



Pêches et Océans Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période
se terminant
le 31 mars 1996

Présentation améliorée des rapports
au Parlement – Document pilote

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada 1996

En vente au Canada chez

votre libraire local

ou par la poste auprès du

Groupe Communication Canada – Édition
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N^o de catalogue BT31-4/4-1996
ISBN 0-660-60151-6



Avant-propos

Le présent document représente la phase deux du Projet d'amélioration des rapports au Parlement, qui a été créé au sein du Secrétariat du Conseil du Trésor en vue d'améliorer la qualité de l'information fournie au Parlement et de mettre à jour les processus servant à préparer cette information. Ce projet est l'un des volets de l'initiative «Repenser le rôle de l'État» qui vise à mettre davantage l'accent sur les résultats et à rendre plus transparente l'information présentée au Parlement.

Du mois d'août 1995 au mois de juin 1996, on a mené de vastes consultations auprès des députés fédéraux et d'autres intervenants clés afin d'examiner des options pouvant permettre d'améliorer l'information fournie au Parlement. Il en est ressorti clairement qu'il importait de mettre l'accent sur le rendement des ministères et les résultats réels obtenus.

En juin 1996, la Chambre des communes a approuvé le dépôt, à titre de projet pilote, de rapports sur le rendement distincts par seize ministères et organismes. Ces documents pilotes seront évalués, et si le Parlement et d'autres intervenants appuient cette approche, on demandera alors au Parlement d'approuver officiellement cette démarche visant à faire en sorte qu'à partir de l'automne 1997, tous les ministères et organismes présentent des rapports sur le rendement distincts.

On peut consulter ces documents par la voie électronique dans le site Internet du Secrétariat du Conseil du Trésor, à l'adresse suivante : <http://www.tbs-sct.gc.ca/tb/fkey.html>

Pour de plus amples renseignements sur le présent document ou le Projet d'amélioration des rapports au Parlement, veuillez explorer le site Internet du SCT ou communiquer à l'adresse suivante :

Revue gouvernementale et Services de qualité
Secrétariat du Conseil du Trésor
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Canada)
K1A 0R5
Téléphone : (613) 957-7042

**MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS
RAPPORT SUR LE RENDEMENT
POUR LA PÉRIODE SE TERMINANT
LE 31 MARS 1996**

DOCUMENT PILOTE

TABLE DES MATIÈRES

Section 1 Message du Ministre.....	1
Section 2 Aperçu ministériel	3
Mandat	3
Vision et mission.....	3
Priorités et buts à long terme	3
Organisation et composition des programmes.....	4
Section 3 Rendement ministériel	6
Dynamique de la sécurité nautique.....	6
Dynamique de la pêche, du transport maritime et du secteur des océans	7
Résultats de la transition.....	9
Besoins financiers par autorisation	10
Section 4 Rendement des activités principales	11
Engagements en matière de rendement	11
Indicateurs de rendement globaux de la Garde côtière canadienne	14
Indicateurs de rendement.....	15
Rendement par activité principale.....	19
1) Services à la navigation maritime	19
2) Services de communications et de trafic maritimes	21
3) Opérations de déglçage.....	23
4) Sauvetage, sécurité et intervention environnementale	25
5) Hydrographie	26
6) Sciences halieutiques et océaniques.....	28
7) Gestion de l'habitat et des sciences de l'environnement	32
8) Gestion des pêches.....	34
9) Inspection des produits de la pêche	38
10) Ports.....	40
11) Gestion de la flotte	41
12) Politiques et services internes	43
Annexes	47
Annexe A — Coût net du Programme par activité principale.....	47
Annexe B — Recettes	48
Annexe C — Passif éventuel.....	49
Annexe D — Lois administrées par le Ministère.....	50
Annexe E — Références	51
Textes réglementaires.....	51
Annexe F — Liste des personnes-ressources.....	52
Index.....	53

SECTION 1

MESSAGE DU MINISTRE

En dépit d'importantes compressions de ses ressources humaines et financières, le Ministère des Pêches et des Océans (MPO) a eu une année des plus fructueuses.

Depuis sa récente fusion avec la Garde côtière canadienne (GCC), le MPO prend appui sur le dynamisme des deux organismes. L'année qui vient de s'écouler a été marquée par de profonds changements tandis que les deux ministères s'efforçaient d'intégrer leurs cultures établies, leurs puissantes traditions et leur longue histoire. C'est de cette alliance que commence à émerger une nouvelle organisation entièrement rationalisée qui ne comprend plus que cinq régions – l'ancienne structure du Ministère se composait de douze régions.

La fusion a un goût de déjà vu, dans la mesure où nous assistons à la reconstitution de la plus importante flotte civile canadienne relevant d'une entité organisationnelle fédérale unique, qui se consacre à la sécurité des marins ainsi qu'à la préservation et à la mise en valeur des ressources océaniques du Canada.

La fusion des deux flottes s'est traduite par une plus grande flexibilité grâce à laquelle les navires peuvent être affectés à des missions multiples. De plus, le Canada possède une puissante antenne de surveillance et d'application des règlements, réalité qui s'est manifestée avec éloquence durant le conflit avec l'Union européenne à propos du flétan.

En réponse aux exigences du public qui requiert des services gouvernementaux plus efficaces et moins coûteux, des économies et des améliorations de l'efficacité ont déjà commencé à se matérialiser. Si la réduction des coûts constitue une priorité, elle se fera sans remettre en question l'engagement permanent du Ministère d'assurer la sécurité maritime. Les normes de sécurité seront accrues, à un moindre coût, au fur et à mesure que l'organisation met en œuvre des méthodes de remplacement pour la prestation des programmes; cela inclut des innovations fort intéressantes axées sur le recours à des technologies modernes plus efficaces ainsi que l'application du principe de facturation pour certains services directs.

La conservation et la reconstitution des stocks de poisson font partie des priorités absolues de la politique sur les pêches à l'égard de laquelle le gouvernement actuel a pris des engagements fermes.

Sur la côte Ouest, des mesures ont été prises en vue de redonner vie aux pêches et de préserver les stocks fragiles.

Sur la côte Est, les mesures draconiennes qui ont été prises pour préserver les ressources sont toujours en vigueur. De plus, les moratoires décrétés sur de nombreux poissons de fond depuis quelque temps ont tous été maintenus. En plus de se livrer régulièrement à des évaluations des stocks, le Ministère a entrepris des pêches indicatrices. À cette fin, des

pêcheurs collaborent avec des chercheurs du MPO pour recueillir des données sur la situation des stocks de poisson de fond actuellement soumis à un moratoire.

Au début de l'année, le Ministère a conclu une entente avec l'Union européenne sur les mesures de conservation prises dans la zone de réglementation de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO). Beaucoup de ces mesures, notamment l'affectation d'observateurs sur tous les bateaux de pêche du Canada et de l'Union européenne, ont été approuvées ultérieurement par l'OPANO pour ses États membres. La conclusion d'un accord par la Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives et les stocks de poissons grands migrateurs est une autre importante mesure de conservation des stocks à l'extérieur de la limite des 200 milles marins. Le Canada, qui a signé l'accord, a inscrit au nombre de ses priorités sa ratification précoce et son entrée en vigueur. Toutes ces mesures ont des effets bénéfiques sur les ressources à l'intérieur et au-delà de la zone de pêche exclusive de 200 milles marins.

Le MPO collabore de plus près avec divers intervenants pour améliorer l'exécution de ses programmes. C'est ainsi que la collaboration avec les Premières nations dans le cadre de la Stratégie sur les pêches autochtones du Ministère demeure une priorité. C'est d'ailleurs un secteur où des progrès importants ont été enregistrés. Des accords sur les pêches ont été conclus avec 90 p. 100 des Premières nations faisant partie de la Stratégie sur les pêches autochtones avant la saison de pêche 1995. Sur les deux côtes, les relations entre le MPO et les Premières nations ont été marquées par une collaboration plus serrée en ce qui concerne la gestion des pêches et le respect des accords sur les pêches.

Les fonctions principales du MPO sont clairement définies et son effectif sera parfaitement intégré et capable de remplir un certain nombre de fonctions. À moyen terme, le Ministère entend collaborer avec les intervenants et partager avec eux la responsabilité des services à leur fournir.

Le présent rapport, qui s'inscrit dans le projet d'amélioration des rapports soumis au Parlement, fait état du rendement du Ministère. Nous sommes toujours contents de connaître le point de vue de personnes qui s'intéressent au Ministère et nous nous réjouissons à l'idée de connaître leur perspective sur ces questions.

L'honorable Fred J. Mifflin

SECTION 2

APERÇU MINISTÉRIEL

MANDAT

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est responsable, au nom du gouvernement du Canada, des politiques et des programmes à l'appui des intérêts économiques, environnementaux et scientifiques du Canada dans les domaines des océans et de l'habitat du poisson d'eau douce, de la conservation et de l'utilisation durable des ressources halieutiques du Canada dans les eaux marines et intérieures ainsi que des services maritimes sans danger, efficaces et respectueux de l'environnement qui répondent aux besoins des Canadiens dans une économie mondialisée.

Le partage des compétences est tel au Canada que tous les paliers de gouvernement ont une certaine responsabilité à l'égard des pêches et des ressources côtières et marines du pays. Les gouvernements provinciaux interviennent grandement dans le dossier des pêches et des océans. Les groupes autochtones ainsi que l'industrie de la pêche et l'industrie maritime apportent eux aussi une importante contribution à la gestion des pêches et des océans, à l'instar des universités et des institutions scientifiques. Le mandat, l'objectif du programme, les priorités et buts à long terme et les activités principales que décrit le présent document s'appliquent aux responsabilités qui incombent au gouvernement fédéral.

VISION ET MISSION

La **vision** du Ministère est :

- celle d'un organisme qui serait un chef de file mondial en matière de gestion des océans et des ressources aquatiques.

La **mission** du Ministère est :

- de gérer les océans et les principales voies navigables du Canada pour qu'ils soient propres, sûrs, productifs et accessibles, d'assurer l'utilisation durable des ressources halieutiques et de faciliter le commerce maritime.

PRIORITÉS ET BUTS À LONG TERME

Gérer et protéger les ressources halieutiques : gérer, protéger et affecter les ressources biologiques des océans de manière à garantir l'autosuffisance de la pêche en assurant la protection des ressources halieutiques du Canada et leur utilisation durable.

Gérer et protéger les milieux marin et dulçaquicole : gérer de façon intégrée et cohérente les milieux marin et dulçaquicole par la gérance et la protection d'un habitat

productif du poisson et réduire les risques et les incidences des déversements d'hydrocarbures et de substances chimiques en mer.

Comprendre les océans et les ressources aquatiques : acquérir, appliquer et communiquer les connaissances sur les océans du Canada ainsi que sur les ressources marines et dulçaquicoles pour appuyer les activités des clients, des partenaires et des services opérationnels du MPO.

Maintenir la sécurité nautique : améliorer la sécurité de l'utilisation des milieux marin et dulçaquicole afin de réduire le nombre et la gravité des incidents comme les abordages et les échouements, et venir en aide aux personnes en détresse ou en danger imminent, de façon à limiter les pertes humaines et matérielles.

Faciliter le commerce maritime et la mise en valeur des océans : établir le cadre stratégique et réglementaire requis et dispenser des services opérationnels à l'appui d'industries maritimes commercialement durables.

À l'appui de ces objectifs, le Ministère maintiendra les infrastructures et les services de base requis pour fournir au personnel l'information, les technologies et le soutien nécessaires à la réalisation de la vision et de la mission du MPO, au Canada et à l'étranger, de manière opportune et économique. Le MPO encouragera également les employés à atteindre leurs objectifs grâce à une communication efficace et à des responsabilités bien définies et grâce à la mise en place de programmes de formation et de perfectionnement. Alors que le MPO s'attache à harmoniser ses programmes avec ceux des gouvernements provinciaux et territoriaux, il accordera aussi une plus grande importance à la consultation de tous les intéressés afin que ses décisions tiennent compte des besoins de ces derniers. Enfin, le MPO demeure résolu à recouvrer les coûts des services pertinents et à mener des activités avantageuses pour les utilisateurs.

ORGANISATION ET COMPOSITION DES PROGRAMMES

Les sous-ministres adjoints (SMA) et le commissaire de la Garde côtière canadienne ont l'obligation de rendre compte au sous-ministre en ce qui concerne les activités principales dont ils sont responsables.

Le programme est exécuté dans les cinq régions, dont chacune est coiffée par un directeur général régional (DGR). Les DGR sont chargés des activités courantes dans leur région respective. Dans le cadre du processus de planification, chaque DGR élabore un plan régional qui reflète les tâches d'exécution convenues avec chaque SMA.

Le tableau qui suit illustre la contribution des activités principales du MPO à la réalisation des priorités ministérielles en plus d'indiquer le SMA (ou le commissaire) responsable de chaque activité.

Activités principales du MPO – Contributions aux priorités ministérielles

Comprendre les océans et les ressources aquatiques
Gérer et protéger les ressources halieutiques
Gérer et protéger les milieux marin et dulçaquicole
Maintenir la sécurité nautique
Faciliter le commerce maritime et la mise en valeur des océans

Activité principale	Priorités ministérielles					Gestionnaire responsable
Services à la navigation maritime			✓	✓	✓	Commissaire, GCC
Services de communications et de trafic maritimes			✓	✓	✓	Commissaire, GCC
Opérations de déglacement			✓	✓	✓	Commissaire, GCC
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale			✓	✓	✓	Commissaire, GCC
Hydrographie	✓			✓	✓	SMA – Sciences
Sciences halieutiques et océaniques	✓	✓	✓		✓	SMA – Sciences
Gestion de l’habitat et des sciences de l’environnement	✓	✓	✓		✓	SMA – Sciences
Gestion des pêches		✓	✓			SMA – Gestion des pêches (1)
Inspection des produits de la pêche					✓	SMA – Services à l’industrie
Ports					✓	SMA – Services à l’industrie
Gestion de la flotte	✓	✓	✓	✓	✓	Commissaire, GCC
Politiques et services internes	✓	✓	✓	✓	✓	SMA – Services intégrés SMA – Politiques

(1) Dans le secteur de la gestion des pêches, c’est le SMA – Politiques qui est responsable des programmes spéciaux de réduction des capacités.

SECTION 3

RENDEMENT MINISTÉRIEL

Il convient d'effectuer le lien entre le rendement ministériel et les priorités et les buts stratégiques à long terme du MPO. À plus court terme, le rendement ministériel est lié aux initiatives de transition réalisées afin de garantir la fusion fructueuse de la GCC et du MPO en 1995-1996 et au-delà.

Le tableau présenté à la page 5 illustre le rapport entre les priorités et les buts à long terme et les activités principales. Le rendement de chaque activité principale, dans la mesure où il a un rapport avec chaque priorité ou but, donne donc une mesure du rendement ministériel. Il y a également des indicateurs de rendement du Ministère qui ont un rapport avec ses priorités ou ses buts à long terme. Ceux-ci donnent une vue plus générale du rendement ministériel, en offrant de l'information sur les tendances dans le domaine de la sécurité maritime et de la situation globale de l'industrie. Ils permettent d'évaluer de manière plus générale le rendement du Ministère, de mieux situer le rendement de chaque activité principale et de mieux positionner le Ministère dans son contexte. Les priorités et les buts à long terme ne sont pas assortis de ressources, de sorte que les indicateurs du rendement ministériel doivent être rapprochés des dépenses totales du Ministère. Il faut également signaler que les indicateurs ministériels sont presque toujours affectés par des facteurs indépendants de la volonté ou de l'influence du Ministère. Il est sans doute difficile d'imputer les changements du rendement aux seules actions du Ministère.

Le MPO commence à peine à élaborer des indicateurs de rendement pour le Ministère en général et pour chaque activité principale en particulier. Or, ces indicateurs sont indispensables si l'on veut se doter d'un solide régime de mesures du rendement lié aux ressources qui facilitera les principales décisions dans le domaine des politiques et des programmes. Le Ministère est résolu à mettre sur pied un système de mesure du rendement et il utilisera à cette fin des outils comme le *Rapport sur le rendement* d'automne afin de promouvoir une stratégie pluriannuelle visant une gestion axée sur le rendement.

ENGAGEMENT

Le MPO est en train d'élaborer une stratégie pluriannuelle visant à adopter une gestion axée sur le rendement.

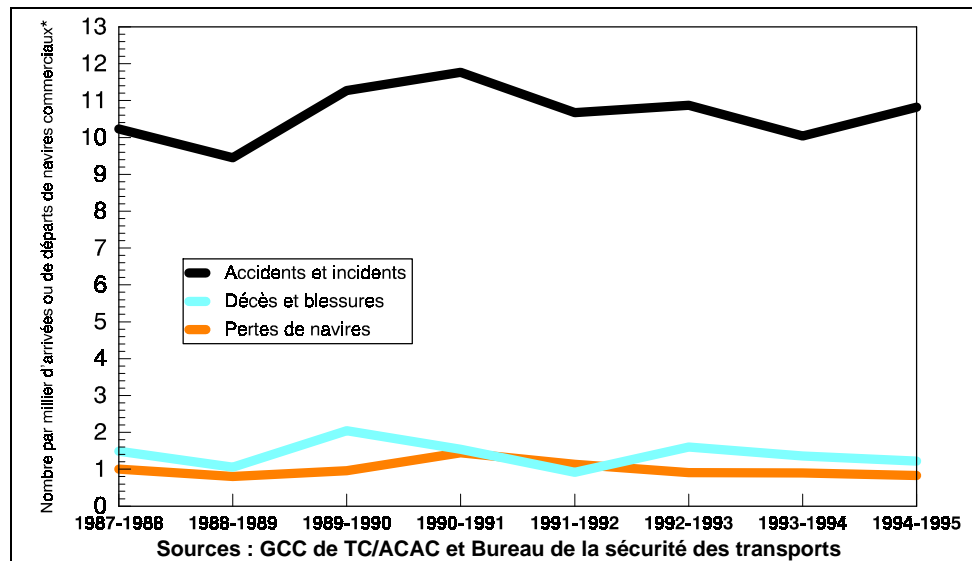
Le MPO peut faire état des indicateurs du rendement ministériel suivants :

DYNAMIQUE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Le MPO assure la promotion de la sécurité nautique en améliorant l'utilisation des milieux marin et dulçaquicole en vue de réduire le nombre et la gravité des accidents comme les abordages et les échouements et de venir en aide aux personnes en détresse ou en danger imminent, de façon à limiter les pertes humaines et matérielles. La figure 1 qui suit brosse un

tableau à long terme de la sécurité nautique de la navigation commerciale en fonction des taux d'accident, de pertes de navires et de décès.

Figure 1 : Accidents nautiques, pertes de navires et décès déclarés par millier de mouvements de navires commerciaux



* Inclut le nombre total de départs de navires commerciaux à partir de ports canadiens et d'arrivées à ces ports, tel que signalé à Statistique Canada, mais exclut les navires de pêche et les bateaux de plaisance canadiens.

On constate une certaine variation annuelle des indicateurs de sécurité de la navigation commerciale illustrés ci-dessus; toutefois, ces indicateurs sont demeurés relativement stables depuis 1987-1988. On peut donc conclure à l'absence d'amélioration ou de détérioration importantes sur le plan de la sécurité nautique au Canada de 1987-1988 à 1994-1995. Les indicateurs de sécurité basés sur les données en matière de recherche et de sauvetage, ce qui inclut les navires de pêche et les bateaux de plaisance, sont illustrés de la figure 2 à la figure 5, commençant à la page 15.

DYNAMIQUE DE LA PÊCHE, DU TRANSPORT MARITIME ET DU SECTEUR DES OCÉANS

Les données qui existent sur la situation des pêches au Canada, sur les transports maritimes et sur le secteur des océans permettent de mieux situer le rôle que joue le Ministère dans l'élaboration d'un cadre stratégique et réglementaire approprié et dans la prestation des services opérationnels qui répondent aux besoins d'entreprises maritimes commercialement durables.

- En dépit des problèmes que connaissent certaines entreprises de pêche, le secteur de la pêche dans son ensemble se porte plutôt bien. En 1990, la valeur totale des poissons débarqués était de 1,5 milliard de dollars. En 1994, ce chiffre était passé à 1,7 milliard de dollars, soit la valeur la plus élevée jamais enregistrée.

- ❑ La croissance du secteur des fruits de mer est le principal facteur qui explique cette hausse de la valeur des débarquements : ceux-ci sont passés de 36 p. 100 de la valeur totale en 1990 à 60 p. 100 en 1994.

PÊCHES

- *Débarquements totaux en 1994 : 1,7 milliard de dollars – chiffre le plus élevé jamais enregistré*

- ❑ Dans les secteurs de la récolte et de la transformation du poisson, on dénombre 67 150 pêcheurs actifs, 1 100 importateurs et 75 250 ouvriers travaillant dans 1 300 usines.
- ❑ On dénombre 5 200 emplois dans le secteur de l'aquaculture. En outre, plus de 6 millions de pêcheurs amateurs génèrent 150 000 emplois à plein temps.
- ❑ Il y a eu d'importantes améliorations à long terme de la valeur du produit des opérations aquicoles commerciales au Canada, de 7 millions de dollars en 1984 à 290 millions de dollars en 1993.
- ❑ Le secteur des transports et de la construction maritimes génère 3,4 milliards de dollars de recettes par an et emploie 37 000 Canadiens.

- ❑ Le Canada transporte par voie maritime 41 p. 100 des ses importations et de ses exportations.

TRANSPORT MARITIME

- *84 milliards de dollars de biens transportés par bateau*
- *41 p. 100 des importations et des exportations du Canada transportées par bateau*

- ❑ La valeur des biens transportés par bateau s'élève à 84 milliards de dollars.

- ❑ Dans les industries de la fabrication et des services océaniques, on compte environ 450 entreprises avec 8 100 employés qui apportent des contributions notables aux secteurs stratégiques de l'économie des océans, comme les opérations de forage en mer.

- ❑ Le secteur des océans représente plus de 7,9 milliards de dollars du produit intérieur brut (PIB) du Canada : environ 60 p. 100 de cette somme proviennent de la navigation maritime (33 p. 100), des constructions navales (14 p. 100), de la fabrication et des services (10 p. 100) et de l'industrie pétrolière et gazière (4 p. 100).

- ❑ Les 40 p. 100 restants sont attribuables à la production primaire et secondaire des pêches et des établissements aquicoles, qui représente 3,2 milliards de dollars du PIB. Ils ont permis à la balance commerciale du Canada d'enregistrer un excédent de 1,5 milliard de dollars en 1993.

LE SECTEUR DES OCÉANS

génère plus de 7,9 milliards de dollars du produit intérieur brut du Canada

RÉSULTATS DE LA TRANSITION

La fusion du MPO et de la GCC, en avril 1995, a donné naissance à un nouveau ministère comptant environ 11 700 équivalents temps plein (ETP) et un budget de 1,3 milliard de dollars. En 1995-1996, d'importantes initiatives ont été prises en vue d'intégrer les deux composantes du nouveau ministère des Pêches et des Océans pendant qu'on appliquait et qu'on affinait les résultats de l'Examen des programmes fédéraux en vue de réduire les dépenses nettes de 32 p. 100 pour la période de quatre ans se terminant en 1998-1999. À cet égard, des économies nettes de 173 millions de dollars ont été réalisées en 1995-1996.

L'un des grands exploits réalisés par le Ministère a été la fusion des flottes de la GCC et du MPO pour en faire une seule flotte polyvalente fournissant des services de qualité aux clients. Si la réduction de la flotte avait déjà commencé, la fusion a contribué à accélérer et à faciliter ce processus. Cela aboutira à une réduction

GRANDE RÉALISATION

Fusion des flottes de la GCC et du MPO pour améliorer l'efficacité et la qualité des services

d'environ un tiers de la flotte et à des compressions d'effectifs de 40 p. 100 entre 1990 et l'an 2000. Avant la fusion, on dénombrait trois flottes : la flotte blanche de navires scientifiques, la flotte grise de navires d'application des règlements et la flotte rouge et blanche de la Garde côtière canadienne. Au sein de la nouvelle flotte, tous les navires arboreront progressivement la nouvelle livrée rouge et blanche. Pour réduire au minimum les coûts, cela se fera dans le cadre des programmes réguliers d'entretien et de radoub.

Peu de temps après la fusion, on a recensé plusieurs projets essentiels pour terminer l'Examen des programmes et la fusion des deux flottes, ce qui inclut les initiatives suivantes qui ont été terminées en 1995-1996.

- ❑ Les 12 régions du MPO ont été ramenées à 5.
- ❑ Un modèle de gestion qui établit le rôle et les responsabilités de l'Administration centrale et des régions a été élaboré et mis en place.
- ❑ Le transfert du soutien de Transports Canada au MPO s'est fait avec l'appui du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- ❑ Le problème de la sécurité des navires a été réglé par un accord selon lequel Transports Canada continuera d'assumer la responsabilité de cette fonction.

RENDEMENT MINISTÉRIEL

- Le soutien opérationnel offert aux flottes de la GCC, de la Gestion des pêches et du secteur des Sciences est désormais coiffé par une seule administration.

Parmi les autres réalisations transitoires dignes de mention figurent les suivantes.

- Un comité consultatif national composé de représentants de chaque région a été constitué. Ce comité a le mandat d'offrir aux employés des outils pour faire part à la haute direction des problèmes reliés à l'Examen des programmes et à la fusion.
- Un cadre stratégique précisant la vision, la mission ainsi que les objectifs à court et à long terme du Ministère a été mis en place.
- Le remaniement des services ministériels est en cours; il vise une réduction de 45 p. 100 des frais généraux.
- Les objectifs de l'Examen des programmes pour les deux premières années sont en voie d'être réalisés et une version provisoire des plans relatifs aux années futures a été rédigée.
- La structure organisationnelle du Ministère est réalisée à 90 p. 100, ce qui inclut la dotation des postes de direction et la restructuration du comité de gestion.

BESOINS FINANCIERS PAR AUTORISATION

Le tableau suivant résume les dépenses du Ministère en 1995-1996.

Crédit	(en milliers de dollars)	Budget principal 1995-1996*	Chiffres réels 1995-1996
1	Dépenses de fonctionnement	508 437	954 730
5	Dépenses en capital	84 783	149 446
10	Subventions et contributions	266 114	78 846
(L)	Ministre des Pêches et des Océans – Traitement et allocation pour voiture de service	49	46
(L)	Obligations contractées en vertu de la <i>Loi sur les prêts aux entreprises de pêche</i>	200	—
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	36 922	69 421
(L)	Remboursement des montants attribués aux recettes des années précédentes	—	100
(L)	Honoraires – agence de recouvrement	—	17
(L)	Dépense des produits de la vente de biens excédentaires de la Couronne	—	974
Total		896 505	1 253 580

* Le Budget des dépenses principal de 1995-1996 ne fait pas état d'un montant de 575 849 000 \$ lié au transfert des responsabilités relatives à la Garde côtière canadienne au ministre des Pêches et des Océans; ce montant était inclus dans le Budget des dépenses principal du ministère des Transports en 1995-1996.

SECTION 4

RENDEMENT DES ACTIVITÉS PRINCIPALES

Le rendement du Ministère par activité principale est basé sur les objectifs et les engagements relatifs aux résultats essentiels de chaque activité principale. Pour 1995-1996, il inclut l'information sur le rendement global de la Garde côtière canadienne (GCC).

ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RENDEMENT

Le tableau qui suit souligne les engagements du MPO en matière de rendement qui figurent dans le rapport du Conseil du Trésor au Parlement pour 1996 intitulé *Repenser le rôle de l'État : mesure des résultats et responsabilisation*.

Engagements du MPO en matière de rendement

Offrir aux Canadiens les services suivants	Avec les résultats principaux suivants
Services à la navigation maritime Fournir et assurer le fonctionnement efficace des aides à la navigation afin de permettre aux navigateurs de déterminer leur position par rapport à la terre ferme et aux dangers cachés, afin de réduire les risques de la navigation et la durée des trajets, à l'appui d'un réseau de transport maritime national sécuritaire et non préjudiciable à l'environnement.	<ul style="list-style-type: none">• Minimalisation des risques de blessure, de décès, de menace pour l'environnement, de perte de biens ou de perte économique induite attribuables aux obstacles à la navigation.
Services de communications et de trafic maritimes Fournir des services de communications et de trafic maritimes aux navigateurs et au grand public pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer en application des ententes internationales, la protection de l'environnement par la gestion du trafic, l'efficacité du mouvement des navires et la prestation d'information à des groupes commerciaux et nationaux.	<ul style="list-style-type: none">• Accès à un réseau complet, rapide et souple de services de communications et de trafic maritimes permettant de limiter les risques et la fréquence des accidents maritimes, de la pollution marine et des pertes de vie humaine en mer, ainsi qu'une amélioration du rendement économique et opérationnel au profit de l'industrie maritime et des programmes gouvernementaux.
Opérations de déglacage Appuyer les activités économiques en facilitant le mouvement sûr et efficace des navires traversant les eaux envahies par les glaces de l'Arctique et du Sud englobant les Grands Lacs et la côte est du Canada. Tenter une réduction des risques d'inondations dans les zones exposées ou menacées par suite de l'accumulation de glace. Veiller au réapprovisionnement annuel des installations militaires et localités du Nord.	<ul style="list-style-type: none">• Minimalisation des risques de blessure, de décès, de perte de biens, de menaces pour l'environnement ou de perte économique induite attribuables aux glaces, pour les bateaux naviguant dans les eaux canadiennes.

Engagements du MPO en matière de rendement (suite)

Offrir aux Canadiens les services suivants	Avec les résultats principaux suivants
<p>Sauvetage, sécurité et intervention environnementale Sauvetage en mer et protection du milieu marin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Niveau acceptable de risque de blessure, de décès, de menace pour l'environnement et de perte de biens grâce à une intervention rapide, efficace et efficiente en cas d'incident maritime justifiant une opération de recherche-sauvetage, à une intervention rapide, efficace et efficiente en cas de déversement en mer de pétrole ou de substances chimiques; et navigation de plaisance sans danger grâce à des activités de promotion de la sécurité et de la réglementation.
<p>Hydrographie Fournir une base scientifique fiable afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation pour les opérations maritimes en eaux canadiennes et frontalières.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des connaissances scientifiques et de l'accès à l'information sur les profondeurs d'eau, les marées, les courants, les niveaux d'eau et les relations géographiques entre les eaux canadiennes, les eaux limitrophes et le compartiment continental canadien afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et de répondre aux autres besoins des clients.
<p>Sciences halieutiques et océaniques Fournir un fondement scientifique fiable pour la conservation des ressources halieutiques marines et anadromes, ainsi que pour le développement durable de l'aquaculture; fournir de l'information scientifique sur les eaux océaniques et littorales et sur les écosystèmes à l'appui d'une gestion intégrée des ressources, de la mise en valeur des océans, de la prévision climatique, des services maritimes, des travaux maritimes, de la défense et du transport maritime.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Constitution d'une base scientifique fiable pour la conservation des ressources halieutiques. En ce qui a trait à l'aquaculture, transfert de connaissances et de technologies issues de projets de recherche, qui rendra possible l'élevage de nouvelles espèces, et progrès dans la prévention de la propagation des maladies du poisson.
<p>Gestion de l'habitat et des sciences de l'environnement Concrétisation de la protection et de la conservation du milieu marin et de l'habitat du poisson, par l'application d'une approche intégrée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Écosystèmes aquatiques sains et productifs grâce à l'amélioration des connaissances scientifiques et à l'efficacité de la gestion.

Engagements du MPO en matière de rendement (suite)

Offrir aux Canadiens les services suivants	Avec les résultats principaux suivants
<p>Gestion des pêches Conserver et protéger les ressources halieutiques du Canada et, en association avec les intervenants, en assurer l'utilisation durable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la conservation et de la durabilité biologique des stocks de poisson à l'intérieur de la zone canadienne de 200 milles et dans les eaux adjacentes, grâce à une approche intégrée de gestion de la ressource. • Une industrie caractérisée par un nombre réduit de bateaux et de participants professionnels qui partageront la responsabilité et l'imputabilité à l'égard de la gestion de la ressource. • Un régime intégré de surveillance et d'application qui contribue à la conservation et à la durabilité de la ressource en assurant le respect des règlements adoptés en vertu de la <i>Loi sur les pêches</i>.
<p>Inspection des produits de la pêche Obtenir la certitude raisonnable que le poisson et les produits de la pêche destinés aux marchés intérieurs et internationaux respectent les normes canadiennes ou étrangères de classement, de manutention, d'identification, de transformation, de qualité et de sécurité.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poisson et produits de la pêche intérieurs et importés respectant les normes nationales et internationales applicables en matière de sécurité, de qualité et d'identification.
<p>Ports Maintenir les ports essentiels à l'industrie de la pêche ouverts pour le commerce et en bon état. Se dessaisir des ports de plaisance.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau essentiel de ports de pêche, géré localement, à la fois sûrs, accessibles et exploitables.
<p>Gestion de la flotte Assurer un soutien maritime et aérien efficace aux secteurs de programme du MPO, soit les Services à la navigation maritime, les Services de communications et de trafic maritimes, les Opérations de déglacage, le secteur Sauvetage, sécurité et services environnementaux, la Gestion des pêches, le secteur Sciences halieutiques et océaniques, et le secteur de l'Hydrographie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à des plates-formes maritime et aérienne adéquate, rentable et efficace pour la conduite des activités opérationnelles en mer.
<p>Politiques et services internes Pour appuyer les secteurs d'activité examinés, le ministère maintiendra l'infrastructure et les services nécessaires pour donner au personnel l'information, la technologie et le soutien requis pour réaliser la vision et la mission du MPO, au Canada et à l'étranger, au moment opportun et au coût optimal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère bien appuyé par des politiques, des communications et d'autres services ministériels comme les finances et les ressources humaines, fondés sur la qualité de la prestation, une infrastructure appropriée et la compétence fonctionnelle.

INDICATEURS DE RENDEMENT GLOBAUX DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

L'objectif à long terme de toutes les activités principales de la GCC (Services à la navigation maritime; Services de communications et de trafic maritimes; Opérations de déglacage; Sauvetage, sécurité et intervention environnementale; Gestion de la flotte) est d'offrir un système de transport maritime sûr, efficace et respectueux de l'environnement. L'efficacité stratégique ou l'efficacité à long terme de toutes ces activités principales peuvent se mesurer en fonction des indicateurs suivants :

- ❑ nombre d'accidents maritimes, de victimes et de navires perdus par millier d'arrivées et de départs de navires commerciaux (voir la figure 1, à la page 7);
- ❑ tendances sur le plan de la sécurité, selon les statistiques en matière de recherche et de sauvetage (voir les figures 2 à 5, commençant à la page 15);
- ❑ changements affectant les principaux indicateurs économiques maritimes (voir la figure 6, à la page 17);
- ❑ degré de satisfaction des clients à l'égard des niveaux de service (voir l'encadré à la page 18).

Les indicateurs de rendement de la Garde côtière canadienne en ce qui concerne la sécurité nautique et l'économie de même que la satisfaction des clients recourent toutes les activités principales de la GCC.

Les réalisations de 1995-1996, recoupant les activités principales de la GCC, ont grandement contribué à la réalisation des principaux résultats et à la gestion du changement.

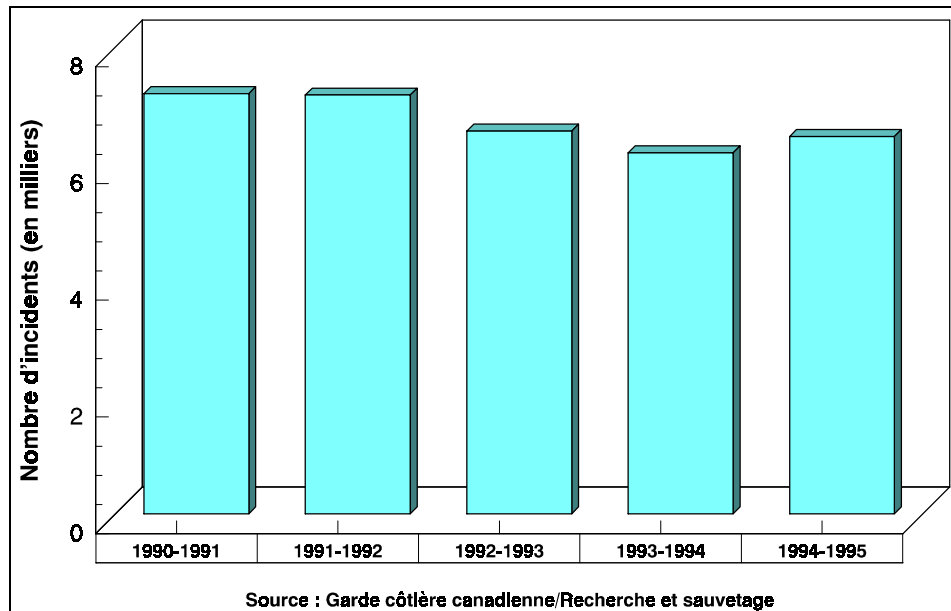
- ❑ Nouvelles technologies : collaborant de près avec le secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux, la GCC a fait l'essai fructueux de nouvelles technologies comme le système automatique d'identification des navires, le système de positionnement global différentiel, la technologie des infrarouges à l'appui des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures et les nouvelles technologies de reconnaissance des glaces.
- ❑ Pour améliorer les services et en rehausser la rentabilité et l'utilité pour les intervenants, la GCC a mené de nombreuses consultations. C'est ainsi qu'elle a tenu plus de 150 audiences avec le secteur maritime et d'autres citoyens et groupes communautaires intéressés par la question.
- ❑ La GCC a procédé à une restructuration régionale afin d'améliorer les opérations maritimes et la prestation des services techniques et d'assurer la création cohérente du nouveau ministère des Pêches et des Océans.

INDICATEURS DE RENDEMENT

La Garde côtière canadienne joue un rôle important pour assurer la sécurité du trafic maritime dans les eaux canadiennes. Le nombre d'accidents maritimes, de victimes et de navires perdus par millier d'arrivées et de départs de navires commerciaux est présenté à la

figure 1. Ces indicateurs de sécurité sont concentrés sur la navigation commerciale. Les figures 2 à 5 donnent une description plus détaillée de la sécurité relative aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance.

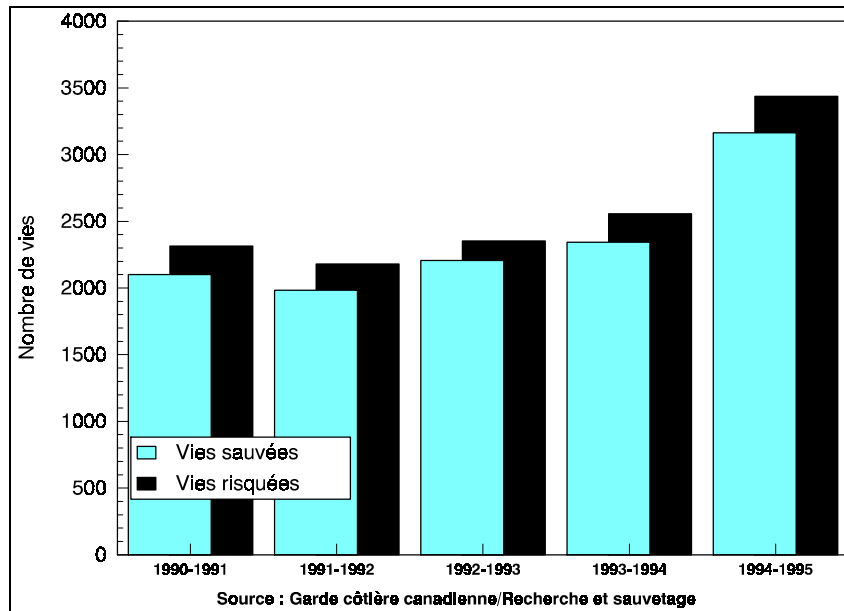
Figure 2 : Recherche et sauvetage maritime



Nota : Inclut les incidents maritimes et non maritimes signalés dans toutes les régions de la Garde côtière canadienne.

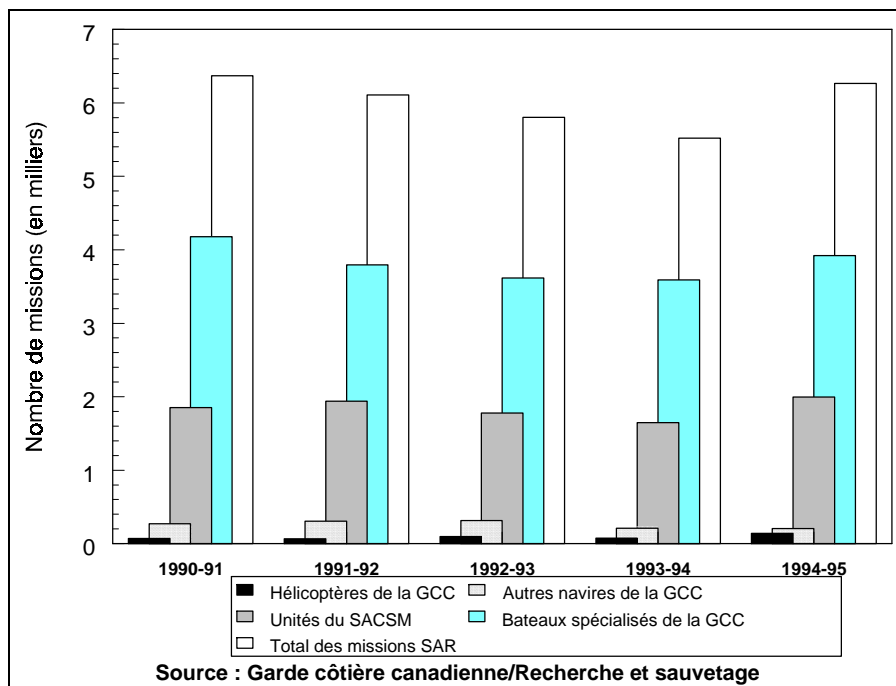
La figure 2 indique que 6 465 incidents ont été traités dans le cadre des activités de recherche et de sauvetage (SAR) en 1994-1995, année la plus récente pour laquelle on dispose de données exhaustives, ce qui représente une augmentation de 4,5 p. 100 par rapport aux chiffres de 1993-1994, soit 6 185 incidents.

Figure 3 : Recherche et sauvetage maritime, vies sauvées et vies risquées



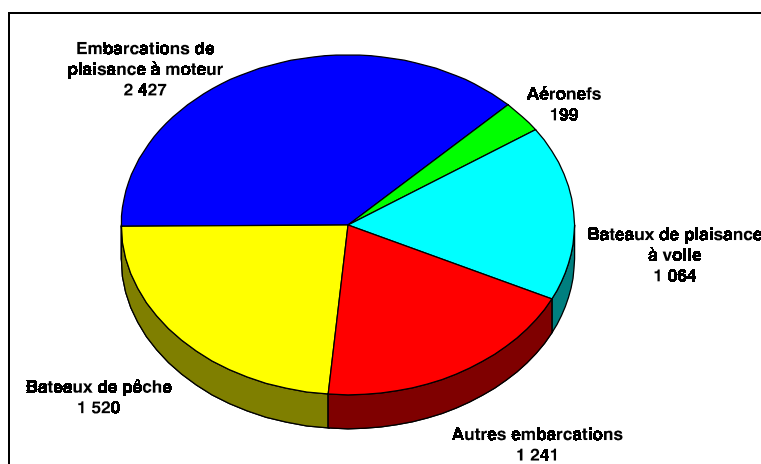
Comme l'illustre la figure 3, le nombre de vies en danger lors des incidents pour lesquels les activités de recherche et de sauvetage en mer ont été appelées à intervenir a atteint 3 436 en 1994, année la plus récente pour laquelle on dispose de données exhaustives. Ce chiffre était de 2 557 vies en danger au cours de l'année précédente. Les pertes de vie découlant de ces incidents sont passées de 214 en 1993 à 273 en 1994, soit une augmentation de 27,5 p. 100.

Figure 4 : Nombre de missions de recherche et sauvetage maritimes de la GCC



La figure 4 donne la ventilation des missions de recherche et sauvetage entre les diverses entités y ayant participé. Les missions se sont chiffrées à 6 263 en 1994, dépassant de 13 p. 100 le nombre enregistré en 1993. Sur le nombre global de missions entreprises en 1994, près des deux tiers ont été exécutés par des bateaux spécialisés de la GCC alors que le tiers restant l'a été par des unités du Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime (SACSM), ces chiffres reflétant ceux de l'année précédente.

Figure 5 : Types de bateaux secourus, 1994



Le système de recherche et sauvetage dessert une clientèle canadienne qui compte environ 4 000 navires commerciaux, 40 000 bateaux de pêche et entre 1,9 million et 2,1 millions d'embarcations de plaisance. Il faut ajouter à ces chiffres les navires étrangers qui transitent par le Canada ou qui visitent le pays et les dizaines de millions de passagers aériens qui survolent les zones maritimes. La figure 5 donne une ventilation nationale des types de bateaux qui ont bénéficié d'une aide en 1994.

Figure 6 : Évolution annuelle du pourcentage des principaux indicateurs économiques

Indicateur	1991 - 1992	1992- 1993	1993- 1994	1994- 1995
Dépenses par million de tonnes de marchandises (\$)	-4,6	4,7	3,6	-6,8
Dépenses par million de tonnes manipulées par une région de la GCC (\$)	-4,0	5,5	4,2	-8,3
Dépenses par mouvement de navire (\$)	-0,6	1,6	11,8	-12,8
Dépenses brutes de fonctionnement (\$)	-4,8	-1,2	3,0	-3,9

Avec seulement quatre années de données pour les indices économiques présentés à la figure 6, il est difficile de déterminer les tendances. Les données semblent indiquer que le déclin du trafic maritime en 1992 et 1993 pourrait signifier une tendance à l'amélioration de l'efficacité des services de soutien de la navigation commerciale par la GCC, comme le révèle l'évolution des pourcentages annuels des dépenses de la GCC par mouvement de navire et par million de tonnes de marchandises manipulées.

NIVEAU DE SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

APERÇU DE LA PARTICIPATION NATIONALE – CONSULTATIONS SUR LES NIVEAUX DE SERVICE DE LA GARDE CÔTIÈRE

Peu de gens ont assisté aux consultations publiques tenues dans tout le pays. Cela s'explique sans doute par le préavis limité de la tenue des consultations, l'ouverture de diverses saisons de pêche et un niveau général d'apathie ou de cynisme à l'égard du «processus de consultation». Cette faible fréquentation a entamé la crédibilité globale du processus de consultation dans certaines régions. Il n'en reste pas moins que la Garde côtière canadienne s'est livrée à des consultations utiles et animées avec les principaux intervenants même lorsque très peu de participants s'y sont présentés. La plupart ont déclaré qu'ils percevaient la Garde côtière comme un organisme professionnel pour lequel ils avaient le plus grand respect. Ils étaient heureux d'avoir été invités aux consultations même si dans bien des cas, ils ont jugé que le choix du moment n'était guère judicieux.

Beaucoup de participants n'ont pas hésité à parler des services qu'il fallait maintenir, améliorer, abolir ou rationaliser pour s'adapter à la nouvelle conjoncture financière. Certains ont jugé que les services de la Garde côtière étaient à un niveau minime et que toute autre compression compromettrait sérieusement la sécurité. Beaucoup ont tenu à recommander les secteurs où la Garde côtière devait en fait étoffer ses services. Certains n'ont pas hésité à remettre en question les services existants sans pour autant tenir compte de l'impact que cela pourrait avoir sur d'autres utilisateurs. Même si la plupart des participants comprennent le besoin de compresser les dépenses publiques, beaucoup jugent que la Garde côtière ne doit pas être une cible privilégiée. La majorité des participants se sont prononcés en faveur de l'imposition de redevances d'utilisation par opposition à une compression des services. Beaucoup ont le sentiment que les services sont injustement ciblés et qu'il faut poursuivre les compressions des effectifs à l'Administration centrale et dans les bureaux régionaux.

Les participants ont souvent fait observer que les services de la Garde côtière sont interdépendants : une coupure dans un secteur se répercute sur tous les autres. À titre d'exemple, beaucoup de participants ont affirmé qu'une diminution du nombre d'aides à la navigation aboutirait sans doute à une augmentation des accidents de navigation et à une hausse du nombre de missions de recherche et sauvetage. Un certain nombre ont déclaré par ailleurs que toute autre compression des services ou l'imposition de redevances d'utilisation aurait sans doute un effet délétère sur le tourisme et l'industrie maritime. Dans l'ensemble, parmi les recommandations visant la rationalisation ou l'élimination de divers services (p. ex., le passage des programmes d'intervention environnementale sous le contrôle d'entrepreneurs privés), beaucoup ont déjà été envisagées ou même appliquées par la Garde côtière. Les consultations ont donc servi à confirmer la nécessité de ces initiatives et l'accueil qui leur est réservé en plus de fournir d'autres idées sur la façon d'en accroître l'efficacité.

RENDEMENT PAR ACTIVITÉ PRINCIPALE

1) SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME

OBJECTIF

Fournir et assurer le fonctionnement efficace des aides à la navigation afin de permettre aux navigateurs de déterminer leur position par rapport à la terre ferme et aux dangers cachés, afin de réduire les risques de la navigation et la durée des trajets, à l'appui d'un réseau de transport maritime national sécuritaire et non préjudiciable à l'environnement.

DESCRIPTION

Les Services à la navigation maritime (SNM) fournissent, exploitent et entretiennent un système d'aides à la navigation, en plus d'assurer le développement et l'entretien des voies navigables et de garantir le droit du public à la navigation et la protection de l'environnement.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

175 millions de dollars et 1 617 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Minimalisation des risques de blessure, de décès, de menace pour l'environnement, de perte de biens ou de perte économique induite attribuables aux obstacles à la navigation.

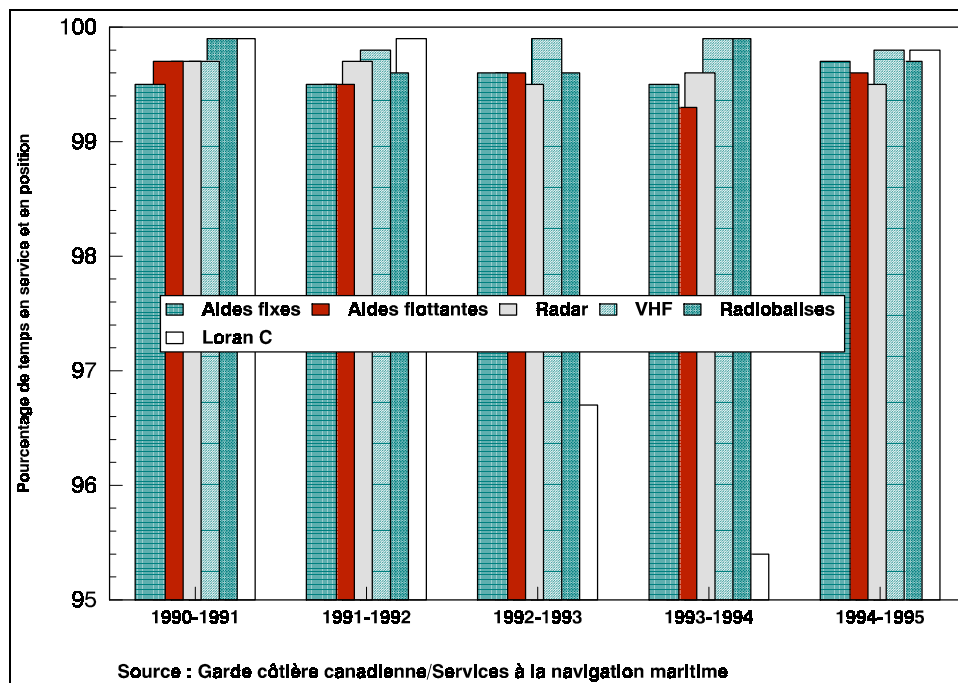
Les analyses de l'efficacité stratégique ou de l'efficacité à long terme, ainsi qu'en témoignent les indicateurs globaux de la GCC, continuent de jouer un rôle utile pour évaluer l'efficacité du réseau national de transport maritime. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un résultat partagé, les mesures du rendement quantitatif de la contribution des SNM sont difficiles à extraire. À l'avenir, il se peut que l'on doive :

- quantifier les niveaux de service établis des SNM. En même temps, tandis que se poursuit la rationalisation des niveaux de service, on pourrait peut-être mesurer le rendement en fonction de l'évolution de la demande et de la baisse des coûts en résultant;
- mesurer les mouvements de navires et les coûts résultant de l'utilisation du système (p. ex., en améliorant les modèles d'établissement des coûts des aides à la navigation de courte portée et leur usage connexe par groupe client et par secteur géographique);
- utiliser les indicateurs fournissant une mesure plus exacte des incidences socio-économiques du secteur opérationnel des SNM;
- se servir de descriptions qualitatives ou des données anecdotiques.

Il est tout aussi difficile de quantifier la baisse du niveau de risque expressément imputable au secteur des SNM. Il se peut néanmoins qu'avec le temps, la valeur de la baisse des risques puisse se mesurer à l'aide d'indicateurs économiques de substitution comme les

changements intervenus dans les taux d'assurance. Il existe néanmoins des données spécifiques qui permettent de mesurer l'efficacité des outils des SNM qui *contribuent* à réduire les risques. Par exemple, les balises, les feux, les balises lumineuses et d'autres aides visuelles sont mis en place conformément aux normes internationales établies, réduisant ainsi les risques pour les marins en leur permettant de naviguer dans les eaux navigables de manière plus sûre et efficace que si les aides n'étaient pas là. Il se peut qu'une analyse de la fiabilité de ces équipements réalisée par procuration reflète le niveau annuel d'évitement des risques (voir la figure 7).

Figure 7 : Temps de fonctionnement des aides à la navigation maritime



Réalisations de 1995-1996 qui ont grandement contribué à la concrétisation des résultats principaux et à la gestion du changement : En partenariat avec le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, le gouvernement de la Saskatchewan et le Grand conseil de Prince Albert, la GCC a aidé à l'implantation d'une route d'approvisionnement de surface rejoignant la région de l'Athabasca comme solution de rechange à la navigation fluviale qui est lourdement tributaire des opérations de dragage de la GCC.

RÉSUMÉ DE LA GESTION DU CHANGEMENT DES SNM

- La GCC a commencé à céder les responsabilités de dragage des fleuves Fraser, Saint-John et Saint-Laurent. Elle continue à céder la responsabilité de dragage des principaux chenaux à l'appui des administrations portuaires autonomes et à abandonner toutes les responsabilités de dragage à l'exception de celles découlant des obligations afférentes aux traités en vigueur, ainsi qu'à apporter son aide aux groupes locaux pour qu'ils fournissent des aides à la navigation dans les cours d'eau intérieurs d'importance mineure.

- ❑ Des conseils consultatifs ont été créés afin de prodiguer des conseils sur les services nécessaires. Il en découlera en définitive un abaissement des coûts et des niveaux de service relatifs aux aides à la navigation en réduisant ou en éliminant les besoins d'équipement et d'entretien.
- ❑ La GCC a adopté la technologie par satellite pour améliorer la navigation et la protection de l'environnement et réduire sensiblement les coûts du système national de balisage des chenaux principaux. L'installation des 11 premières stations est terminée.
- ❑ La GCC a mis en œuvre un système de facturation de droits de services maritimes à la navigation commerciale pour récupérer une partie des coûts des services à la navigation; elle imposera une redevance pour l'examen des demandes présentées dans le cadre de la *Loi sur la protection des eaux navigables*. La première phase de droits pour les services maritimes a été mise en application le 1^{er} juin 1996.

GESTION DU CHANGEMENT DES SERVICES À LA NAVIGATION MARITIME

- *abandon de certaines responsabilités de dragage*
- *abaissement des coûts et des niveaux de service relatifs aux aides à la navigation*
- *adoption de la nouvelle technologie par satellite pour améliorer la navigation et la protection de l'environnement*
- *récupération d'une partie des coûts des services auprès de la navigation commerciale*

2) SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

OBJECTIF

Fournir des services de communications et de trafic maritimes aux navigateurs et au grand public pour assurer la sauvegarde des vies humaines en mer en application des ententes internationales, la protection de l'environnement par la gestion du trafic, l'efficacité du mouvement des navires et la prestation d'information à des groupes commerciaux et nationaux.

DESCRIPTION

Les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) fournissent des services de communications et de coordination en cas de détresse et d'incident de sécurité, contrôlent les navires pour empêcher l'accès des eaux canadiennes aux navires dont l'état inspire des inquiétudes, réglementent le trafic maritime et s'occupent de gérer un système intégré d'informations maritimes et de services de correspondance avec le public. En plus d'assurer la sécurité de la navigation maritime, les SCTM épaulent l'activité économique en optimisant le trafic maritime et l'efficacité des ports et en facilitant les communications entre les navires et la terre. Toutes ces fonctions relèvent d'un cadre de réglementation axé principalement sur la *Loi sur la marine marchande du Canada* et sur la *Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer*.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

67 millions de dollars et 811 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- ❑ Accès à un réseau complet, rapide et souple de services de communications et de trafic maritimes permettant de limiter les risques et la fréquence des accidents maritimes, de la pollution marine et des pertes de vie humaine en mer, ainsi qu'une amélioration du rendement économique et opérationnel au profit de l'industrie maritime et des programmes gouvernementaux.

Les analyses de l'efficacité stratégique ou de l'efficacité à long terme, ainsi qu'en témoignent les indicateurs globaux de la GCC, continuent de jouer un rôle utile pour évaluer l'efficacité du réseau national de transport maritime. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un résultat partagé, les mesures du rendement quantitatif de la contribution des SCTM sont difficiles à extraire. À l'avenir, pour mesurer l'efficacité, l'exhaustivité, la réceptivité, la rapidité et la précision des SCTM, il se peut que l'on doive :

- ❑ quantifier la conformité avec les niveaux de service établis des SCTM. En même temps, tandis que se poursuit la rationalisation des niveaux de service, on pourrait peut-être mesurer le rendement en fonction de l'évolution de la demande et de la baisse des coûts en résultant;
- ❑ utiliser les indicateurs qui donnent une mesure plus exacte des incidences socio-économiques du secteur des SCTM;
- ❑ se servir de descriptions qualitatives ou de données anecdotiques.

Il est tout aussi difficile de quantifier la baisse du niveau de risque expressément imputable au secteur des SCTM. Il se peut néanmoins qu'avec le temps, la valeur de la baisse des risques puisse se mesurer à l'aide d'indicateurs économiques de substitution comme les changements intervenus dans les taux d'assurance ainsi que les taux de conformité et de récidive des navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes.

RÉALISATION DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

Cinq stations radio de la GCC et centres de trafic maritime ont été intégrés avec succès.

Réalisations de 1995-1996 qui ont grandement contribué à la concrétisation des principaux résultats et à la gestion du changement : On a terminé les principaux travaux préparatoires en vue d'intégrer les stations radio de la GCC et les centres de trafic maritime; en outre, cinq emplacements ont été intégrés avec succès jusqu'ici.

RÉSUMÉ DE LA GESTION DU CHANGEMENT DES SCTM

- ❑ La GCC envisage l'adoption du système automatique d'identification des navires pour abaisser les coûts globaux de gestion du trafic, ainsi que du Système national d'information sur la navigation maritime, un système d'information en temps réel qui automatise la collecte, le traitement, l'affichage et la distribution de données maritimes ponctuelles et exactes. Les tests effectués sur le système automatique d'identification des navires ont débuté en 1995-1996.

3) OPÉRATIONS DE DÉGLAÇAGE

OBJECTIF

Appuyer les activités économiques en facilitant le mouvement sûr et efficace des navires traversant les eaux envahies par les glaces de l'Arctique et du Sud englobant les Grands Lacs et la côte est du Canada. Tenter une réduction des risques d'inondations dans les zones exposées ou menacées par suite de l'accumulation de glace. Veiller au réapprovisionnement annuel des installations militaires et localités du Nord.

DESCRIPTION

Les activités de déglacement incluent les services d'escorte, l'entretien des chenaux, le contrôle des inondations, l'ouverture des ports et la navigation dans les glaces ainsi que les services d'information aux navires qui traversent ou contournent les eaux envahies par les glaces et au grand public. Ces services coordonnent également le mouvement des marchandises pour assurer l'approvisionnement annuel des collectivités du Nord et des bases militaires en ayant recours à des transporteurs commerciaux affrétés.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

57 millions de dollars et 632 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- ❑ Minimalisation des risques de blessure, de décès, de perte de biens, de menaces pour l'environnement ou de perte économique induite attribuables aux glaces, pour les bateaux naviguant dans les eaux canadiennes.

Les analyses de l'efficacité stratégique ou de l'efficacité à long terme, ainsi qu'en témoignent les indicateurs globaux de la GCC, continuent de jouer un rôle utile pour évaluer l'efficacité du réseau national de transport maritime. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un résultat partagé, les mesures du rendement quantitatif de la contribution des Opérations de déglacement

sont difficiles à extraire. À l'avenir, pour mesurer l'efficacité, l'exhaustivité, la réceptivité, la rapidité et l'accessibilité des Opérations de déglacage, il se peut que l'on doive :

- ❑ quantifier la conformité avec les niveaux de service de déglacage établis. En même temps, tandis que se poursuit la rationalisation des niveaux de service, on pourrait mesurer le rendement en fonction de l'évolution de la demande et de la baisse des coûts en résultant;
- ❑ utiliser les indicateurs qui donnent une mesure plus exacte des incidences socio-économiques du secteur des Opérations de déglacage;
- ❑ se servir de descriptions qualitatives ou de données anecdotiques.

Il est tout aussi difficile de quantifier la baisse du niveau de risque expressément imputable au secteur des Opérations de déglacage. Il se peut néanmoins qu'avec le temps, la valeur de la baisse des risques puisse se mesurer à l'aide d'indicateurs économiques de substitution comme les changements intervenus dans les taux d'assurance ou la surveillance des inondations et l'usage accru de navires commerciaux renforcés pour la navigation dans les glaces.

RÉSUMÉ DE LA GESTION DU CHANGEMENT DES OPÉRATIONS DE DÉGLAÇAGE

- ❑ La GCC a entamé des négociations dans le but de transférer la responsabilité du transport maritime dans l'ouest de l'Arctique au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.
- ❑ Des conseils consultatifs ont été créés afin de prodiguer des conseils sur les services nécessaires. Il en découlera en définitive un abaissement des coûts et des niveaux de service relatifs aux opérations de déglacage.
- ❑ On effectue actuellement une analyse d'impact socio-économique afin d'évaluer l'incidence des initiatives concernant les droits d'utilisation maritimes et d'autres changements aux politiques du gouvernement. Les résultats contribueront à l'initiative visant la récupération d'une partie des coûts des services de déglacage auprès de l'industrie du transport maritime.

GESTION DU CHANGEMENT DES OPÉRATIONS DE DÉGLAÇAGE

- *transfert du transport maritime dans l'est de l'Arctique au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest*
- *création de conseils consultatifs sur les services nécessaires en vue d'abaisser les coûts et les niveaux de service*
- *analyse d'impact pour prendre des initiatives de récupération des coûts*

4) SAUVETAGE, SÉCURITÉ ET INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

OBJECTIF

Sauvetage en mer et protection du milieu marin.

DESCRIPTION

Les services de Sauvetage, sécurité et intervention environnementale (SSIE) se composent des principaux secteurs suivants : recherche et sauvetage maritime (SAR), intervention environnementale, état de préparation d'urgence du Ministère et promotion de la sécurité nautique auprès des navigateurs par des programmes de prévention et de réglementation.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

142 millions de dollars et 1 453 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Niveau acceptable de risque de blessure, de décès, de menace pour l'environnement et de perte de biens grâce à une intervention rapide, efficace et efficiente en cas d'incident maritime justifiant une opération de recherche-sauvetage, à une intervention rapide, efficace et efficiente en cas de déversement en mer de pétrole ou de substances chimiques; et navigation de plaisance sans danger grâce à des activités de promotion de la sécurité et de la réglementation.

Les analyses de l'efficacité stratégique ou de l'efficacité à long terme, ainsi qu'en témoignent les indicateurs globaux de la GCC, continuent de jouer un rôle utile pour évaluer l'efficacité du réseau national de transport maritime. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un résultat partagé, les mesures du rendement quantitatif de la contribution des SSIE sont difficiles à extraire. À l'avenir, pour mesurer l'efficacité, l'exhaustivité, la réceptivité, la rapidité et la précision des SSIE, il se peut que l'on doive :

- quantifier la conformité avec les niveaux de service établis des SSIE. En même temps, tandis que se poursuit la rationalisation des niveaux de service, on pourrait peut-être mesurer le rendement en fonction de l'évolution de la demande et de la baisse des coûts en résultant;
- utiliser les indicateurs qui donnent une mesure plus utile des incidences socio-économiques du secteur opérationnel des SSIE;
- se servir de descriptions qualitatives ou de données anecdotiques.

Il est tout aussi difficile de quantifier la baisse du niveau de risque expressément imputable au secteur des SSIE. Il se peut néanmoins qu'avec le temps, la valeur de la baisse des risques puisse se mesurer à l'aide d'indicateurs économiques de substitution comme les changements survenus dans les taux d'assurance ou d'autres indicateurs comme les taux de

conformité et de récurrence des installations d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures; le nombre d'incidents de pollution s'étant soldés par une intervention réussie, exprimé comme rapport entre le nombre d'incidents signalés et le nombre d'incidents s'étant soldés par une intervention ou le nombre de demandes adressées à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Réalisations de 1995-1996 qui ont grandement contribué à la concrétisation des principaux résultats et à la gestion du changement :

- ❑ De concert avec l'industrie, la GCC a mis en place la phase préliminaire du nouveau régime d'intervention et de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures. Cette initiative se soldera par un renforcement de la capacité d'intervention financée par le secteur privé dans les eaux canadiennes.
- ❑ Le Bureau de la sécurité nautique a été créé pour servir de centre de coordination des services à la navigation de plaisance et des initiatives relatives aux petits bateaux.

RÉSUMÉ DE LA GESTION DU CHANGEMENT DES SSIE

- ❑ Initiatives relatives aux petits bateaux, de concert avec les plaisanciers, les pouvoirs publics et les organismes d'application des règlements, accroître la sécurité de la navigation de plaisance grâce à des améliorations efficaces, abordables et autofinancées.
- ❑ Consultation par la GCC des plaisanciers sur la meilleure façon d'élaborer et de mettre en œuvre un système moderne de permis de navigation ainsi que de nouvelles normes sur l'utilisation des navires.
- ❑ Élaboration par la GCC d'une structure de facturation des permis de navigation pour contribuer au coût des services fournis aux plaisanciers.

RÉALISATIONS DES SSIE

- *Partenariat avec l'industrie pour un nouveau régime d'intervention et de préparation en cas de déversement d'hydrocarbures*
- *Centre de coordination national pour assurer la sécurité de la navigation de plaisance grâce au Bureau de la sécurité nautique*

5) HYDROGRAPHIE

OBJECTIF

Fournir une base scientifique fiable afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation pour les opérations maritimes en eaux canadiennes et frontalières.

DESCRIPTION

Les levés hydrographiques servent à mesurer les paramètres qu'il faut pour décrire la nature et la configuration exacte du fond de la mer ainsi que du fond des eaux navigables intérieures, leur rapport géographique avec le bloc continental ainsi que les caractéristiques

et la dynamique de ces eaux. Au nombre des paramètres mesurés, mentionnons la profondeur de l'eau, le type de fond, les courants près de la surface, les marées et les niveaux d'eau. Les données recueillies sont publiées sous forme de cartes de navigation et d'autres publications comme l'*Annuaire des courants et marées*, les *Instructions nautiques*, les *Small Craft Guides* et les *Bulletins sur le niveau de l'eau*. Les données hydrographiques servent également à déterminer les limites vers le large des zones nationales et à délimiter les frontières maritimes.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

36 millions de dollars et 380 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Amélioration des connaissances scientifiques et de l'accès à l'information sur les profondeurs d'eau, les marées, les courants, les niveaux d'eau et les relations géographiques entre les eaux canadiennes, les eaux limitrophes et le compartiment continental canadien afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport et de répondre aux autres besoins des clients.

Durant la période d'examen, on ne s'est jamais retrouvé en situation de rupture de stock des cartes sur papier. On a néanmoins enregistré de nombreuses demandes relatives à de nouveaux levés, aux secteurs devant faire l'objet d'un levé par suite d'un envasement et d'un changement dans les circuits de trafic. On a également enregistré de nombreuses demandes de cartes de navigation électroniques.

Plusieurs levés ont été réalisés dans l'Arctique.

- Établissement de levés pour un nouveau port à l'est de Coppermine.
- Aboutissement de la première année d'un programme de deux ans visant à faire le levé d'un nouveau port à Melvin Bay.
- Établissement du levé du port desservant la colonie de peuplement sur l'île Broughton.
- Aboutissement de la troisième année d'un programme de quatre ans visant à faire le levé d'une route franchissant le sud du passage du nord-ouest depuis Dolphin et le détroit d'Union jusqu'au détroit de Victoria.
- Aboutissement de la première année d'un programme de deux ans visant à faire le levé d'une route à destination de Rankin Inlet.
- Réalisation des levés pour un certain nombre de petits ports et de routes de navigation à Terre-Neuve et au Labrador.

Dans le rapport annuel 1995 qu'il a remis au Parlement, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) fait observer que «le nombre d'accidents signalés dans les transports maritimes a baissé par rapport à l'année précédente». Les 685 accidents de navigation signalés au BST en 1995 représentent une baisse de 14 p. 100 par rapport à 1994. Ce chiffre est également inférieur de 20 p. 100 à la moyenne annuelle enregistrée les cinq années précédentes (1990-1994) et constitue le plus bas chiffre enregistré en dix ans.

Même si ces statistiques traduisent une amélioration significative, on n'a aucun moyen précis de savoir si cette baisse est attribuable à une amélioration des cartes de navigation.

Pour poursuivre l'amélioration de la sécurité maritime, on a lancé un programme qui fournit constamment le niveau de l'eau pour permettre aux navires de naviguer avec un tirant d'eau minimum dans le Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Pour permettre l'approvisionnement avec un tirant d'eau plus profond, on effectue des levés hydrographiques le long de la côte sud de Terre-Neuve en remplacement des levés réalisés par l'Amirauté britannique entre 1861 et 1889. En outre, l'avènement des cartes de navigation électroniques et du système de positionnement global différentiel (GCC) semble très prometteur pour ce qui est d'autoriser les navires à naviguer dans des conditions défavorables et à rentabiliser leurs opérations grâce à une meilleure planification de leur itinéraire.

RÉALISATIONS

Les cartes de navigation électroniques et le système de positionnement global différentiel permettent aux navires de naviguer de manière plus efficace et plus sûre dans des conditions défavorables.

6) SCIENCES HALIEUTIQUES ET OCÉANIQUES

OBJECTIF

Fournir un fondement scientifique fiable pour la conservation des ressources halieutiques marines et anadromes, ainsi que pour le développement durable de l'aquaculture; fournir de l'information scientifique sur les eaux océaniques et littorales et sur les écosystèmes à l'appui d'une gestion intégrée des ressources, de la mise en valeur des océans, de la prévision climatique, des services maritimes, des travaux maritimes, de la défense et du transport maritime.

DESCRIPTION

Les écosystèmes marins sont surveillés et évalués par des navires de recherche qui s'occupent de surveiller les pêches et les programmes concertés avec les pêcheurs. Les mesures des paramètres océaniques comme la température, la salinité, le niveau de l'eau et la hauteur des vagues proviennent de nombreuses sources à l'intérieur comme en dehors du MPO. Les chercheurs travaillent en équipes pluridisciplinaires de concert avec des pêcheurs et des chercheurs universitaires pour évaluer les stocks de poissons dans un écosystème et un contexte environnemental plus étendus. Les études d'ordre climatique portent sur les effets des changements climatiques sur les espèces de poissons comme la morue et le saumon et sur le rôle des océans dans le système climatique mondial.

L'aquaculture se concentre sur l'élevage de nouvelles espèces de poissons au Canada et sur l'amélioration de l'efficacité de l'élevage des espèces existantes. On lutte contre l'introduction et la propagation de maladies parmi les stocks sauvages et les stocks d'élevage en établissant des règlements sur la protection de la santé des poissons, lesquels nécessitent

l'agrément des installations de production avant d'autoriser l'importation de produits de la mer au Canada ou leur transport interprovincial.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

135 millions de dollars et 1 436 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

Plusieurs années sont parfois nécessaires pour que se concrétisent les résultats d'un programme ou d'un projet scientifique. À court terme, les activités de recherche permettent de mesurer le rendement, comme l'illustre la présente section. Au cours de l'année à venir, le MPO analysera les besoins sur le plan de l'information sur le rendement des activités et sur les résultats. Il mettra à profit les travaux en cours au sein d'autres ministères scientifiques du gouvernement dans le but d'élaborer une stratégie visant à assurer le suivi des résultats. Cette information pourra être utilisée en dernier ressort pour fixer les priorités de recherche et pour répartir les ressources.

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Constitution d'une base scientifique fiable pour la conservation des ressources halieutiques.

Indicateur de réalisation : Mesure dans laquelle les évaluations des stocks répondent aux besoins des gestionnaires des pêches. Les activités suivantes démontrent dans quelle mesure la section scientifique du MPO a répondu aux besoins de ses clients et a permis au Canada de s'acquitter de ses obligations à l'égard des organisations internationales.

- Le MPO a procédé à l'évaluation des stocks de toutes les espèces d'importance commerciale dans les océans Atlantique, Arctique et Pacifique à l'appui des besoins des gestionnaires des pêches.

- Des conseils d'experts ont été prodigués à diverses organisations internationales comme l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest,

la Commission internationale pour l'exploration des mers, l'Organisation pour les sciences marines dans le Pacifique Nord et la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique.

- Le Ministère a apporté un appui scientifique dans le cadre des négociations internationales menées par le Canada avec les États-Unis au sujet du problème du saumon du Pacifique et avec la France au sujet de la gestion des stocks de poisson sur les bancs de Saint-Pierre.

- Le MPO a procédé à des relevés des ressources marines sur les grands bancs au large des côtes Est et Ouest afin de mieux connaître l'abondance des stocks.

RÉALISATIONS

- *Le Canada a répondu aux des besoins des clients en matière d'information*
- *Le Canada s'est acquitté de ses obligations à l'égard des organisations internationales*

- ❑ Les pêcheurs, avec la collaboration de chercheurs, ont entrepris des relevés indicateurs au début de 1996 pour surveiller les stocks de poisson touchés par les moratoires décrétés dans l'Atlantique.

Indicateur de réalisation : Étoffement des connaissances scientifiques et techniques sur les eaux et les écosystèmes océaniques en ce qui concerne le développement durable des ressources océaniques, des industries côtières et maritimes. Les initiatives suivantes ont été prises pour relever les défis actuels et respecter les priorités à long terme.

- ❑ On a mené des recherches océanographiques et écologiques sur les ressources vivantes, notamment par la surveillance et la modélisation de l'environnement.
- ❑ On a mené des recherches sur la circulation océanique, les propriétés des masses d'eau, les fronts océaniques et d'autres caractéristiques océaniques qui ont une incidence sur le recrutement des pêches, l'abondance, la distribution et la migration des bancs de poisson.
- ❑ On a entrepris des projets sur le milieu marin à l'appui du développement des opérations de forage en mer, des services maritimes techniques côtiers, de la défense et du transport maritime. On a notamment étudié l'interaction des vagues et les travaux maritimes, les infrastructures de transport et les infrastructures côtières et les modèles de trajectoire à l'appui des opérations de recherche et sauvetage et des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures.
- ❑ On a réalisé des études en laboratoire et sur le terrain sur les phycotoxines et d'autres effets délétères des algues marines et des organismes qui les produisent, notamment les prévisions de floraison et l'établissement des voies biologiques des toxines, leur sort et leurs effets sur la chaîne alimentaire.
- ❑ Des mises à jour quotidiennes des données sur le milieu marin, notamment sur les marées et les niveaux d'eau, ont été fournies aux chercheurs et à d'autres utilisateurs.

RECHERCHE ADAPTÉE AUX BESOINS

Les recherches visant à étoffer les connaissances scientifiques et techniques ont porté sur les questions d'actualité et les priorités à long terme.

Indicateur de réalisation : Étoffement des connaissances sur le climat des océans et sur son rôle dans les changements climatiques. Les activités suivantes ont permis de s'attaquer aux priorités issues des grands problèmes d'actualité se rattachant au changement mondial.

- ❑ L'accès du Canada aux nombreuses données recueillies par d'autres pays a été protégé grâce au rôle que le MPO joue à titre d'organisme directeur représentant le Canada au sein d'organisations internationales comme l'Expérience sur la circulation océanique mondiale et la Joint Global Ocean Flux Study.
- ❑ On a procédé à des relevés océaniques pour décrire les conditions moyennes et extrêmes, ainsi que la variabilité et les tendances saisonnières, annuelles et à long terme. Un CD-ROM de données océanographiques a été produit dans le cadre du Projet pilote sur la

température et la salinité à l'échelle du globe. Un répertoire d'ensemble de données océanographiques a été créé et est accessible à tous les utilisateurs.

RÉSULTAT PRINCIPAL

- ❑ En ce qui a trait à l'aquaculture, transfert de connaissances et de technologies issues de projets de recherche, qui rendra possible l'élevage de nouvelles espèces, et progrès dans la prévention de la propagation des maladies du poisson.

Indicateur de réalisation : Mesure dans laquelle on arrive à abattre les obstacles biologiques à l'élevage de nouvelles espèces.

- ❑ Le MPO a financé des recherches sur les salmonidés triploïdes stériles afin de minimiser les risques que des poissons d'élevage qui s'échappent ne s'accouplent avec des populations de poissons vivant en liberté. L'utilisation de triploïdes stériles permettra aux aquaculteurs d'avoir accès à des populations de poissons sauvages locaux et à des souches de salmonidés spécifiquement sélectionnées sans courir le risque que des poissons échappés n'affectent l'équilibre des poissons en liberté.

Indicateur de réalisation : On a accru de l'efficacité de la conversion des aliments en poissons commercialisables pour les espèces d'élevage actuellement exploitées.

AVANTAGE POUR L'INDUSTRIE

Les recherches ont abouti à une amélioration de l'efficacité et de la productivité de l'industrie aquicole.

- ❑ Le MPO a mené des recherches sur différents régimes pour les salmonidés afin d'améliorer le rendement alimentaire et de réduire les taux de conversion des aliments, améliorant du même coup l'efficacité de la culture des poissons.

Indicateur de réalisation : Prévention de l'introduction et de la propagation des maladies du poisson au Canada.

- ❑ Des modifications apportées au *Règlement sur la protection de la santé des poissons* ont facilité le transfert de salmonidés moyennant des risques minimales d'introduction et de propagation des maladies.

7) GESTION DE L'HABITAT ET DES SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

OBJECTIF

Concrétisation de la protection et de la conservation du milieu marin et de l'habitat du poisson, par l'application d'une approche intégrée.

DESCRIPTION

La Gestion de l'habitat et des sciences de l'environnement élabore et met en œuvre les politiques, plans et programmes et administre les règlements se rapportant à la protection et à la conservation des habitats aquatiques et de l'environnement. Ce service doit également :

- surveiller les conditions chimiques et physiques qui influent sur la qualité du milieu aquatique;
- recueillir, analyser et interpréter des données à l'appui de l'utilisation économique durable des ressources aquatiques renouvelables du Canada;
- évaluer, approuver et surveiller les activités qui affectent la qualité et la quantité des habitats du poisson.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

48 millions de dollars et 406 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Écosystèmes aquatiques sains et productifs grâce à l'amélioration des connaissances scientifiques et à l'efficacité de la gestion.

SCIENCES DE L'ENVIRONNEMENT

Voici les initiatives qui ont été prises pour atteindre les objectifs de rendement fixés pour ce domaine en 1995-1996 en vue de trouver des mesures utiles et justifiables pour assurer la capacité de production des habitats du poisson.

- On a établi un cadre quantitatif pour évaluer la perte nette nulle et les risques d'altération, de dérangement ou de destruction délétères de l'habitat du poisson. Le cadre constitue un juste milieu entre les extrêmes d'absence totale de conservation et de développement des habitats. Les gestionnaires des habitats pourront prendre des décisions scientifiques et uniformes en matière de gestion de l'habitat du poisson au moyen de cet instrument.
- Les recherches sur la sensibilité des habitats du poisson se poursuivent dans la région des lacs expérimentaux du nord-ouest de l'Ontario et l'on analyse la productivité des habitats du poisson à la suite de dérangements physiques spécifiques. Les études sur les impacts environnementaux de la création de réservoirs se poursuivent également. Les connaissances que ces projets permettent de glaner étayeront l'application de la Politique de gestion de l'habitat du poisson par le MPO.

**PROTECTION ACCRUE DES
HABITATS**

Il est désormais possible d'évaluer avec efficacité la perte nette nulle et les risques d'altération, de dérangement ou de destruction délétères de l'habitat du poisson.

Les initiatives suivantes ont permis d'améliorer la base scientifique, notamment la gestion dulçaquicole dans les régions qui restent responsables de cette question.

- ❑ On a évalué l'état de contamination des principales pêches commerciales, récréatives et de subsistance dans les écosystèmes dulçaquicoles et marins. Ces évaluations sont conformes aux dispositions sur les habitats de la *Loi sur les pêches* ainsi qu'aux accords internationaux comme l'*Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*. Les résultats de ces évaluations permettent de savoir s'il faut émettre des avertissements sur la consommation de poissons par l'être humain, s'il faut restreindre les pêches ou s'il y a lieu de rouvrir les secteurs de pêche qui étaient contaminés au préalable.
- ❑ Les études menées sur l'aménagement de réservoirs et la contamination des poissons d'eau douce par le mercure ont révélé que l'inondation des terres humides était la principale cause de l'élévation des niveaux de mercure dans les poissons. Dans certains secteurs, la consommation humaine de poissons est restreinte en raison de la contamination par le mercure. Les résultats de ces études ont servi à préparer des modèles qui permettent de prédire la gravité et la durée de la contamination par le mercure des réservoirs. Ces modèles seront utiles aux organismes gouvernementaux et à l'industrie pour planifier les développements futurs et les programmes de sélection.
- ❑ Une importante initiative visant à concevoir et à mettre en œuvre une base de données conviviale est presque terminée. Cette base de données permettra aux chercheurs et aux décideurs d'avoir accès aux toutes dernières données scientifiques sur les grands problèmes de contamination. Les données sur les contaminants provenant d'études régionales sont actuellement intégrées à la base de données nationale. Celle-ci est utilisée comme modèle international de développement d'autres bases de données environnementales.

GESTION DE L'HABITAT

L'habitat productif du poisson est à la base de toutes les pêches commerciales, autochtones et récréatives durables. Quantité d'éléments (comme les mines, les barrages et les aménagements linéaires comme les routes, les pipelines et les lignes de transport d'électricité) risquent d'endommager l'habitat du poisson. La *Loi sur les pêches*, administrée par le MPO, stipule qu'il faut protéger l'habitat du poisson contre les dégâts matériels, comme en témoignent les activités suivantes.

- ❑ Analyse des projets d'aménagement, notamment de la construction de routes et de barrages hydro-électriques, pour évaluer leurs impacts potentiels sur l'habitat du poisson conformément au principe directeur d'une «perte nette nulle» prescrit par la Politique de gestion de l'habitat du poisson.
- ❑ Évaluation des impacts sur l'environnement de certains projets selon les prescriptions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Parmi les principaux projets évalués, il faut mentionner la Kemess South Mine en Colombie-Britannique, la BHP Diamond Mine dans les Territoires du Nord-Ouest et Cheviot Coal en Alberta.

- ❑ Élaboration d'une stratégie visant à déléguer certaines responsabilités de gestion de l'habitat du poisson aux provinces afin d'avoir un programme national de gestion de l'habitat du poisson à la fois efficace et complet.
- ❑ Prestation de conseils à des groupes communautaires qui entreprennent des projets de rétablissement et d'amélioration des habitats (p. ex., le lac Dauphin au Manitoba et le projet Clean Annapolis River en Nouvelle-Écosse).
- ❑ Prestation de conseils et de recommandations aux auteurs de projets afin de réduire les incidences de ces projets sur l'habitat du poisson. Mentionnons, par exemple, la prestation de conseils sur les méthodes de construction pour éviter ou atténuer les dommages et sur les façons d'améliorer ou de créer de nouveaux habitats du poisson pour contrebalancer la destruction.

RÉALISATION

Des conseils ont été prodigués au public sur la façon de protéger et d'améliorer l'habitat du poisson pour le bien-être général de la collectivité.

CONSERVATION DES ÉCOSYSTÈMES MARINS

Pour protéger et conserver le milieu marin et ses ressources, il faut procéder à la planification et à la gestion intégrées de l'activité humaine dans les océans. C'est pourquoi on a élaboré un plan d'action pour faciliter la gestion intégrée des zones côtières du Canada. Les études sur les méthodes de gestion communautaire existantes ont fourni des options régionales pour la mise en œuvre du plan d'action. Le recensement des ressources et des habitats marins qui commandent une protection supplémentaire constitue l'une des priorités de l'initiative du Ministère relative aux zones de protection du milieu marin.

8) GESTION DES PÊCHES

OBJECTIF

Conserver et protéger les ressources halieutiques du Canada et, en association avec les intervenants, en assurer l'utilisation durable.

DESCRIPTION

Le secteur de la Gestion des pêches est responsable des fonctions de gestion des pêches dans toutes les provinces et tous les territoires du Canada ainsi que dans les zones de pêche situées à l'intérieur ou à proximité de la limite des 200 milles marins du Canada. Cela englobe les cours d'eau et les lacs de toutes les provinces et tous les territoires, sauf lorsque le pouvoir de gérer les pêches intérieures a été délégué à la province ou au territoire. Cela comprend la gestion des parties canadiennes des rivières transfrontalières, la gestion partagée des pêches d'interception dans les eaux internationales, sans oublier la gestion des pêches autochtones, récréatives et commerciales dans les eaux côtières du Canada. Ce secteur est également chargé de négocier des accords internationaux pour défendre les intérêts du Canada dans le domaine de la conservation des pêches en collaboration avec d'autres ministères gouvernementaux, ainsi que de négocier et d'administrer les traités et les accords

internationaux qui touchent des relations bilatérales et multilatérales avec d'autres pays au sujet des pêches.

Les objectifs du secteur de la Gestion des pêches sont complétés par l'exécution de programmes de réduction de la capacité comme la Stratégie du poisson de fond de l'Atlantique (LSPA) et le Programme d'adaptation et de redressement de la pêche de la morue du Nord (PARPMN). Ces programmes spéciaux répondent à des besoins spécifiques pendant une période de temps donnée.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

265 millions de dollars et 1 751 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

Le secteur de la Gestion des pêches se livre à un certain nombre d'activités avec les clients pour consolider la cogestion et assurer la préparation à point nommé de plans de pêche intégrés. Ce secteur a élaboré et publié des normes nationales de service en mars 1996 et s'est lancé dans un projet conjoint avec la Direction de l'examen, de l'évaluation et de la vérification du Ministère pour élaborer une stratégie pluriannuelle de mesure du rendement. En attendant, il a compilé les principaux résultats préliminaires et élaboré des stratégies de mesure du rendement.

RÉSULTATS PRINCIPAUX

- Amélioration de la conservation et de la durabilité biologique des stocks de poisson à l'intérieur de la zone canadienne de 200 milles et dans les eaux adjacentes, grâce à une approche intégrée de gestion de la ressource.
- Une industrie caractérisée par un nombre réduit de bateaux et de participants professionnels qui partageront la responsabilité et l'imputabilité à l'égard de la cogestion de la ressource.
- Un régime intégré de surveillance et d'application qui contribue à la conservation et à la durabilité de la ressource en assurant le respect des règlements adoptés en vertu de la *Loi sur les pêches*.

Voici les activités qui, en 1995-1996, ont contribué à ces principaux résultats.

- Des plans de gestion intégrés des pêches d'un nombre important de stocks ont été préparés de concert avec les titulaires d'un permis. Ces plans reconnaissent que la conservation est une priorité absolue et ils comportent des mesures de gestion appropriées à son appui.
- Des consultations ont été tenues avec la Table ronde du Pacifique. Élaboration de recommandations au sujet de la capacité excédentaire de la flotte et d'autres changements institutionnels nécessaires pour garantir la conservation et la durabilité du saumon du Pacifique tout en assurant la viabilité économique de l'industrie.

- ❑ Le plan d'action en cinq phases annoncé par le Ministre en réponse au Rapport de la Commission du saumon sockeye du Fraser en mars 1995 a été lancé. Le rapport envisage une gestion des pêches plus prudente, un renforcement des mesures d'application, une meilleure intégration des priorités scientifiques et de gestion, l'adoption d'une position ferme sur les accords relatifs à la Stratégie sur les pêches autochtones et d'un processus visant à trouver une solution aux problèmes de capacité de la flotte.
- ❑ Suite à l'échec des négociations avec les États-Unis sur les dispositions des traités, le Canada a contribué à l'aboutissement des poursuites intentées par des groupes autochtones du sud des États-Unis pour fermer la pêche éminemment controversée du saumon royal de l'Alaska. Le problème de l'équité qui dure depuis longtemps a ensuite été soumis à une médiation qui elle non plus n'a pas abouti.
- ❑ Le Ministère a adopté une approche plus prudente et moins risquée touchant la gestion de la pêche au saumon sur la côte Ouest, qui a abouti à une baisse du taux global de récolte de 50 p. 100 sur la côte ouest de l'île de Vancouver en 1995.
- ❑ La Gestion des pêches a créé un programme de formation industrielle sur la pêche responsable, élaboré une stratégie visant à résoudre le problème de la pêche fantôme par les équipements de pêche perdus et abandonnés et entamé les travaux sur l'élaboration d'un code canadien pour des opérations de pêche responsables.
- ❑ Des principes et des exemples d'accords de partenariat ont été établis, même si leur mise en œuvre a été retardée en attendant que des changements soient apportés à la *Loi sur les pêches*. Entre-temps, on élabore des accords de cogestion (d'une durée maximale de cinq ans).
- ❑ Un barème révisé des droits de permis sur les deux côtes est entré en vigueur en janvier 1996.

PRINCIPALES RÉALISATIONS

- *Élaboration de recommandations au sujet de la stratégie de revitalisation de la pêche au saumon du Pacifique par la Table ronde du Pacifique*
- *Mise en œuvre du plan d'action en cinq phases en réponse au Rapport de la Commission du saumon sockeye du Fraser*
- *Adoption par l'OPANO des principaux éléments de contrôle et de mise en application de l'entente Canada/Union Européenne sur la pêche d'avril 1995*
- *Initiatives de réduction de la capacité sur les deux côtes, ce qui inclut des modifications importantes des politiques relatives à l'octroi des permis commerciaux.*

- ❑ Une nouvelle politique sur les permis commerciaux dans l'Atlantique a été adoptée : elle reconnaît un nombre limité d'entreprises multi-espèces et se soldera avec le temps par une baisse de la capacité et du nombre de participants dans les pêches.
- ❑ Le Rapport sur les allocations d'entreprise/quotas individuels transmissibles a été achevé. Toutefois, les consultations avec l'industrie sont en suspens en raison des négociations sur les politiques de permis, les droits d'accès et les modifications que l'on envisage d'apporter à la *Loi sur les pêches*.
- ❑ Des accords sur les pêches ont été conclus avec 90 p. 100 des Premières nations avant le début de la saison de pêche 1995 pour assurer l'application judicieuse et la gestion des pêches autochtones. Le nombre total d'accords a dépassé le cap de la centaine en 1995-1996.
- ❑ La formule de gestion du programme national de conservation et de protection a été renforcée.
- ❑ On a achevé l'étude visant à déterminer dans quelle mesure un processus de sanctions administratives qui décriminalise la majorité des infractions à la *Loi sur les pêches* constituera un système plus rapide et plus efficace pour faire face aux infractions moyennant un abaissement des coûts. Elle inclut l'examen des modèles de structure et d'établissement des coûts pour la création du processus de sanctions administratives.
- ❑ Le Ministère a mis en place un système intégral d'observation des navires qui pêchent dans la zone de réglementation de l'OPANO et de nouvelles procédures sur les rapports relatifs aux prises et les inspections à quai. L'OPANO a repris les principaux éléments de contrôle et d'application de l'Accord sur les pêches entre le Canada et l'Union européenne signé en avril 1995 dont le but est d'empêcher la surpêche des poissons de fond dans la zone de l'OPANO, d'adopter le suivi par satellite et de répartir les quotas en ce qui concerne le flétan noir.
- ❑ La Conférence des Nations Unies sur les stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives et les stocks de poisson grands migrateurs a adopté un projet d'accord (4 décembre 1995) conforme aux objectifs du Canada pour la conservation et la gestion efficace des stocks de poisson dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives et les stocks de poissons grands migrateurs, des méthodes de gestion prudentes, l'imposition de sanctions contre les navires étrangers qui violent les mesures de conservation des organes régionaux de gestion et le règlement obligatoire et exécutoire des conflits.
- ❑ L'Accord de dix ans sur les pêches entre le Canada et la France a été mis en application intégralement tandis que les pêcheurs canadiens ont commencé à pêcher leur quota de pétoncles négocié dans la zone qui entoure Saint-Pierre et Miquelon.

9) INSPECTION DES PRODUITS DE LA PÊCHE

OBJECTIF

Obtenir la certitude raisonnable que le poisson et les produits de la pêche destinés aux marchés intérieurs et internationaux respectent les normes canadiennes ou étrangères de classement, de manutention, d'identification, de transformation, de qualité et de sécurité.

DESCRIPTION

Les services d'Inspection des produits de la pêche englobent l'élaboration, la formulation et l'application de politiques, de règlements et de programmes nationaux visant à assurer que le poisson et les produits de la pêche canadiens respectent les normes de classement, de manutention, d'identification, de transformation, de qualité et de sécurité et que les poissons et les produits de la pêche importés respectent des normes acceptables d'identification, de qualité et de sécurité.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

33 millions de dollars et 437 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

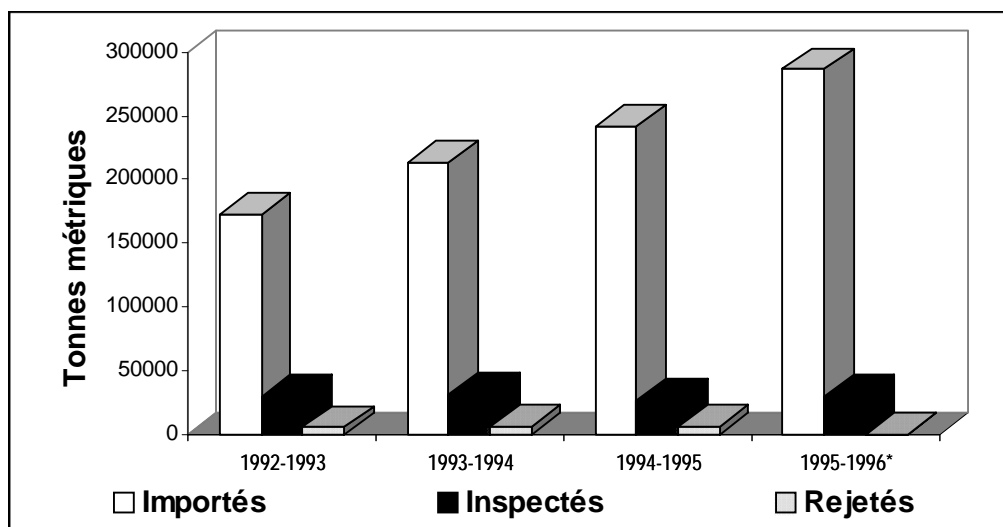
- Poisson et produits de la pêche intérieurs et importés respectant les normes nationales et internationales applicables en matière de sécurité, de qualité et d'identification.

Le secteur de l'Inspection atteint ses principaux résultats et contribue à l'objectif à long terme qui consiste à faciliter les échanges maritimes, le commerce et la mise en valeur des océans en élaborant et en préconisant des normes appropriées au sujet des produits et des méthodes de transformation qui contribuent à offrir des poissons et des produits de la pêche acceptables sur le plan de la qualité, de la sécurité et de l'identification et en fournissant des preuves raisonnables du respect de ces normes. Cela est attesté par les réalisations suivantes.

- Les lois en vigueur ont été modifiées ou sont en cours de modification en vue d'avoir des textes modernes sur l'inspection des aliments qui contribuent à mieux délimiter les pouvoirs d'un inspecteur, à créer des amendes et des sanctions réalistes, à renforcer la capacité d'instituer des accords de partenariat et d'établir un régime efficace de partage des coûts avec les clients.
- À la suite des mesures prises en 1995-1996, le recouvrement des coûts du programme d'inspection national est entré en vigueur le 29 juillet 1996 et une hausse des droits et des redevances a été adoptée en ce qui concerne le programme d'inspection des importations pour faire en sorte que les usagers qui profitent directement des services paient une part équitable des coûts de prestation de ces services.

- Grâce au Programme de surveillance et de contrôle des mollusques, l'industrie a plus facilement accès aux fruits de mer grâce à l'implantation d'installations d'éviscération et à la conclusion de protocoles d'entente visant le transport des secteurs restreints vers les secteurs ouverts. Grâce à la surveillance constante des principaux sites, il est possible d'approvisionner en toute sécurité les marchés nationaux et étrangers.
- Grâce au Programme d'inspection des importations, on peut s'approvisionner sans danger en produits qui respectent toutes les exigences canadiennes. La baisse de l'offre intérieure de poisson de fond a entraîné une hausse de la demande de produits importés, dont une grande partie est réexportée vers les marchés étrangers à titre de produits canadiens à valeur ajoutée. La figure 8 présente les données relatives aux importations totales pour les années 1992-1993 à 1995-1996.

Figure 8 : Importations totales, de 1992-1993 à 1995-1996



* Quantité rejetée non disponible pour 1995-1996

- Le programme de gestion de la qualité (PGQ) facilite l'accès au marché des produits canadiens et améliore la rentabilité du Programme d'inspection en affectant les ressources d'inspection aux transformateurs qui ont un piètre palmarès de respect des normes.

INSPECTIONS PGQ

Le nombre d'inspections PGQ effectuées en 1993-1994, en 1994-1995 et en 1995-1996 s'élevait respectivement à 3 127, 3 432 et 2 613.

La baisse du nombre d'inspections PGQ en 1995-1996 s'explique par une réaffectation des ressources à un programme d'inspection national de toutes les usines de transformation du poisson relevant du gouvernement fédéral. Le but de cet exercice était de déterminer le niveau de conformité suite à une vérification du PGQ canadien par les inspecteurs de l'Union européenne.

10) PORTS

OBJECTIF

Maintenir les ports essentiels à l'industrie de la pêche ouverts pour le commerce et en bon état. Se dessaisir des ports de plaisance.

DESCRIPTION

L'exploitation et l'entretien d'un réseau national de ports de pêche et de plaisance supposent la construction et l'entretien d'ouvrages de protection contre les vagues ainsi que d'installations d'accostage et de lancement sans oublier le dragage des chenaux et des bassins portuaires à une profondeur suffisante. Au nombre des activités supplémentaires, il faut mentionner la prestation et l'entretien de zones et d'équipements de service pour manipuler les poissons et les engins de pêche ainsi que de divers services à terre. La gestion des programmes, notamment les services d'ingénierie et les services techniques, est assurée à l'échelle régionale conformément aux directives stratégiques nationales, tandis que la gestion et l'administration des ports sont assurées localement s'il y a lieu.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

57 millions de dollars et 111 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Un réseau essentiel de ports de pêche, géré localement, à la fois sûrs, accessibles et exploitables.

Il y a eu une baisse globale de 5 p. 100 de l'inventaire des ports, qui s'explique par la cession de 90 ports de plaisance et la cession ou l'élimination de 25 ports de pêche inactifs ou abandonnés (en raison notamment de suppressions de postes administratifs). C'est en 1996-1997 que sera définitivement arrêtée la politique sur la cession et l'élimination des ports de pêche inactifs et abandonnés restants.

Le nombre d'emplacements gérés par des administrations portuaires locales a augmenté de 14 p. 100, faisant passer le nombre de ports de pêche gérés par des intérêts locaux à 234 sur un total de 1 308. Les administrations portuaires devront parvenir à l'autonomie opérationnelle et partager les coûts des projets d'entretien avant cinq ans et l'on entend élaborer une formule de partage des coûts en 1996-1997.

RÉSULTATS PRINCIPAUX :

PROGRÈS

- *baisse de 5 p. 100 de l'inventaire des ports grâce aux cessions et aux éliminations*
- *hausse de 14 p. 100 des ports gérés par des administrations portuaires locales*

Environ 2 000 projets d'entretien ont été réalisés pour des raisons de sécurité dans 886 ports. Les administrations portuaires ont bénéficié de fonds prioritaires, 30 p. 100 du budget

d'entretien leur étant destiné. Les fonds d'entretien destinés aux emplacements non gérés ont beaucoup diminué. Des restrictions d'accès et de charge ont été imposées aux ouvrages qui étaient incapables de faire face à leurs besoins d'entretien. Il n'y a eu que deux réclamations contre l'État en 1995, motivées par des accidents reliés à l'intégrité des structures.

11) GESTION DE LA FLOTTE

OBJECTIF

Assurer un soutien maritime et aérien efficace aux secteurs de programme du MPO, soit les Services à la navigation maritime, les Services de communications et de trafic maritimes, les Opérations de déglçage, le secteur Sauvetage, sécurité et services environnementaux, la Gestion des pêches, le secteur Sciences halieutiques et océaniques, et le secteur de l'Hydrographie.

DESCRIPTION

La Gestion de la flotte consiste à faire l'acquisition, l'entretien et à établir l'indicateur des flottes maritimes et aériennes de la GCC à l'appui des secteurs opérationnels suivants du MPO qui sont : les Services à la navigation maritime, les Services de communications et de trafic maritimes, les Opérations de déglçage, le Sauvetage, la sécurité et l'intervention environnementale, la Gestion des pêches et enfin les Sciences halieutiques et océaniques et l'Hydrographie. Le financement de l'armement et de l'exploitation des flottes est assuré par les secteurs opérationnels ci-dessus. La Gestion de la flotte s'occupe également de toute augmentation de la capacité de la flotte en prenant des dispositions avec d'autres ministères gouvernementaux et le secteur privé pour qu'ils apportent un soutien maritime et aérien supplémentaire aux programmes opérationnels.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

100 millions de dollars et 403 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- Accès à des plates-formes maritime et aérienne adéquate, rentable et efficace pour la conduite des activités opérationnelles en mer.

Pour la période qui se termine en 1995-1996, inclusivement, le compte rendu des activités de la flotte a été axé sur les intrants et les processus. En conséquence, on procède à l'heure actuelle à l'élaboration d'un nouveau cadre de mesures du rendement et un certain nombre d'indicateurs ont été recensés. Voici certains exemples de mesures qui feront l'objet d'une évaluation dans l'avenir.

Extrait du plan directeur de compte rendu du rendement

Indicateurs/Mesures	Systèmes
• Satisfaction des attentes de la clientèle	• Mécanismes

<ul style="list-style-type: none">● Perceptions des services par la clientèle (p. ex., disponibilité, rentabilité, valeur ajoutée et équité)● Conformité avec l'ensemble des normes● Prestation du soutien adéquat aux clients de manière à leur permettre de prendre des décisions judicieuses sur le plan commercial● Uniformité et qualité nationales● Optimisation du répertoire des biens ministériels afin de satisfaire les besoins de la clientèle● La flotte est perçue par les parties externes comme à l'avant-garde sur les plans de la sécurité et de la protection de l'environnement	<p>de rétroaction des clients/ utilisateurs</p> <ul style="list-style-type: none">● Vérifications/ évaluations techniques
--	---

Réalisations de 1995-1996 qui ont contribué de manière importante à l'obtention des résultats principaux et à la gestion des changements

- Fusion des flottes du MPO et de la GCC de manière à constituer la plus importante flotte maritime civile du Canada.

SOMMAIRE DE LA GESTION DU CHANGEMENT DE LA FLOTTE

- Une étude visant à déterminer la combinaison optimale des services des deux flottes a été entamée.
- De nouveaux processus plus efficaces d'entretien de gestion de la flotte ont été introduits afin de réduire le coût du soutien de la flotte.
- L'élaboration d'un nouveau système de gestion de l'information sur l'entretien a commencé.
- La rationalisation du soutien de la flotte assuré par les installations et les bases terrestres a commencé.

12) POLITIQUES ET SERVICES INTERNES

OBJECTIF

Pour appuyer les secteurs d'activité examinés, le ministère maintiendra l'infrastructure et les services nécessaires pour donner au personnel l'information, la technologie et le soutien requis pour réaliser la vision et la mission du MPO, au Canada et à l'étranger, au moment opportun et au coût optimal.

DESCRIPTION

Au nombre des responsabilités du secteur des Politiques et des services internes, mentionnons : la direction ministérielle du programme, la gestion ministérielle et régionale, la prestation de services administratifs, la coordination des politiques et des programmes du Ministère et enfin l'élaboration et la promulgation des règlements nationaux du Ministère.

UTILISATION DES RESSOURCES EN 1995-1996

139 millions de dollars et 1 194 ETP (voir l'annexe A).

RENDEMENT

RÉSULTAT PRINCIPAL

- ❑ Ministère bien appuyé par des politiques, des communications et d'autres services ministériels comme les finances et les ressources humaines, fondés sur la qualité de la prestation, une infrastructure appropriée et la compétence fonctionnelle.

POLITIQUE

Les réalisations politiques sont attestées par de meilleures retombées pour l'industrie et l'économie canadienne en vertu d'un allègement du fardeau de réglementation et du nombre d'obstacles aux échanges internationaux et d'une baisse de la valeur des produits aquicoles et du nombre d'espèces cultivées, comme en témoigne ce qui suit.

- ❑ En vertu de l'initiative gouvernementale visant à réduire sensiblement les règlements dans six secteurs de l'économie, le MPO a été désigné organisme directeur de l'aquaculture assumant un rôle de soutien dans le domaine de la sylviculture et des mines. Douze plans d'action ont déjà été élaborés en vue d'accélérer les mesures visant à assouplir le fardeau de la réglementation. En outre, le Ministère a entrepris une reformulation d'envergure de la *Loi sur les pêches* qui devrait être terminée au printemps 1997. Cette initiative se soldera par une baisse significative du nombre de règlements en plus de rendre ceux que l'on entend conserver plus simples à comprendre.

L'AQUACULTURE DES FRUITS DE MER, UN SECTEUR EN PLEINE CROISSANCE

Le segment des fruits de mer enregistre une hausse notable, même si la production d'autres segments stagne et que les valeurs totales ont légèrement baissé.

- ❑ Même si le segment des fruits de mer de l'industrie aquicole canadienne a enregistré une hausse, les niveaux de production dans d'autres segments n'ont pas bougé depuis deux ans. Les valeurs totales ont légèrement baissé, ce qui reflète la plus grande compétitivité du Chili et de la Norvège et une saturation du marché des salmonidés, qui représentent 90 p. 100 de l'industrie aquicole canadienne. L'avenir réside dans la création de produits à valeur ajoutée, comme les darnes et les filets, et surtout dans la création de nouvelles espèces. Le MPO a élaboré plusieurs politiques et modifié ou éliminé plusieurs règlements afin de lever certains obstacles à la croissance économique. Les résultats d'une étude d'impact conjointe avec le secteur privé aboutiront à d'autres initiatives de déréglementation en 1997.
- ❑ Le nombre d'espèces commercialement cultivées devrait augmenter l'an prochain au vu des réformes de la réglementation et des politiques qui sont intervenues l'an dernier.

L'achigan, la morue charbonnière, le panope, la morue, le flétan et les palourdes figurent au nombre des récents ajouts.

COMMUNICATIONS

Un examen en profondeur s'est traduit par la formulation de recommandations dans les domaines suivants : communications avec le public, communications avec les parties prenantes, technologie de l'information, communications internes et relations avec les médias. Certaines des principales recommandations ont déjà été mises en application; elles se sont traduites par des améliorations de l'utilisation de nouvelles technologies de diffusion de l'information. Ces nouvelles technologies ont permis au Ministère de mieux cibler et personnaliser ses messages en fonction des besoins des intervenants. Cette amélioration s'est avérée particulièrement utile dans le cas des changements importants, notamment la fusion et la rationalisation des services du MPO et de la GCC, l'introduction de la facturation des services maritimes, l'augmentation des droits d'accès et de permis, et la revitalisation de l'industrie de la pêche sur les côtes Ouest et Est.

Le site Web du MPO a été amélioré. Un volume plus important d'information, ce qui inclut des communiqués de presse et des discours, a été mis à la disposition du public à une plus vaste échelle, grâce à Internet. Certains jours, plus de 1 500 personnes ont consulté la page d'accueil du MPO. La diffusion des communiqués de presse et des documents d'information a été améliorée grâce à la mise en œuvre d'un service de télécopie automatique. Un sondage a révélé que 90 p. 100 des communiqués de presse du MPO sont repris par les médias, ce qui constitue un indice révélateur de la qualité et de l'efficacité des services et des produits de communication.

Des méthodes améliorées de mesure du degré de compréhension et d'acceptation des politiques et des activités du Ministère par le public ont été introduites. Parmi ces méthodes figure une analyse matinale des médias, à laquelle peuvent accéder électroniquement tous les employés du Ministère à l'échelle du pays. Cette analyse a facilité le suivi des questions et la planification des stratégies de communication. Le processus sera à nouveau amélioré grâce à la conversion du système actuel de surveillance des reportages des médias sur support imprimé en un système électronique. Les études qui vont débiter au cours de l'année permettront la réalisation d'un projet pilote en automne 1996.

RÉALISATIONS DES SERVICES DE COMMUNICATION

- *Nouvelles technologies dans le but de personnaliser les messages en fonction des besoins des intervenants*
- *Services de télécopie automatique des communiqués de presse et des documents d'information*
- *Plus de 90 p. 100 des communiqués de presse du MPO sont repris par les médias*

SERVICES MINISTÉRIELS

À l'appui des autres activités principales et propres au Ministère, les services financiers, les services des ressources humaines, les services d'informatique ainsi que les services

d'examen et d'accès à l'information sont assurés par les Services ministériels. Ces services offrent au personnel les informations, la technologie et l'appui dont il a besoin pour réaliser la vision et la mission du MPO, au Canada et à l'étranger, de façon ponctuelle et rentable.

Dans le cadre de la fusion de la GCC et du MPO en 1995-1996, les services ministériels responsables des ressources humaines et financières pour la GCC au sein de Transports Canada sont passés sous le contrôle du MPO et ont ensuite fusionné avec les services ministériels existants du MPO. Dans le cadre de la fusion, les réseaux locaux, les grands réseaux et les services de courrier électronique offerts aux employés du MPO et de la GCC ont été harmonisés. L'objectif qu'on s'était fixé de fusionner les deux groupes avant la fin de l'exercice financier a été atteint. Le succès de ce service récemment fusionné peut se mesurer à sa rentabilité et à sa qualité, ce qui inclut la ponctualité.

**SUCCÈS DE LA FUSION DES
SERVICES MINISTÉRIELS**

*Les services ministériels de
Transports Canada se sont facilement
intégrés au MPO dans le cadre de la
fusion de la GCC et du MPO.*

Dans le cadre de la fusion, on a entrepris un examen détaillé des Services ministériels en vue de considérablement réduire les coûts et la taille de cette fonction tout en continuant d'épauler le Ministère à un niveau raisonnable. Même si l'examen s'est terminé en 1995-1996, la mise en œuvre des résultats se poursuivra au cours des deux prochaines années et se soldera par une baisse d'environ 45 p. 100 par rapport au niveau de 1995-1996.

L'une des principales caractéristiques du nouveau mode de prestation des services ministériels est un abandon de la formule axée sur les transactions au profit d'une formule axée sur les conseils. Cela comprend entre autres la mise sur pied de systèmes informatiques panministériels sur les ressources financières et humaines. Plusieurs projets visant l'entrée en vigueur de ces systèmes ont été entrepris en 1995-1996.

Pour s'assurer que les services fournis continuent de répondre aux attentes du Ministère, toutes les fonctions des Services ministériels sont en train d'élaborer des normes de service qui devraient être définitivement arrêtées dans la deuxième moitié de 1996-1997 et au début de 1997-1998. L'évaluation du respect de ces normes permettra de mesurer avec précision la qualité des services fournis.

Comparaison du budget des dépenses principal aux chiffres réels 1995-1996 (en millions de dollars)

	Ressources humaines (équivalent temps plein)	Fonctionnement	Immobilisations	Subventions et contributions	Total des dépenses votées	Paiements législatifs	Total des dépenses brutes	Moins : Revenus à valoir sur le crédit	Total du budget des dépenses principal
Activités principales									
Services à la navigation maritime	1 617	126	41	—	167	9	176	(1)	175
Services de communications et de trafic maritimes	811	51	13	—	64	5	69	(2)	67
Opérations de déglçage	632	63	—	—	63	3	66	(9)	57
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale	1 453	121	8	2	131	11	142	—	142
Hydrographie	412	29	2	—	31	3	34	—	34
	380	30	3	—	33	3	36	—	36
Sciences halieutiques et océaniques	1 384	121	5	—	126	10	136	—	136
	1 436	121	5	—	126	9	135	—	135
Gestion de l'habitat et des sciences de l'environnement	471	46	2	1	49	3	52	—	52
	406	44	1	1	46	2	48	—	48
Gestion des pêches	1 667	152	12	265	429	11	440	—	440
	1 751	173	6	75	254	11	265	—	265
Inspection des produits de la pêche	484	28	1	—	29	3	32	—	32
	437	29	1	—	30	3	33	—	33
Ports	95	40	21	—	61	—	61	—	61
	111	33	22	1	56	1	57	—	57
Gestion de la flotte	77	3	23	—	26	—	26	—	26
	403	68	30	—	98	2	100	—	100
Politiques et services internes	1 094	89	19	—	108	7	115	—	115
	1 194	109	19	—	128	12	140	(1)	139
Total partiel	5 684	508	85	266	859	37	896	—	896
	10 631	968	149	79	1 196	71	1 267	(13)	1 254
Autres revenus et dépenses									
Revenu à valoir sur le Trésor									(65)
									(41)
Coût estimatif des services fournis par d'autres ministères									37
									37
Coût net du programme									868
									1 250

* Le budget des dépenses principal de 1995-1996 ne fait pas état d'un montant de 576 millions de dollars lié au transfert des responsabilités relatives à la Garde côtière canadienne au ministre des Pêches et des Océans; ce montant était inclus dans le budget des dépenses du ministère des Transports en 1995-1996.

Les chiffres dans les parties ombrées sont les chiffres réels.

ANNEXE B — RECETTES

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses principales 1995-1996*	Chiffres réels
Recettes non fiscales créditées au Trésor		
Recettes provenant des droits d'utilisateurs		
Permis commerciaux	40 857	20 070
Quotas individuels par bateau	805	1 468
Permis étrangers	515	302
Permis de pêche sportive	4 950	4 248
Permis, droits et inspection des importations	793	852
Droits et frais d'inspection des produits nationaux	—	—
Vente d'appâts	680	788
Vente de poissons et d'œufs	313	510
Recettes des ports pour petits bateaux	4 835	3 964
Vente de cartes et de publications	1 590	1 710
Facturation des services océanographiques	6	4
Services d'aide à la navigation dans les passes profondes	—	—
Autres recettes tirées des droits d'utilisateur		
Location de terrains, d'immeubles et d'équipement	326	253
Autres services et droits de service	35	19
Tests et analyses de laboratoire	13	6
Permis de transfert technologique	45	57
Divers	139	64
	55 902	34 315
Autres recettes		
Produits de la vente de biens excédentaires	350	1 204
Rendement du capital investi	150	148
Amendes et déchéances	2 000	2 111
Remboursement des dépenses des années précédentes	5 700	2 401
Autres recettes non fiscales	—	284
	8 200	6 148
Total des recettes non fiscales créditées au Trésor	64 102	40 463
Recettes fiscales créditées au Trésor		
Taxe sur les produits et services	800	745
Total des recettes fiscales	800	745
Total des recettes créditées au Trésor	64 902	41 208
Recettes à valoir sur le crédit		
Recettes tirées des services facultatifs	—	89
Recouvrements auprès d'autres ministères et de tiers	—	1 006
Réapprovisionnement dans l'Arctique	—	8 462
Déductions aux employés pour la location de logements	—	385
Activités des ateliers de Prescott	—	47
Recettes du trafic radiomaritime	—	1 260
Divers	—	1 368
Total des recettes à valoir sur le crédit	—	12 617
Recettes du Ministère	64 902	53 825

* Le Budget des dépenses principal de 1995-1996 exclut environ 31 739 000 \$ pour la Garde côtière canadienne; ce montant a été inclus dans le Budget des dépenses principal de Transports Canada pour 1995-1996.

ANNEXE C — PASSIF ÉVENTUEL

Au 31 mars 1996, le ministère des Pêches et des Océans avait un passif éventuel estimé à 175,1 millions de dollars :

- ❑ 120,6 millions de dollars portent sur la valeur assurée en vertu du régime d'assurance des bateaux de pêche administré par le Ministère afin d'aider les pêcheurs à absorber les pertes d'investissement anormales. Aucune nouvelle politique en vertu du plan n'a été adoptée depuis le 28 février 1995 et la protection de tous les titulaires d'une police a expiré le 31 mars 1996. Étant donné que les titulaires d'une police ont un an après un incident pour faire une réclamation, le passif éventuel cessera le 31 mars 1997.
- ❑ 3,8 millions de dollars portent sur les garanties approuvées par le gouverneur en conseil au titre des prêts consentis en vertu de la *Loi sur les prêts aux entreprises de pêche* et à la compagnie Seafreez Food Limited. Aucun nouveau prêt n'a été accordé durant l'exercice 1995-1996.
- ❑ 50,7 millions de dollars portent quelque 35 cas de litiges en instance ou menacés. La plupart de ces réclamations portent sur des manques à gagner, des blessures corporelles et des dégâts matériels.

Même si ces affaires en sont à diverses étapes de l'instruction, le ministère des Pêches et des Océans a pour principe de ne pas spéculer sur leur issue éventuelle. Ces affaires doivent néanmoins figurer au titre du passif éventuel à l'égard de l'État et ne sont présentées qu'à titre indicatif.

ANNEXE D — LOIS ADMINISTRÉES PAR LE MINISTÈRE

<i>Loi sur la restructuration du secteur des pêches de l'Atlantique</i>	L.R.C. (1985), ch. A-14
<i>Loi sur la protection des pêcheries côtières</i>	L.R.C. (1985), ch. C-33
<i>Loi sur l'inspection du poisson</i>	L.R.C. (1985), ch. F-12
<i>Loi sur les pêches</i>	L.R.C. (1985), ch. F-14
<i>Loi sur le ministère des Pêches et des Océans</i>	L.R.C. (1985), ch. F-15
<i>Loi sur le Conseil consultatif de recherches sur les pêcheries et les océans</i>	L.R.C. (1985), ch. F-16
<i>Loi sur le développement de la pêche</i>	L.R.C. (1985), ch. F-21
<i>Loi sur les prêts aux entreprises de pêche</i>	L.R.C. (1985), ch. F-22
<i>Loi sur les ports de pêche et de plaisance</i>	L.R.C. (1985), ch. F-24
<i>Loi sur la Convention entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur les pêcheries des Grands Lacs</i>	L.R.C. (1985), ch. F-17
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	L.R.C. (1985), ch. N-22
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>	L.R.C. (1985), ch. S-9

ANNEXE E — RÉFÉRENCES

TEXTES RÉGLEMENTAIRES

Restructuration du secteur des pêches de l'Atlantique
Protection de l'habitat du poisson et prévention de la pollution
Développement de la pêche
Prêts aidant aux opérations de pêche
Rapport annuel de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce
Régime de préparation de d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin
Accès à l'information et protection des renseignements personnels

Ces documents peuvent être obtenus auprès de

Pêches et Océans

Diffusion des publications
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
(613) 993-1516

ANNEXE F — LISTE DES PERSONNES-RESSOURCES

Pour plus de précisions, veuillez vous adresser aux personnes-ressources suivantes :

Terre-Neuve

Lily Abbass (709) 772-4328

Bill Hickey (709) 772-0410

Maritimes

A.-M. Lanteigne (506) 851-7757

Laurentienne

Marcel Thérien (418) 648-7316

Centre et Arctique

Sharon Leonhard (204) 983-5108

Pacifique

Kate Glover (604) 666-0470

Administration centrale

Ann Sicotte (613) 990-0211

INDEX

—A—

Administrations portuaires, 20, 41
Aides à la navigation, 11, 18, 19, 20, 21, 48
Application des règlements – voir Conservation et protection
Aquaculture, 8, 12, 28, 29, 31, 43
Arctique, 11, 23, 24, 27, 29, 48, 52

—B—

Bateaux de pêche, 2, 15, 17, 49
Budget des dépenses principal, 10, 46, 47, 48

—C—

Clients, 4, 9, 12, 14, 17, 18, 26, 27, 29, 35, 38, 42
Climat, 12, 28, 29, 31
Commerce maritime, 3, 4, 38
Communications, 4, 5, 11, 13, 14, 21, 22, 41, 43, 44, 45, 46
Compétences des navigateurs, 26
Conservation, 1, 2, 3, 12, 13, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 38
Conservation et protection, 1, 9, 13, 35, 36, 37

—D—

Dépenses de fonctionnement, 10
Dépenses en capital, 10
Développement durable, 12, 28, 30
Déversement en mer, 12, 14, 25, 26, 30, 51
Droits de pêche, 37, 48
Droits de services maritimes, 21

—E—

Écosystème, 12, 28, 30, 32, 33, 34
Équivalents temps plein, 9, 19, 22, 23, 25, 27, 29, 32, 35, 38, 40, 41, 43
ETP – voir Équivalents temps plein
Évaluation des stocks, 2, 29
Examen des programmes, 9, 10

—G—

Gestion de l'habitat, 5, 12, 32, 33, 34, 46
Gestion de l'habitat et des sciences de l'environnement, 5, 12, 32
Gestion de l'information, 42
Gestion de la flotte, 5, 13, 41, 42, 47
Gestion des pêches, 3, 5, 10, 13, 34, 35, 36, 37, 41, 46
Gestion du trafic, 11, 21, 23

—H—

Hydrographie, 5, 12, 13, 26, 27, 28, 41, 46

—I—

Inspection, 5, 13, 38, 39, 40, 47, 48, 50
Inspection des produits de la pêche, 5, 13, 38
Intervention environnementale, 5, 12, 14, 18, 25, 41

—L—

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, 34
Loi sur la marine marchande du Canada, 22, 50
Loi sur la protection des eaux navigables, 21, 50
Loi sur les pêches, 13, 33, 35, 37, 43, 50
Loi sur les ports de pêche et de plaisance, 50
Loi sur les prêts aux entreprises de pêche, 10, 49, 50

—M—

Marine marchande, 7, 15, 17, 21, 22, 24, 50
Milieu marin, 12, 25, 30, 32, 34
Ministère des Affaires indiennes et du Nord Canada, 20
Morue, 29, 35, 44

—N—

Nations Unies, 2, 37
Navigation de plaisance, 7, 12, 15, 17, 25, 26
NU – voir Nations Unies

—O—

Office de commercialisation du poisson d'eau douce, 51
Opérations de déglacage, 5, 11, 13, 14, 23, 24, 41, 46
Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest, 2, 29, 36, 37
Organisation pour les sciences marines dans le Pacifique Nord, 30

—P—

PARPEM – voir Programme d'adaptation et de redressement de la pêche de la morue du Nord
Partenariats, 13, 20, 26, 34, 37, 38
Pêches autochtones, 2, 3, 33, 35, 36, 37
Pêches commerciales, 33
Pêches d'interception, 35
Pêches récréatives, 33
Pêcheurs, 2, 8, 28, 30, 38, 49
Permis – voir Droits de pêche

PGQ – voir Programme de gestion de la qualité
Poisson de fond, 2, 35, 37, 39
Politiques et services internes, 5, 13, 43, 47
Pollution, 11, 22, 26, 51
Ports, 5, 7, 13, 21, 23, 27, 40, 41, 47, 48, 50
Préparation en cas d'urgence, 25
Programme d'adaptation et de redressement de la
pêche de la morue du Nord, 35
Programme de gestion de la qualité, 39, 40
Protection de l'environnement, 11, 19, 21, 42

—U—

UE – voir Union européenne
Union européenne, 1, 2, 37, 40

—Q—

Quotas individuels par bateau, 48
Quotas individuels transférables, 37

—R—

Recettes, 8, 10, 48
Recherche et sauvetage, 7, 12, 15, 16, 17, 18, 25, 30
Réduction de la capacité, 5, 35, 36
Régime d'assurance des bateaux de pêche, 49
Régimes d'avantages sociaux des employés, 10
Résultats principaux, 11, 12, 13, 19, 20, 22, 23, 25,
26, 27, 29, 31, 32, 35, 38, 40, 42, 43

—S—

Sanctions administratives, 37
Saumon, 29, 30, 36
Saumon du Pacifique, 30, 36
Sauvetage, sécurité et intervention environnementale,
5, 12, 13, 14, 25, 41
Sciences, 5, 10, 12, 13, 28, 30, 32, 41, 46
Sciences halieutiques et océaniques, 5, 12, 13, 28, 41
Secteur des océans, 7, 8, 9
Sécurité maritime, 1, 4, 6, 7, 14, 25, 26, 28
Services de communications maritimes, 5, 11, 13, 14,
21, 22, 41, 46
Services de lutte contre les inondations, 23
Services de navigation maritime, 5, 11, 13, 19, 20, 21,
23, 41, 46
Sous-ministre adjoint, 4, 5
Stocks de poisson, 1, 2, 13, 28, 30, 35, 37
Stratégie du poisson de fond de l'Atlantique, 35
Subventions et contributions, 10
Systèmes automatiques d'identification, 14, 23
Systèmes de positionnement global en mode
différentiel, 14, 28

—T—

Technologie, 1, 4, 12, 13, 14, 21, 31, 43, 44, 45
Transport maritime, 7, 8, 11, 12, 14, 19, 22, 23, 24,
25, 28, 30
Transport maritime dans l'est de l'Arctique, 11, 23, 24
Transports Canada, 9, 45, 48

