevées chez les intervenants et le public, et ces attentes devraient continuer d'augmenter. De plus, les politiques, les directives et les systèmes imposés à l'échelle du gouvernement ont

beaucoup augmenté au cours des dernières années (notamment les systèmes des RH, la gestion de l'information, le gouvernement ouvert, le site Web du Canada, les voyages, la sûreté), ce qui a engendré du travail supplémentaire qui n'est pas directement lié à la réalisation du mandat du BST.

Un autre risque auquel le BST est confronté concerne les contestations juridiques de ses processus opérationnels, de ses pouvoirs des enquêteurs et de la loi qui régit ses activités. Comme la société canadienne devient de plus en plus judiciairisée, les gens et les organismes cherchent à obtenir une indemnité plus importante pour les pertes ou dommages. Les plaideurs veulent obtenir les renseignements en temps voulu afin d'intenter des poursuites dès que possible et régler leurs demandes. Cela a entraîné une augmentation du nombre de demandes d'information auprès du BST non seulement par l'intermédiaire du processus d'accès à l'information, mais également par les tribunaux (requêtes de divulgation ou de production). Ces demandes visent habituellement à obtenir les notes de l'enquêteur, les déclarations des témoins, les documents provisoires, la correspondance et d'autres documents pour des utilisations qui ne sont pas nécessairement compatibles avec le mandat du BST de faire progresser la sécurité des transports. Le BST a également subi des pressions accrues visant la divulgation d'information privilégiée comme les enregistrements vocaux de bord et les transcriptions, de même que les déclarations des témoins. De plus, 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). Si le BST ne maintient pas de solides processus d'enquête et de GI qui sont systématiquement appliqués à l'échelle de l'organisme, et s'il ne s'assure pas de l'exécution et du respect de sa loi habilitante, il y a un risque que les tribunaux rendent des décisions qui auraient des répercussions négatives sur la façon dont le BST mène ses travaux.

Expérimentation

Le BST n'a pas fait aucune expérimentation en 2019-2020.

Résultats

Notes à propos des indicateurs :

Taux d'accident

Cet indicateur est mesuré comme suit :

- Pour le secteur 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 maritime, le taux correspond au nombre de navires commerciaux d'immatriculation canadienne de 15 tonnes brutes ou plus (à l'exception des navires à passagers et des bateaux de pêche) en cause dans un accident lié à la marine marchande par million de navires-kilomètres.
- Pour le secteur pipelinier, le taux correspond au nombre d'accidents par exajoule.
- Pour le secteur ferroviaire, le taux correspond au nombre d'accidents survenus sur la voie principale par million de trains-milles en voie principale.

Pour déterminer si la cible est atteinte, le taux de l'année courante est comparé à la moyenne sur 10 ans. Lorsque le résultat de l'année courante est en deçà ou égal à la moyenne sur 10 ans, la cible est considérée comme atteinte. Pour le secteur maritime, les données portant sur les navires-kilomètres sont seulement disponibles de 2015 à 2019. Pour ces données, lorsque le résultat de l'année courante est en deçà ou égal à la moyenne sur 4 ans, la cible est considérée comme atteinte.

Nombre d'accidents mortels

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

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.

Temps moyen pour produire un rapport d'enquête

Indicateur remplacé par les nouveaux indicateurs ci-dessous, conformément à la nouvelle Politique de classification des événements du BST, à compter de l'exercice financier 2019-2020.

Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié

Indicateur éliminé, conformément à la nouvelle Politique de classification des événements du BST, à compter de l'exercice financier 2019-2020.

Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4

À compter de l'exercice financier 2020-2021, la cible pour cet indicateur de rendement sera modifiée par « 220 jours », conformément à des modifications faites à la Politique de classification des événements du BST.

Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5

À compter de l'exercice financier 2020-2021, cet indicateur de rendement sera remplacé par les deux indicateurs suivants, conformément à des modifications faites à la Politique de classification des événements du BST :

Tableau 1. Indicateur de rendement modifié : durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5 (avec déploiement)	90 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5 (sans déploiement)	60 jours

Secteur aérien :

Tableau 2. Système de transport aérien: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019–20 20	Résultats réels 2018–2019	Résultats réels 2017–2018
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident	Mars 2020	<p>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.</p> <p>En 2019, le taux d'accidents aéronautiques était de 3,7 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,9 accidents.</p>	<p>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.</p> <p>En 2018, le taux d'accidents aéronautiques était de 3,5 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 5,2 accidents.</p>	<p>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.</p> <p>En 2017, le taux d'accidents aéronautiques était de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 4,8 accidents.</p>
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2020	<p>Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 33, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 30, et le nombre de décès était de 70, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 52.</p>	<p>Cible atteinte En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 23, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 32, et le nombre de décès était de 38, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 55.</p>	<p>Cible atteinte En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 21, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 33, et le nombre de décès était de 32, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 57.</p>

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»	74%	Mars 2020	Cible atteinte 77%	Cible atteinte 75%	Cible atteinte 73%
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 2020	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)Note	12 ans L'objectif final est d'atteindre une moyenne de 7 ans	Mars 2020 Mars 2021	Cible atteinte 10,5 ans	Cible atteinte 11 ans	Cible non atteinte 12,4 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 278 jours	Cible non atteinte 545 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75%	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 87%	Cible non atteinte 28%
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 1696 jours	Cible atteinte 689 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête complexe de catégorie 2	600 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 686 jours	Cible atteinte 550 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2020	Cible atteinte 428 jours	Cible atteinte 447 jours	Sans objet

Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	200 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 212 jours	Cible atteinte 192 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2020	Cible atteinte 39 jours	Cible atteinte 14 jours	Sans objet

Secteur maritime:

Tableau 3. Système de transport maritime: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident	Mars 2020	<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 sur 10 ans. 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> <p>4,9 accidents par million de kilomètres-</p>	<p>Cible atteinte</p> <p>En 2018, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2018 étaient de:</p> <p>2,0 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 2,8 accidents;</p>	<p>Cible atteinte</p> <p>En 2017, les taux d'accidents des navires commerciaux canadiens, des navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, et des bateaux de pêche étaient inférieurs à la moyenne sur 10 ans.</p> <p>Les taux d'accidents maritimes en 2017 étaient de :</p> <p>2,5 accidents pour 1000 mouvements de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 3,1 accidents;</p>

				navires de navires commerciaux canadiens, ce qui est inférieur à la moyenne sur 4 ans de 6,3; 2,0 accidents par million de kilomètres-navires de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est supérieur à la moyenne sur 4 ans de 1,6; 5,0 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,2 accidents.	1,0 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident; 5,1 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,3 accidents.	1,3 accident pour 1000 mouvements de navires commerciaux étrangers autres que des bateaux de pêche, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1,5 accident; 5,8 accidents pour 1000 bateaux de pêche actifs, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 6,7 accidents.
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2020	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 13, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 11,3, et le nombre de décès était de 17, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 15,2 décès.	Cible non atteinte En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 14, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 11,9, et le nombre de décès était de 20, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 16,0 décès.	Cible non atteinte En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 10, ce qui est inférieur à la moyenne sur dix ans de 12,4, et le nombre de décès était de 11, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 16,4 décès.
Les organismes de réglementation et l'industrie du transport prennent des mesures relativement	Pourcentage de réponses aux recommandations qui dénotaient une «attention entièrement satisfaisante»	85%	Mars 2020	Cible atteinte 85%	Cible non atteinte 83%	Cible atteinte 86%

aux lacunes de sécurité relevées						
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 2020	Cible non atteinte 33%	Cible atteinte 60%	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)	10,5 ans L'objectif final est d'atteindre une moyenne de 7 ans	Mars 2020 Mars 2021	Cible non atteinte 10,6 ans	Cible atteinte 10,6 ans	Cible non atteinte 10,9 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 358 jours	Cible non atteinte 466 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75%	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 77%	Cible non atteinte 50%
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2020	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 2020	Sans objet	Cible atteinte 574 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 548 jours	Cible atteinte 417 jours	Sans objet

Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	200 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 341 jours	Cible non atteinte 294 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2020	Cible atteinte 30 jours	Cible atteinte 52 jours	Sans objet

Secteur pipelinier :

Tableau 4. Système de transport pipelinier: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident	Mars 2020	Cible atteinte En 2019, le taux d'accidents de pipeline était de 0,0 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,4 accident.	Cible atteinte En 2018, le taux d'accidents de pipeline était de 0,06 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,3 accident.	Cible atteinte En 2017, le taux d'accidents de pipeline était de 0,3 accident par exajoule, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 0,5 accident.
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2020	Cible atteinte Il n'y a eu aucun accident mortel.	Cible atteinte Il n'y a eu aucun accident mortel.	Cible atteinte Il n'y a eu aucun accident mortel.
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 2020	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 2020	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)	L'objectif final est d'atteindre une moyenne de 7 ans	Mars 2021	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 393 jours	Cible dépassée 275 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75%	Mars 2020	Sans objet	Cible non atteinte 50%	Cible atteinte 100%
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2020	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 2020	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 513 jours	Cible non atteinte 522 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les	Durée moyenne d'une enquête de	200 jours	Mars 2020	Sans objet	Cible non atteinte 264 jours	Sans objet

événements sont efficaces	portée limitée de catégorie 4					
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 62 jours	Cible non atteinte 165 jours	Sans objet

Secteur ferroviaire :

Tableau 5. Système de transport ferroviaire: résultats, années financières 2017-2018 à 2019-2020

Résultats ministériels	Indicateurs de rendement	Cible	Date d'atteinte de la cible	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2018-2019	Résultats réels 2017-2018
Le système de transport est plus sécuritaire	Taux d'accident (sur une période de 10 ans)	Maintenir la tendance à la baisse du taux d'accident	Mars 2020	Cible non atteinte En 2019, le taux d'accidents en voie principale était de 3,3 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,3 accidents.	Cible non atteinte En 2018, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,3 accidents.	Cible non atteinte En 2017, le taux d'accidents en voie principale était de 2,6 accidents par million de trains-milles, une hausse par rapport à la moyenne décennale de 2,4 accidents.
Le système de transport est plus sécuritaire	Nombre d'accidents mortels (sur une période de 10 ans)	Réduction du nombre d'accidents mortels	Mars 2020	Cible non atteinte En 2019, le nombre d'accidents mortels était de 68, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 64,6. Les accidents ferroviaires ont causé 72 décès en 2019, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 72,8.	Cible atteinte En 2018, le nombre d'accidents mortels était de 55, ce qui est inférieur à la moyenne sur 10 ans de 66. Les accidents ferroviaires ont causé 57 décès en 2018, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 74.	Cible atteinte En 2017, le nombre d'accidents mortels était de 75, ce qui est supérieur à la moyenne sur 10 ans de 67. Les accidents ferroviaires ont causé 77 décès en 2017, ce qui est supérieur à la moyenne décennale de 76.

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 2020	Cible atteinte 90%	Cible atteinte 88%	Cible non atteinte 88%
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 2020	Cible non atteinte 11%	Cible non atteinte 11%	Cible non atteinte 29%
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)	L'objectif final est d'atteindre une moyenne de 7 ans	Mars 2021	Cible non atteinte 9,2 ans	Cible non atteinte 7,8 ans	Cible atteinte 6,5 ans
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Temps moyen pour produire un rapport d'enquête	450 jours	Mars 2020	Sans objet	Cible atteinte 373 jours	Cible non atteinte 481 jours
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Pourcentage des enquêtes terminées à l'intérieur du délai cible publié	75%	Mars 2020	Sans objet	Cible non atteinte 69%	Cible non atteinte 40%
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	730 jours	Mars 2020	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 2020	Sans objet	Cible non atteinte 672 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête détaillée de catégorie 3	450 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 520 jours	Cible atteinte 447 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de portée limitée de catégorie 4	200 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 219 jours	Cible non atteinte 214 jours	Sans objet
Les enquêtes sur les événements sont efficaces	Durée moyenne d'une enquête de collecte de données de catégorie 5	60 jours	Mars 2020	Cible non atteinte 105 jours	Cible atteinte 51 jours	Sans objet

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
26 586 536	26 586 536	29 359 745	28 806 211	2 219 675

Ressources humaines (équivalents temps plein)

Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2019-2020
172	173	1

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

Services internes

Description

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

- ▶ 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.

Résultats

Pour continuer d'améliorer la prestation de ses services, plusieurs processus ministériels ont été examinés, rationalisés et documentés.

Les signatures électroniques ont été initialement déployées en tant que projet pilote de paiement des fournisseurs en janvier 2020. Les délais de déploiement de l'utilisation des signatures électroniques par tous les employés du groupe des services internes ont par la suite été devancés à mars 2020 en réponse à la pandémie de COVID-19. Des outils supplémentaires ont également été fournis à tous les employés pour leur permettre de réussir à travailler à distance avec succès. La planification qui a été faite au sein des services internes au cours des dernières années dans le cadre de la stratégie numérique du BST a assuré une transition sans heurt vers le travail à distance avec un minimum de perturbations.

La division des finances a continué de collaborer avec la division des ressources humaines (RH) et le personnel de la rémunération de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) afin de s'assurer que les problèmes liés à Phénix étaient réduits au minimum et que les employés étaient payés en temps opportun. Le cas échéant, des avances de fonds ont été accordées aux employés.

Le projet visant à regrouper l'administration centrale et le Laboratoire d'ingénierie du BST dans une même installation moderne située dans la région de la capitale nationale,

grâce à la participation du BST à l'initiative Laboratoires Canada, progresse comme prévu.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) * 2019-2020	Écart (dépenses réelles moins dépenses prévues) 2019-2020
6 646 634	6 646 634	7 026 754	6 894 275	247 641

Ressources humaines (équivalents temps plein)

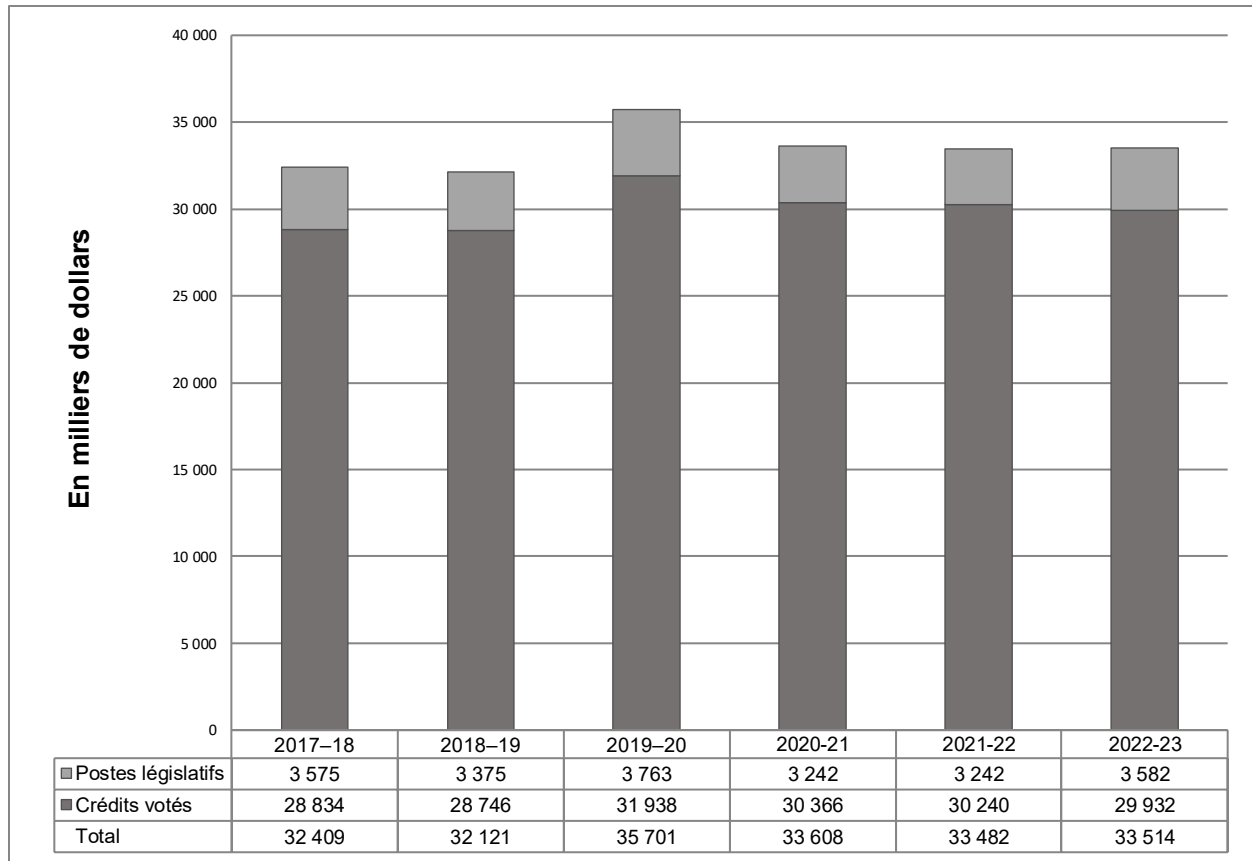
Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein réels 2019-2020	Écart (nombre d'équivalents temps plein réels moins nombre d'équivalents temps plein prévus) 2019-2020
50	47	(3)

Analyse des tendances en matière de dépenses et de ressources humaines

Dépenses réelles

Graphique des tendances relatives aux dépenses du Ministère

Le graphique qui suit présente les dépenses prévues (votées et obligatoires) au fil du temps.



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

Responsabilités essentielles et Services internes	Budget principal des dépenses 2019-2020	Dépenses prévues 2019-2020	Dépenses prévues 2020-2021	Dépenses prévues 2021-2022	Autorisations totales pouvant être utilisées 2019-2020	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2017-2018	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2018-2019	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2019-2020
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	26 586 536	26 586 536	26 886 508	26 785 356	29 359 745	26 156 576	25 337 317	28 806 211
Services internes	6 646 634	6 646 634	6 721 627	6 696 339	7 026 754	6 252 708	6 783 585	6 894 275
Total	33 233 170	33 233 170	33 608 135	33 481 695	36 386 499	32 409 284	32 120 902	35 700 486

Les dépenses réelles de 2017-2018 à 2019-2020 sont les dépenses réelles telles qu'elles figurent dans les Comptes publics du Canada. La hausse importante des dépenses réelles en 2019-2020 par rapport aux exercices précédents est principalement due à l'augmentation des dépenses salariales sous forme de paiements rétroactifs pour les exercices précédents et de hausses salariales pour l'exercice en cours. Ces augmentations sont conformes aux conventions collectives signées et ratifiées. Le BST a également réalisé des progrès dans la dotation de postes vacants et a engagé des dépenses plus élevées pour des contrats liés aux services juridiques et aux projets de transformation numérique.

L'augmentation importante de 3,2 million de dollars entre les dépenses prévues de 2019-2020 et les autorisations totales de 2019-2020 (disponibles pour utilisation) s'explique par les autorisations supplémentaires que le BST a reçues tout au long de l'exercice :

- 1,5 millions de dollars pour les paiements rétroactifs et les hausses salariales de l'exercice en cours pour les conventions collectives signées et ratifiées;
- 1,1 millions de dollars pour le report du budget de fonctionnement de 2018-2019;
- 0,3 millions de dollars découlant de son protocole d'entente (PE) avec Laboratoires Canada.

Le solde de 0,3 millions de dollars est une combinaison d'autres autorisations de montants moindres, mais comprend principalement les gains provenant de la vente

d'immobilisations et le rajustement annuel du taux du Régime d'avantages sociaux des employés (RASE) établi par le Secrétariat du Conseil du Trésor.

Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2020-2021 et les exercices subséquents se composent des sommes du budget principal des dépenses et les montants des niveaux de référence annuels seulement. L'augmentation des dépenses prévues pour 2020-2021 de 0,4 millions de dollars et 2021-2022 de 0,2 millions de dollars par rapport au budget principal des dépenses de 2019-2020 est avant tout attribuable aux fonds supplémentaires reçus pour les augmentations résultant de négociations collectives. De plus, dans le budget principal des dépenses de 2020-2021, le BST a reçu un transfert supplémentaire de 0,2 millions de dollars en financement par suite de son PE avec Laboratoires Canada.

Ressources humaines réelles

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

Responsabilités essentielles et Services internes	2017-2018 Équivalents temps plein réels	2018-2019 Équivalents temps plein réels	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2019-2020	Équivalents temps plein réels 2019-2020	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2020-2021	Nombre d'équivalents temps plein prévus 2021-2022
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le réseau de transport	169	163	172	173	177	177
Services internes	45	46	50	47	50	50
Total	214	209	222	220	227	227

Le nombre d'équivalents temps plein (ETP) réels pour 2018-2019 et les années précédentes étaient inférieurs aux prévisions en raison des postes vacants. Le nombre réel d'ETP pour 2019-2020 n'est que légèrement inférieurs à celui prévu pour 2019-2020. Le nombre prévu d'ETP pour 2020-2021 et 2021-2022 a augmenté à 227, en raison de la dotation continue des postes vacants ainsi que de certaines réorganisations internes.

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 2019-2020](#)ⁱⁱ.

Dépenses et activités du gouvernement du Canada

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

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 2020 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 2020 (en dollars)

Renseignements financiers	Résultats prévus* 2019-2020	Résultats réels 2019-2020	Résultats réels 2018-2019	Écart (résultats réels de 2019-2020 moins résultats prévus de 2019-2020)	Écart (résultats réels de 2019-2020 moins résultats réels de 2018-2019)
Total des charges	38 458	40 411	36 239	1 953	4 172
Total des revenus	35	28	23	(7)	5
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	38 423	40 383	36 216	1 960	4 167

Les résultats prévus pour 2019-2020 sont fondés sur des estimations connues en date de la publication du plan ministériel. La différence entre les dépenses totales pour les résultats prévus pour 2019-2020 et les résultats réels pour 2019-2020 est principalement attribuable à des événements qui n'étaient pas connus au moment de la phase d'élaboration du plan ministériel. Les dépenses prévues pour 2019-2020 ont été estimées à 38,4 millions de dollars, alors que les dépenses réelles sont plus élevées,

soit 40,4 millions de dollars, ce qui reflète principalement les hausses salariales et les paiements rétroactifs aux employés.

Selon la méthode de la comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement totales du BST pour 2019-2020 s'élèvent à 40,4 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 4,2 millions de dollars (11,6 %) par rapport à l'exercice précédent. La majorité est attribuée aux salaires et aux avantages sociaux (3,3 millions de dollars) en raison de hausses salariales des employés, de paiements rétroactifs pour les conventions collectives signées et ratifiées et d'une augmentation de la dotation des postes vacants. En outre, il y a eu une augmentation des services professionnels et spéciaux (0,6 millions de dollars) due principalement à des coûts supplémentaires pour les contrats juridiques ainsi qu'à des honoraires d'experts-conseils pour les projets de transformation numérique.

Les revenus du BST sont accessoires et résultent d'activités de recouvrement des coûts découlant d'activités de formation ou d'enquête, des profits tirés de l'aliénation d'actifs excédentaires et des droits générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

État condensé de la situation financière (non audité) au 31 mars 2020 (en dollars)

Renseignements financiers	2019-2020	2018-2019	Écart (2019-2020 moins 2018-2019)
Total des passifs nets	8 110	7 033	1 077
Total des actifs financiers nets	4 633	3 691	942
Dette nette du Ministère	3 477	3 342	135
Total des actifs non financiers	4 870	5 085	(215)
Situation financière nette du Ministère	1 393	1 743	(350)

Le passif net total du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer liés au fonctionnement, qui représentent 5,0 millions de dollars ou 62 % (60 % en 2018-2019) du passif total. Le passif au titre des avantages sociaux futurs liés à l'indemnité de départ représente 1,1 millions de dollars ou 14 % (15 % en 2018-2019) du passif total, tandis que le passif au titre de la paye de vacances et des congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris à la fin de l'exercice représente 2,0 millions de dollars ou 25 % (25 % en 2018-2019).

L'augmentation du passif net entre les exercices est principalement attribuable aux comptes créditeurs et aux charges à payer au titre des sommes dues aux employés

pour des montants importants de traitement rétroactif à la fin de l'exercice, ainsi qu'à une augmentation des crédits pour la paye de vacances et les congés compensatoires.

Le total des actifs financiers nets comprend les comptes débiteurs, les avances et les montants dus en provenance du Trésor du gouvernement du Canada. Le montant dû en provenance du Trésor représente 93 % ou 4,3 millions de dollars (95 % en 2018-2019) du solde de fin d'exercice, soit une augmentation de 0,8 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation du montant de trésorerie nette que le BST est en droit de tirer du Trésor à l'avenir pour s'acquitter de ses passifs actuels sans autre affectation d'autorisations. Le total des actifs financiers nets du BST a augmenté de 0,9 millions de dollars entre les exercices, principalement en raison du montant plus élevé dû en provenance du Trésor.

Le total des actifs non financiers se compose principalement d'immobilisations corporelles, qui représentent 4,7 millions de dollars ou 97 % du solde (97 % en 2018-2019), les stocks et les charges payées d'avance représentent le reste. La diminution de 0,2 millions de dollars en actifs non financiers entre les exercices est due à l'amortissement annuel et à la radiation d'actifs (1,2 millions de dollars), compensée par l'acquisition de nouveaux actifs (1,0 millions de dollars).

Renseignements supplémentaires

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Dominic LeBlanc

Administrateur général : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

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

Année d'incorporation ou de création : 1990

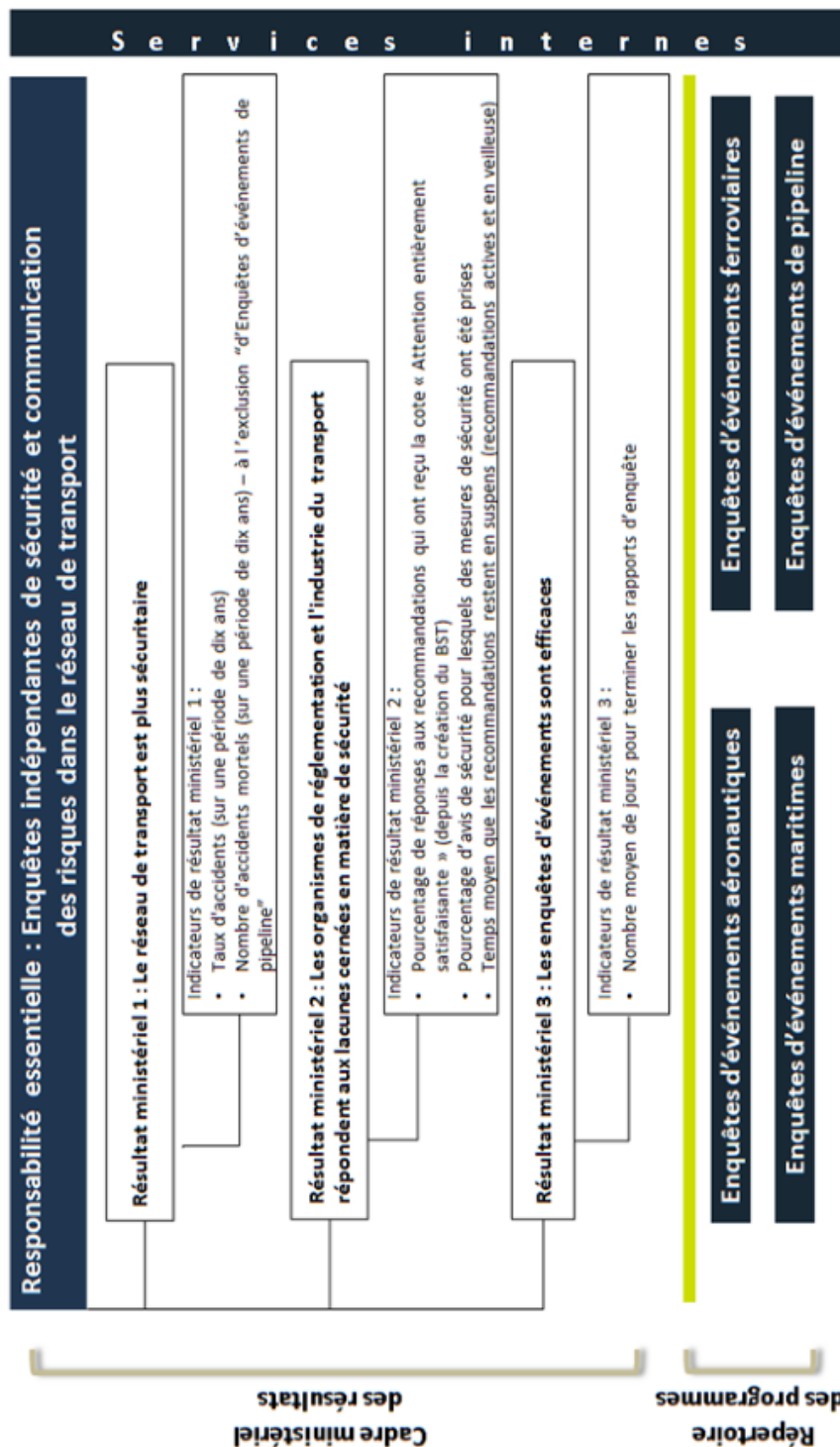
Raison d'être, mandat et rôle : Qui nous sommes et ce que nous faisons

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

Cadre de présentation de rapports

Le Cadre ministériel des résultats et le Répertoire des programmes officiels du BST pour 2019-2020 sont illustrés sur la prochaine page.

Cadre ministériel des résultats



Renseignements connexes sur le Répertoire des programmes

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

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous sont accessibles sur le [site Web du BST](#)^{vii}.

- ▶ Stratégie ministérielle de développement durable
- ▶ Analyse comparative entre les sexes plus

Coordonnées de l'organisation

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

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

Courriel : Communications@bst-tsb.gc.ca

Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca

Téléphone sans frais : 1-800-387-3557

Annexe : définitions

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.

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.

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 souhaités.

résultat ministériel (departmental result)

Une conséquence ou un 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.

Indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

Une mesure quantitative du progrès réalisé par rapport à un résultat ministériel.

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

Un cadre qui relie les responsabilités essentielles du ministère à ses résultats ministériels et à ses indicateurs de résultats ministériels.

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.

expérimentation (experimentation)

La tenue 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'étayer la prise de décisions fondée sur des éléments probants, et à améliorer les résultats pour les Canadiens en apprenant 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.

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.

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

Processus analytique utilisé pour évaluer l'effet des politiques, des programmes et des services sur divers groupes de femmes, d'hommes et de personnes allosexuelles en fonction de multiples facteurs, notamment la race, l'ethnie, la religion, l'âge et l'incapacité physique ou mentale.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Rapport sur les résultats ministériels 2019-2020, les thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2019 (c'est-à-dire lutter contre les changements climatiques, renforcer la classe moyenne, parcourir le chemin de la réconciliation, assurer la santé et la sécurité des Canadiens et placer le Canada en position favorable pour assurer sa réussite dans un monde incertain.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

dépenses prévues (planned spending)

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

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

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.

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.

résultat (result)

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

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.

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.

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.

Notes en fin d'ouvrage

ⁱ Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html>

ⁱⁱ Comptes publics du Canada, <http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html>

ⁱⁱⁱ Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>

^{iv} *Loi Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html>

^v Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>

^{vi} Infobase du GC, <https://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-fra.html#start>

^{vii} Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>

^{viii} Bureau de la sécurité des transports du Canada, <http://www.tsb.gc.ca/fra>