

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2024-2025

Plan ministériel

Document original signé par

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports
du Canada

Document original signé par

L'honorable Harjit S. Sajjan, c.p.,
O.M.M., M.S.M., C.D., député
Président du Conseil privé du Roi pour le Canada,
ministre de la Protection civile et
ministre responsable de l'Agence de développement
économique du Pacifique Canada



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, 2024

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 2024-2025 du Bureau de la sécurité des transports du Canada en un coup d'œil

Un plan ministériel décrit les priorités, les plans et les coûts associés d'un ministère pour les trois prochains exercices.

- Découvrir [la raison d'être, mandat et rôle, et contexte opérationnel du BST](#).
- Lire [le plan ministériel complet](#).

Principales priorités

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. Il s'acquitte de son mandat :

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

Recentrer les dépenses gouvernementales

Dans le budget de 2023, le gouvernement s'est engagé à réduire ses dépenses de 14,1 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années, à compter de 2023-2024, et de 4,1 milliards de dollars par an par la suite.

Dans le cadre du respect de cet engagement, le BST prévoit les réductions de dépenses suivantes :

- **2024-2025** : 277 000 \$
- **2025-2026** : 889 033 \$
- **2026-2027 et par la suite** : 889 033 \$

Le BST atteindra ces réductions en procédant comme suit :

- en réduisant ses dépenses de voyage;
- en ne pourvoyant pas certains postes vacants;

Les chiffres de ce plan ministériel tiennent compte de ces réductions.

Faits saillants

Un cadre ministériel des résultats comprend les responsabilités essentielles d'une organisation, les résultats qu'elle prévoit atteindre et les indicateurs de rendement qui mesurent les progrès vers ces résultats.

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

Résultats ministériels

- Le système 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.

Dépenses prévues : 32 495 478 \$

Ressources humaines prévues : 197

Les résultats ministériels du BST sont mesurés en fonction de plusieurs indicateurs de résultats ministériels. Les cibles de ces indicateurs pour 2024-2025 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 2024-2025, 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 et 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. Le BST utilisera également du nouveau financement reçu dans le budget de 2023 pour augmenter sa capacité d'enquête dans le but d'améliorer l'efficacité des enquêtes sur les événements.

Veuillez 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 système de transport. Ils n'incluent pas les ressources dédiées aux fonctions des services internes du BST.

De plus amples renseignements sur les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le système de transport [[hyperlien vers la section du plan complet](#)] peuvent être trouvés dans le plan ministériel complet.

Plan ministériel 2024 -2025 du Bureau de la sécurité des transports du Canada

Dans cette page

- [De la part de la présidente](#)
- [Plans pour assurer la responsabilité essentielle et les services internes du BST](#)
 - [Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transports](#)
 - [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](#)

De la part de la présidente

Je suis heureuse de présenter le Plan ministériel du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) pour 2024-2025, qui décrit nos plans et priorités pour le prochain exercice.

De nombreux changements seront apportés pour refléter les priorités énoncées dans le Plan stratégique du BST de 2021-2022 à 2025-2026. En plus de remplir son mandat principal en menant des enquêtes, le BST travaillera sur la publication de sa prochaine Liste de surveillance en 2025, qui énoncera les principaux enjeux de sécurité systémiques dans les transports au Canada. Nous continuerons aussi nos efforts en vue d'adopter le numérique par défaut en améliorant les façons dont les données sont collectées, gérées et utilisées, notamment en achevant la migration de nos systèmes centraux vers un environnement infonuagique. Entre-temps, SECURITAS, notre système de rapports confidentiels, sera amélioré aux fins d'harmonisation avec les autres éléments du mandat de l'organisme.

Grâce à un nouveau financement annuel de 3,7 millions de dollars annoncé dans le budget fédéral de 2023, nous augmenterons notre capacité d'enquête pour rester viables. Toutefois, étant donné le plan du gouvernement du Canada visant à recentrer les dépenses sur les priorités les plus importantes pour les Canadiens et les Canadiennes, nous réduirons aussi notre budget de fonctionnement annuel de 0,9 million de dollars d'ici 2026-2027, ce qui signifie que nous couperons dans les dépenses de voyage et que nous ne pourrions pas certains postes vacants.

Notre travail peut être physiquement et mentalement difficile pour les employés, surtout lorsque vient le temps d'interagir avec les familles, les proches et les survivants d'accidents. Nous continuerons de renforcer le soutien offert aux employés en matière de santé mentale et de bien-être en fournissant des lignes directrices améliorées et en invitant plus d'experts qui discuteront des leçons retenues et des pratiques exemplaires.

L'année dernière, le BST a été soumis à une vérification élargie de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur le système de sécurité aérienne du Canada, et les résultats ont été rendus publics en décembre 2023. Les efforts du BST ont été reflétés positivement sur la scène internationale : selon l'OACI, en ce qui concerne les normes et les pratiques recommandées liées aux enquêtes sur les accidents d'aéronefs, le BST a obtenu un score de mise en œuvre effective de presque 87 %, comparativement à la moyenne internationale de 55 %. Nous continuerons de centrer nos efforts sur l'amélioration de nos processus afin de veiller à ce que nos enquêtes soient de grande qualité et qu'elles aient une incidence importante sur la sécurité des transports.

Il y a eu récemment des changements importants dans la composition du Bureau. Leo Donati, docteur en facteurs humains, a été nommé membre du Bureau à temps partiel pour un mandat de quatre ans. L'expérience riche de M. Donati dans les enquêtes multimodales, de même que son expertise en facteurs humains, est fort bienvenue au Bureau. De plus, le mandat du membre du Bureau Ken Potter a été renouvelé pour trois ans, ce qui assure la continuité du Bureau et une expertise maritime. Le processus pour choisir une personne qui me succèdera à la présidence et à la direction du BST sera achevé avant la fin de mon mandat en août 2024. Peu importe qui siègera au Bureau à l'avenir, le mandat et l'orientation des travaux du BST, qui sont régis par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* (Loi sur le BCEATST), ne changeront pas.

Alors que nous gardons le cap sur l'avenir, notre engagement à promouvoir la sécurité des transports demeurera inébranlable. Au BST, nous continuerons de perfectionner nos processus et nos produits d'enquête; non seulement nous améliorerons nos normes, mais nous consoliderons aussi notre responsabilité visant à influencer des changements concrets et positifs dans l'industrie des transports afin que les transports aérien, ferroviaire, maritime et pipelinier soient plus sécuritaires pour tous les Canadiens et toutes les Canadiennes.

Plans pour assurer la responsabilité essentielle et les services internes du BST

- [Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport](#)
- [Services internes](#)

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

Dans cette section

- [Description](#)
- [Répercussions sur la qualité de vie](#)
- [Résultats et cibles](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Principaux risques](#)
- [Aperçu des ressources prévues en 2024-2025](#)
- [Répertoire des programmes](#)

Description

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. Il s'acquitte de son mandat en procédant 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 de tels événements. Le BST formule des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes de sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des intervenants pour s'assurer que des 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 la confiance à l'égard des institutions, par l'entremise de toutes les activités mentionnées dans la description de la responsabilité essentielle.

Résultats et cibles

Les tableaux suivants présentent, pour chaque résultat ministériel lié aux enquêtes indépendantes de sécurité et à la communication des risques dans le système de transport, les indicateurs, les résultats des trois exercices les plus récemment déclarés, les cibles et les dates cibles approuvées en 2024-2025.

Notes sur les indicateurs

Le BST a modifié son cadre ministériel des résultats au niveau des indicateurs de résultats ministériels à compter de 2022-2023 à la suite d'un examen approfondi qui a permis de cerner plusieurs occasions de simplification des résultats afin de fournir de l'information concise de plus grande valeur au public et à ses intervenants. La structure des indicateurs de résultats ministériels qui en découle regroupe certains indicateurs ministériels antérieurs en nouveaux indicateurs, ce qui explique pourquoi il n'y a pas de données comparatives disponibles dans le tableau ci-dessous. Il est à noter que toutes les données des exercices précédents demeurent entièrement accessibles dans le site Web du BST ainsi que dans [l'InfoBase du GC](#). De plus, le BST continuera de rapporter d'autres statistiques ministérielles dans le cadre de son Rapport annuel au Parlement.

Tableau 1. Indicateur, résultats, et cible pour le résultat ministériel « Le système de transport est plus sécuritaire »

Indicateur	Résultat 2020-2021	Résultat 2021-2022	Résultat 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Nombre d'accidents sur une période de dix ans	S. O.	S. O.	Cible atteinte En 2022, le nombre d'accidents était de 1402, ce qui est inférieur à la moyenne décennale de 1555.	Réduction du nombre d'accidents	Mars 2025

Tableau 2. Indicateurs, résultats, et cibles pour le résultat ministériel « Les organismes de réglementation et l'industrie du transport répondent aux lacunes cernées en matière de sécurité »

Indicateur	Résultat 2020-2021	Résultat 2021-2022	Résultat 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives)	S. O.	S. O.	Cible non atteinte 10,8 ans <i>Veillez prendre note que le temps moyen en suspens, qui était de plus de 13 ans, a diminué.</i>	8 ans	Mars 2025
Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	S. O.	S. O.	Cible non atteinte -1 % Baisse pour passer de 84,5 % l'année dernière à 83,5 % cette année. <i>Veillez prendre note que cet indicateur est plus faible parce que le BST a émis de nouvelles recommandations, qui n'ont pas encore reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante ».</i>	Augmentation de 1,5 % par rapport au résultat de l'exercice précédent	Mars 2025
Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	S. O.	S. O.	Cible non atteinte Des mesures de sécurité ont été prises pour 46 % des avis de sécurité qui ont été publiés.	60 %	Mars 2025

Tableau 3. Indicateurs, résultats, et cibles pour le résultat ministériel « Les enquêtes sur les événements sont efficaces »

Indicateur	Résultat 2020-2021	Résultat 2021-2022	Résultat 2022-2023	Cible	Date de réalisation
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête sur une question de sécurité de catégorie 1	S. O.	S. O.	S. O.	730 jours	Mars 2025
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête complexe de catégorie 2	S. O.	S. O.	Cible non atteinte 1143 jours	600 jours	Mars 2025
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête approfondie de catégorie 3	S. O.	S. O.	Cible non atteinte 611 jours	450 jours	Mars 2025
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de portée limitée de catégorie 4	S. O.	S. O.	Cible non atteinte 235 jours	220 jours	Mars 2025
Nombre moyen de jours pour conclure une enquête de collecte de données de catégorie 5	S. O.	S. O.	Cible atteinte 56 jours	60 jours	Mars 2025
Pourcentage des enquêtes des catégories 1-4 terminées dans le délai cible	S. O.	S. O.	Cible non atteinte 32 % : 19 des 59 enquêtes ont été terminées dans le délai cible.	60 %	Mars 2025

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](#).

Plans visant à atteindre les cibles

Les résultats ministériels du BST sont mesurés en fonction des mesures que prennent ses intervenants en réaction aux communications de sécurité, ainsi qu'en fonction d'indicateurs d'efficacité. Les cibles de rendement établies et les résultats varient d'un secteur à un autre afin de tenir compte des niveaux de

référence et des défis propres à chaque secteur. Ces indicateurs sont ensuite consolidés pour tenir compte des cibles et des résultats ministériels globaux dans tous les secteurs de transport relevant de la compétence du BST.

Le système de transport est plus sécuritaire

Cet indicateur de rendement vise à rendre compte de la sécurité globale du système de transport. De nombreuses variables influent sur la sécurité des transports, et de nombreuses organisations jouent un rôle dans ce résultat final. Il est impossible d'attribuer directement les améliorations globales à la sécurité à une organisation en particulier. Au cours des dernières années, les indicateurs des taux d'accidents et d'accidents mortels ont, de façon générale, fait état de progrès dans la sécurité des transports. Nous prévoyons des résultats semblables en 2024-2025. Le BST souhaite apporter des changements significatifs dans le système de transport afin d'améliorer la sécurité grâce à la communication des résultats de ses enquêtes sur des incidents et des accidents de transport. Le BST utilise 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 et les avis de sécurité ainsi que la Liste de surveillance du BST.

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

Le BST doit présenter des faits convaincants et axés sur les données dans ses communications de sécurité afin de persuader les « agents de changement », notamment Transports Canada, la Régie de l'énergie du Canada, la Garde côtière canadienne de même que d'autres organismes de réglementation, d'intervenants et de l'industrie, de prendre des mesures pour corriger les lacunes de sécurité relevées. Les réponses reçues, de même que les mesures prises et la rapidité avec laquelle elles ont été prises, représentent de bons indicateurs de l'incidence qu'a le BST sur la sécurité des transports. Bien que les recommandations du BST ne soient pas des obligations, les progrès à l'égard des réponses aux recommandations sont suivis de façon proactive au moyen d'un processus d'évaluation annuel. Ce processus comprend une demande directe de renseignements auprès de ceux à qui les recommandations s'adressent – le plus souvent l'organisme de réglementation – ainsi qu'une évaluation et un examen formels des renseignements par le Bureau. Les résultats de ces évaluations sont publiés sur le site Web du BST chaque année. Grâce à cette surveillance étroite des progrès, il est ressorti qu'une attention entièrement satisfaisante a été accordée à 83,5 % de toutes les recommandations publiées depuis 1990. Ces résultats laissent entrevoir des améliorations claires et tangibles dans la sécurité du système de transports. Le BST continuera d'émettre des recommandations et de surveiller leur mise en œuvre. En outre, d'autres mesures, souvent plus immédiates, sont prises par l'organisme de réglementation et les exploitants au cours d'enquêtes. Quand des lacunes de sécurité immédiates sont relevées au cours d'enquêtes, le BST peut émettre une lettre de sécurité qui les porte à la connaissance de l'intervenant et qui demande que des mesures de sécurité soient prises à la lumière des renseignements communiqués. Les réponses formelles à ces communications varient. La majorité d'entre elles sont maintenant publiées sur le site Web du BST pour inciter davantage à l'action et pour informer les autres intervenants d'une lacune de sécurité. De plus, les intervenants communiqueront également au BST les mesures de sécurité qu'ils ont prises à la suite d'une enquête du BST. Ces renseignements qualitatifs figurent dans les rapports d'enquête du BST et sont aussi énoncés dans le Rapport annuel au Parlement du BST.

Les enquêtes d'événements sont efficaces

Le BST continuera à chercher comment améliorer sa façon d'enquêter et à fournir des résultats crédibles, transparents et opportuns qui façonnent et influencent l'amélioration de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Le BST a reçu un financement permanent additionnel dans le budget de 2023 afin de veiller à ce que sa capacité d'enquête soit durable dans l'avenir. Ces ressources additionnelles contribueront à atténuer une partie de la pression dans l'organisation et devraient permettre au BST de mener à bien ses enquêtes en moins de temps. Les mesures administratives prises dans les deux dernières années pour améliorer la rapidité de production des rapports d'enquête n'ont donné lieu qu'à des gains modestes. Dans la prochaine année, on s'attend à ce que les changements organisationnels et les ressources additionnelles améliorent les résultats. Le BST espère également finaliser la mise à jour de l'outil et des lignes directrices en appui à sa Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité (MIES). Cela améliorera, en retour, la gestion des activités d'enquête et renforcera l'analyse de sécurité qui appuie la conduite des enquêtes du BST.

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 2024-2025. Tous ces risques exigent une vigilance particulière de la part de tous les niveaux de l'organisation.

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

La crédibilité et l'efficacité opérationnelle du BST pourraient être touchées s'il ne parvient pas à suivre l'évolution des progrès et des changements technologiques dans l'industrie des transports et s'il ne fait pas en sorte de veiller à ce que les nouvelles sources de données soient correctement mises à profit, gérées de façon optimale et entièrement analysées.

Les nouveaux progrès dans les domaines de l'ingénierie, de la conception et des systèmes opérationnels peuvent parfois survenir plus rapidement que les efforts déployés par notre organisme.

L'automatisation accrue dans certains secteurs des transports et l'intégration des véhicules pilotés à distance dans les systèmes de transport existants, l'utilisation accrue de matériaux composites à propos desquels on a peu d'expertise, de même que l'électrification des véhicules et des équipements et la prolifération de logiciels spécialisés utilisés par l'industrie pour gérer et appuyer l'exploitation des véhicules sont quelques exemples de changements technologiques susceptibles de présenter des défis pour le BST.

Afin de pouvoir accéder correctement aux données publiques et privées dans le cadre d'enquêtes, les employés du BST devront redoubler d'efforts pour maintenir ou acquérir l'expertise requise et avoir accès à l'équipement et à la formation nécessaires pour mener des enquêtes sur les événements de transport à l'avenir.

Rester au fait de la technologie en milieu de travail

Il y a un risque que les employés du BST n'aient pas accès aux outils, aux applications et aux systèmes actuels de technologie en milieu de travail dont ils ont besoin pour effectuer leur travail d'une manière efficace et efficiente. En tant qu'organisme d'enquête de classe mondiale, il importe que les employés aient et exploitent les derniers outils, logiciels et matériel pour pouvoir interagir efficacement avec les 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 assujettis à une perturbation des activités par des tierces parties ou par 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, inclusif, respectueux, diversifié et sans harcèlement. En raison de la nature du travail effectué par le BST, les employés peuvent être exposés à de nombreux dangers psychologiques et physiques.

État de préparation opérationnelle

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

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](#) (Loi sur le BCEATST). Cela expose le BST au risque que certaines décisions judiciaires aient une incidence négative sur la façon dont le BST mène ses activités.

Manque de ressources

La capacité d'enquête et les fonctions de soutien du BST sont constamment mises à l'épreuve pour atteindre les cibles de publication des rapports d'enquête de manière à répondre aux attentes de l'industrie et du public. L'augmentation du temps nécessaire pour publier les résultats des enquêtes risque d'amoinrir leur incidence et de faire manquer l'occasion d'améliorer la sécurité des transports en temps opportun.

Aperçu des ressources prévues en 2024-2025

- Dépenses prévues : 32 495 478 \$
- Ressources à temps plein prévues : 197

Répertoire des programmes

Les enquêtes indépendantes de sécurité et la communication des risques dans le système de transport sont prises en charge par les programmes suivants :

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

Des informations complémentaires sur les dépenses prévues, les ressources humaines et les résultats liés au répertoire des programmes du BST sont disponibles sur l'[InfoBase du GC](#).

Services internes

Dans cette section

- [Description](#)
- [Plans visant à atteindre les cibles](#)
- [Aperçu des ressources prévues en 2024-2025](#)
- [Priorités gouvernementales connexes](#)

Description

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

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

Plans visant à atteindre les cibles

Le programme des Services internes continuera de centrer ses efforts pour veiller à ce que le BST soit bien appuyé pour mener ses activités dans un environnement de travail hybride axé sur le numérique.

Les Services internes poursuivront leurs efforts pour achever la migration de ses systèmes centraux vers le nuage en assurant une harmonisation avec la stratégie d'informatique en nuage du gouvernement du Canada.

Les membres du personnel des Services internes continueront de gérer et de fournir des initiatives prévues qui favoriseront le bien-être des employés, notamment en réagissant aux résultats du Sondage annuel auprès des fonctionnaires fédéraux, en promouvant des outils pour la santé mentale et en

fournissant des conseils quant aux valeurs et à l'éthique. Une attention spéciale sera portée sur les activités visant à promouvoir la diversité et l'inclusion.

Les autres priorités comprennent le soutien à la mise en œuvre du plan de stratégie de données, qui sera axé sur l'accomplissement d'activités déjà en cours en vue d'améliorer la qualité des données. Des efforts seront maintenus pour moderniser l'équipement et les installations du laboratoire et du bureau du BST en collaboration avec Laboratoires Canada et Services publics et Approvisionnement Canada afin de fournir aux employés du BST un environnement de travail renouvelé et hautement fonctionnel qui favorise l'efficacité, la collaboration scientifique et l'innovation. Comme cette initiative exige des investissements et un financement de soutien continu au-delà des crédits actuels du BST, la collaboration avec les organismes centraux demeure importante pour faire en sorte que le financement approprié soit reçu en vue de sa mise en œuvre et de sa réussite à long terme.

Le BST a réajusté ses plans à la suite de l'initiative du gouvernement du Canada visant à recentrer les dépenses gouvernementales dans le budget de 2023. Le groupe des Services internes gère ce réajustement et travaille en étroite collaboration avec les gestionnaires de programme pour atténuer les répercussions sur les opérations du BST. Les réductions budgétaires ont été réparties parmi tous les programmes et les services internes afin d'atténuer toutes répercussions importantes sur un programme en particulier. Les réductions budgétaires sont cumulatives, ce qui signifie qu'elles augmenteront graduellement jusqu'en 2026-2027, et le BST assurera une surveillance étroite des effets de ces réductions sur les opérations du BST.

Aperçu des ressources prévues en 2024-2025

- Dépenses prévues : 8 123 869 \$
- Ressources à temps plein prévues : 52

Priorités gouvernementales connexes

Planification de l'attribution des marchés aux entreprises autochtones

D'après les rapports en matière d'approvisionnement pour l'exercice 2022-2023, le BST a dépassé son objectif d'octroyer 9,7 % de la valeur totale de ses contrats à des entreprises autochtones.

Le BST continuera de mettre l'accent sur l'approvisionnement auprès d'entreprises autochtones dans les services professionnels et dans les 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 SSPC (Système des services professionnels centralisés) pour octroyer ses contrats et visera principalement les entreprises autochtones. Le résultat projeté en 2024-2025 tient compte de la fin de gros projets de TI. La disponibilité des services offerts par des entreprises autochtones dans des secteurs autre 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.

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.

Tableau 4. L'attribution des marchés aux entreprises autochtones : valeur réelle, prévue et projeté

Champ de déclaration de 5 %	Résultat réel en 2022-2023	Résultat prévu en 2023-2024	Résultat projeté en 2024-2025
Pourcentage total de marchés avec des entreprises autochtones	11,6 %	Phase 1 : 12 % Phase 2 : S. O.	8 %

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 2024-2025 avec les dépenses réelles des exercices précédents.

Dans cette section

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

Dépenses

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses pour chacune des responsabilités essentielles du BST et pour ses services internes au cours des trois exercices précédents. Les montants pour l'exercice en cours sont prévus en fonction des dépenses à ce jour ainsi que des dépenses anticipées pour le reste de l'exercice.

Tableau 5. Sommaire des dépenses réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses réelles en 2021-2022	Dépenses réelles en 2022-2023	Dépenses visées en 2023-2024
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	27 655 335	27 886 696	34 426 633
Services internes	8 281 582	8 927 284	8 606 658
Total	35 936 917	36 813 980	43 033 291

Explications pour le tableau 5 : Les dépenses de 2021-2022 et 2022-2023 présentées sont des résultats réels publiés dans les Comptes publics du Canada. L'augmentation des dépenses réelles pendant l'exercice 2022-2023 peut être principalement attribuable à la hausse des dépenses liées aux voyages qui s'explique par la reprise des activités normales à la suite de la pandémie mondiale de COVID-19.

Les prévisions des dépenses pour 2023-2024 représentent les autorisations prévues au moment de la préparation du présent plan et comprennent des montants supplémentaires supérieurs au Budget principal des dépenses pour son report du budget de fonctionnement de l'exercice précédent, des montants pour les hausses salariales rétroactives et pour 2023-2024 après la signature des conventions

collectives, ainsi que du nouveau financement reçu dans le budget de 2023 pour des besoins opérationnels essentiels. Étant donné que ce nouveau financement a été reçu tard, le BST ne prévoit pas l'utiliser complètement en 2023-2024, et il s'attend à en reporter une partie en 2024-2025. De plus, les dépenses prévues pour 2023-2024 sont réduites conformément à l'initiative de recentrer les dépenses gouvernementales du budget de 2023.

Le tableau suivant présente des renseignements sur les dépenses pour chacune des responsabilités essentielles du BST et pour ses services internes au cours des trois prochains exercices.

Tableau 6. Sommaire de la planification budgétaire pour les responsabilités essentielles et les services internes (en dollars)

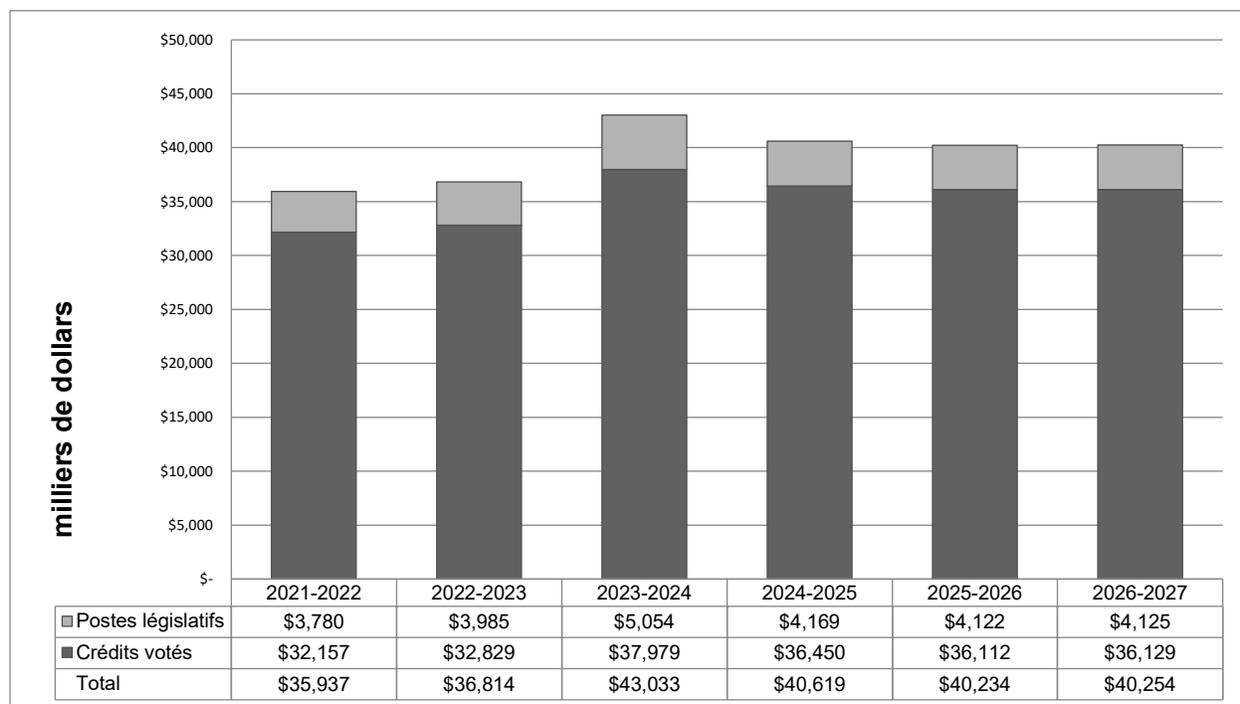
Responsabilités essentielles et services internes	Dépenses budgétaires en 2024-2025 (telles qu'indiquées dans le Budget principal des dépenses)	Dépenses prévues en 2024-2025	Dépenses prévues en 2025-2026	Dépenses prévues en 2026-2027
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	32 495 478	32 495 478	32 187 188	32 203 175
Services internes	8 123 869	8 123 869	8 046 797	8 050 794
Total	40 619 347	40 619 347	40 233 985	40 253 969

Explications pour le tableau 6 : Conformément à la définition des dépenses prévues, les montants pour l'exercice 2024-2025 et les exercices futurs comprennent uniquement les montants du Budget principal des dépenses et des niveaux de référence annuels. La grande différence par rapport à 2023-2024 est principalement attribuable aux facteurs suivants : le financement additionnel en 2023-2024 pour les paiements rétroactifs des hausses salariales après la signature des conventions collectives, le financement additionnel du budget de 2023 en 2023-2024 pour les besoins opérationnels essentiels, ainsi qu'une légère baisse du montant des réductions budgétaires en 2024-2025 en raison de l'initiative visant à recentrer les dépenses gouvernementales du budget de 2023.

Financement

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

Figure 1. Dépenses ministérielles de 2021-2022 à 2026-2027



Le graphique des tendances des dépenses ministérielles illustre les dépenses réelles (2021-2022 à 2022-2023) et les dépenses prévues et visées (2023-2024 à 2026-2027). La variation des montants législatifs au fil des ans est directement attribuable aux prestations du régime d'avantages sociaux des employés quant aux salaires de ces derniers. Une analyse plus approfondie des tendances liées au présent tableau est fournie dans les sections suivantes.

Budget des dépenses par crédit voté

Des renseignements sur les crédits du BST sont accessibles dans le [Budget principal des dépenses 2024-2025](#).

État condensé prospectif des opérations

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu des opérations du BST de 2023-2024 à 2024-2025.

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

Un [état des opérations prospectif](#) plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des résultats d'exploitation nets avec les autorisations demandées, se trouvent sur le site Web du BST.

Tableau 7. État condensé prospectif des opérations pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025 (en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats visés 2023-2024	Résultats prévus 2024-2025	Différence (résultats prévus 2024-2025 moins résultats visés 2023-2024)
Total des dépenses	46 555	44 712	(1 843)
Total des revenus	7	8	1
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	46 548	44 720	(1 828)

Explications pour le tableau 7 : Les résultats prévus du BST pour 2024-2025 devraient baisser de 1 843 000 \$ ou de 4 % par rapport aux résultats visés pour 2023-2024. Les revenus du BST ont une faible valeur en dollars et ont une incidence minime sur le coût global net des opérations.

Ressources humaines

Le tableau ci-dessous présente un sommaire sur les ressources humaines, en équivalents à temps plein (ETP), pour les responsabilités essentielles du BST et pour ses services internes au cours des trois exercices précédents. Les ressources humaines pour l'exercice en cours sont prévues en fonction du cumul de l'année.

Tableau 8. Ressources humaines réelles pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents temps plein réels 2021-2022	Équivalents temps plein réels 2022-2023	Équivalents temps plein prévus 2023-2024
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	179	176	184
Services internes	47	51	52
Total	226	227	236

Explications pour le tableau 8 : Les équivalents temps plein (ETP) réels de 226 ETP pour 2021-2022 et de 227 ETP pour 2022-2023 étaient très près des nombres prévus de 227 ETP. Pour l'exercice 2023-2024, le BST prévoit une augmentation du nombre d'ETP à la suite de l'approbation du nouveau financement permanent octroyé dans le budget de 2023. Même si du nouveau financement a été reçu, les retards dans la création de nouveaux postes et dans l'embauche ne permettront pas au BST de pourvoir tous les postes vacants d'ici la fin de l'exercice.

Le tableau suivant présente des renseignements sur les ressources humaines, en ETP, pour chacune des responsabilités essentielles du BST et pour ses services internes prévus pour 2024-2025 et les exercices suivants.

Tableau 9. Sommaire de la planification des ressources humaines pour les responsabilités essentielles et les services internes

Responsabilités essentielles et services internes	Équivalents à temps plein prévus 2024-2025	Équivalents à temps plein prévus 2025-2026	Équivalents à temps plein prévus 2026-2027
Enquêtes indépendantes de sécurité et communication des risques dans le système de transport	197	193	193
Services internes	52	52	52
Total	249	245	245

Explications pour le tableau 9 : Pour l'exercice 2024-2025, le BST prévoit une augmentation du nombre d'ETP à la suite du nouveau financement octroyé dans le budget de 2023 pour augmenter la capacité d'enquête. À compter de l'exercice 2025-2026, une légère réduction est prévue dans le cadre de l'engagement du BST envers l'initiative visant à recentrer les dépenses gouvernementales du budget de 2023.

Renseignements ministériels

Profil organisationnel

Ministre de tutelle : L'honorable Harjit S. Sajjan, c.p., OMM, MSM, CD, député

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](#), L.C. 1989, ch. 3

Année d'incorporation ou de création : 1990

Coordonnées de l'organisation

Adresse postale :

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Place du Centre, 4^e étage

200, promenade du Portage

Gatineau (Québec) K1A 1K8

Téléphone : 1-800-387-3557

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca

Site Web : www.bst.gc.ca

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires ci-dessous se trouvent sur le site Web du BST :

- [Analyse comparative entre les sexes plus](#)
- [État des résultats prospectif 2024-2025 \(non audité\)](#)

Voir également la [Stratégie ministérielle de développement durable du BST 2023-2027](#).

Dépenses fiscales fédérales

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

Les mesures fiscales relèvent du ministre des Finances. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût des dépenses fiscales fédérales dans le [Rapport sur les dépenses fiscales fédérales](#).

Ce rapport fournit aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédérales connexes, ainsi que sur les évaluations fiscales, les rapports de recherche et les analyses comparatives entre les sexes plus.

Définitions

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

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

cadre ministériel des résultats (departmental results framework)

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

cible (target)

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

crédit (appropriation)

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

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)

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

dépenses législatives (statutory expenditures)

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

dépenses non budgétaires (non budgetary expenditures)

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

dépenses prévues (planned spending)

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

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

Tel que défini sur le [site Web de Services aux Autochtones Canada](#), conformément à l'engagement du gouvernement du Canada selon lequel un objectif minimum obligatoire de 5 % de la valeur totale des marchés est attribué chaque année aux entreprises autochtones.

équivalent temps plein (full time equivalent)

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

indicateur de résultat ministériel (departmental result indicator)

Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiative)

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

plan (plan)

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

plan ministériel (Departmental Plan)

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

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2024-2025, les priorités pangouvernementales sont les thèmes généraux décrivant le programme du gouvernement dans le discours du Trône de 2021 : bâtir un présent et un avenir plus sains; développer une économie plus résiliente; mener une action climatique audacieuse; travailler plus fort pour rendre les collectivités sécuritaires, défendre la diversité et l'inclusion; avancer plus rapidement sur la voie de la réconciliation; lutter pour un monde plus sûr, plus juste et plus équitable.

programme (program)

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

rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

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

rendement (performance)

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

répertoire des programmes (program inventory)

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

responsabilité essentielle (core responsibility)

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

résultat (result)

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

résultat ministériel (departmental result)

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

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.