

Évaluation du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique

Services de vérification, d'évaluation et de conseils
Transports Canada

Septembre 2015

Cette page a été laissée vide intentionnellement

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES.....	iii
LISTE DES ACRONYMES.....	iv
PRINCIPALES CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS	v
INTRODUCTION	1
MÉTHODE D'ÉVALUATION.....	4
CONSTATATIONS DÉTAILLÉES DE L'ÉVALUATION.....	8
PERTINENCE.....	8
RENDEMENT.....	17
ANNEXE 1 : ÉVALUATION DU PROGRAMME DE CONTRIBUTIONS PAR CATÉGORIE POUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE	32
ANNEXE 2 : CADRE D'ÉVALUATION	33
ANNEXE 3 : ESTIMATION DE LA PORTÉE DU PROGRAMME.....	36

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

Tableau 1 : Dépenses du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique (PCCSN) au cours de la période de cinq ans s'étendant de 2008-2009 à 2012-2013	4
Tableau 2 : Nombre annuel moyen de décès liés à la navigation par 100 000 habitants.....	12
Tableau 3 : Organismes cités dans les articles de journaux traitant de la sécurité nautique	15
Tableau 4 : Attitudes et comportements prévus des plaisanciers, 2008 à 2012 : Pourcentage de personnes qui sont d'accord (les 2 cases supérieures)	19
Tableau 5 : Nombre et pourcentage de projets qui ont produit des extraits d'un type donné, 2009-2010 à 2012-2013	21
Tableau 6 : Répartition géographique des fonds du PCCSN de 2009-2010 à 2012-2013 et incidents mortels liés à la navigation de plaisance de 1991 à 2008.....	26
Tableau 7 : Financement approuvé du PCCSN par type d'activité nautique et par région, 2009-2010 à 2012-2013	27
Tableau 8 : Résultats de l'analyse d'efficience pour six projets financés par le PCCSN.....	28
Figure 1 : Décès liés à la navigation de plaisance et à d'autres activités nautiques au Canada, 1991-2015.....	10
Figure 2 : Nombre annuel moyen de décès liés à des accidents nautiques par province, 1991-2008.....	11

LISTE DES ACRONYMES

AAP	Architecture d'alignement des programmes
BSN	Bureau de la sécurité nautique
CCEP	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance
CCSN	Conseil canadien de la sécurité nautique
CGRR	Cadre de gestion et de responsabilisation axé sur les résultats
CQN	Conseil québécois du nautisme
CRC	Croix-Rouge canadienne
CVAR	Cadre de vérification axé sur les risques
ECP	Escadrilles canadiennes de plaisance
MADD	Les mères contre l'alcool au volant
PCCSN	Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique
PEP	Permis d'embarcation de plaisance
SEC	Services d'évaluation et de conseils
SSN	Semaine de la sécurité nautique
SSNAM	Semaine de la sécurité nautique de l'Amérique du Nord
TC	Transports Canada
VCEP	Vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance
VFI	Vêtement de flottaison individuel

PRINCIPALES CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

Le présent rapport présente les constatations et conclusions concernant la pertinence et le rendement du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique (PCCSN) au cours de la période de cinq ans s'étendant de 2008-2009 à 2012-2013, conformément aux exigences de l'article 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le PCCSN fournit des fonds à des organisations œuvrant dans le domaine de la sécurité nautique ou de la navigation de plaisance dans le but d'accroître la sensibilisation à la sécurité nautique au Canada. Son objectif est d'influencer les attitudes et le comportement d'une manière qui, en fin de compte, permettra de réduire les blessures, les décès et les dommages à la propriété causés par des accidents de navigation de plaisance. Au cours de la période visée par l'évaluation, 1 394 806 \$ ont été versés à 16 organismes pour financer 32 projets.

PERTINENCE

Il y a une grande population de plaisanciers au Canada. Selon les plus récentes estimations disponibles au moment de l'évaluation, 11,8 millions de Canadiens adultes faisaient de la navigation de plaisance au moins occasionnellement, ou encore quelque 10,5 millions de Canadiens en avaient fait au moins une fois au cours de la dernière année. Compte tenu de la taille de cette population, les décès liés à la navigation de plaisance sont relativement rares. D'après les plus récentes données publiées (2013), le nombre moyen de décès par année s'établissait à 127 entre 2006 et 2010, ce qui représente une baisse de 7 % par rapport à la période de 2001 à 2005. Les évaluateurs ont estimé que le taux d'accidents mortels lié à la navigation de plaisance au Canada était semblable à ce qui a été observé aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

La sécurité nautique est une responsabilité fédérale, même si le Bureau de la sécurité nautique (BSN) se fie en grande partie aux corps policiers fédéraux, provinciaux et municipaux pour veiller à ce que les règlements de Transports Canada (TC) soient respectés.

Les résultats de l'évaluation montrent que, sans le financement fourni par le PCCSN (et le Bureau de la sécurité nautique), la promotion de la sécurité nautique au Canada serait limitée et il y aurait peu d'information offerte à ce sujet. Bien que le programme ne soit pas important en termes financiers, il constitue néanmoins la plus importante source de financement pour la promotion de la sécurité nautique au Canada. Son importance relative devrait avoir augmenté depuis la dernière évaluation, car toutes les activités de sensibilisation à la sécurité nautique au sein du ministère sont maintenant réalisées

uniquement par l'entremise du PCCSN, et son financement annuel a doublé depuis 2013-2014¹.

Les résultats de l'évaluation indiquent que le programme constitue une réponse appropriée à la question.

INCIDENCE

Il a été estimé que le PCCSN a permis de sensibiliser environ 4,8 millions de plaisanciers occasionnels en 2012 (soit 41 % d'entre eux).

Le niveau de sensibilisation à la sécurité nautique parmi la population de plaisanciers canadiens est stable depuis 2008, mais comme cette population augmente constamment, ce qui indique que le PCCSN peut avoir au moins contribué à maintenir un certain niveau de sensibilisation à la sécurité nautique. Les résultats de l'évaluation indiquent aussi que l'incidence du programme pourrait être améliorée en harmonisant davantage la distribution des fonds avec la répartition des risques au sein de la population des plaisanciers (p. ex., par région, par type d'activités, par groupe d'âge).

Le PCCSN a financé principalement des projets de sensibilisation et des organisations non gouvernementales (ONG). Élargir les critères de financement des bénéficiaires et des projets contribuerait à combler les lacunes dans les données et la recherche, ce qui permettrait de mieux comprendre les risques de la navigation de plaisance, les types d'interventions nécessaires et les interventions les plus efficaces.

Le PCCSN est un programme économique et rentable parce qu'il finance des organisations qui comptent souvent sur des travailleurs bénévoles et qui jouissent souvent d'une couverture médiatique gratuite. Cependant, comme la majorité des organisations financées conçoivent leurs propres documents de sensibilisation plutôt que d'utiliser ceux qui existent déjà, il peut y avoir un certain dédoublement des efforts.

CONCLUSIONS

Les principales constatations et conclusions de cette évaluation avaient été partagées avec les responsables du Programme afin de les aviser de l'élaboration des nouvelles modalités du Programme en 2012. Les gestionnaires du programme ont alors appliqué les mesures suivantes :

- Accroître la portée du programme en élargissant la liste des intervenants ciblés par l'appel de propositions.
- Établir les priorités en fonction des risques, de la couverture géographique et des catégories de projets. Ces priorités sont examinées chaque année et adaptées aux besoins avant le lancement annuel de nouveaux appels de propositions au printemps.

¹ En 2013, le nom du PCCSN a été remplacé par Programme de contributions pour la sécurité nautique (PCSN).

- Créer un groupe de travail composé d'intervenants ayant pour mandat de proposer des options pour l'élaboration et le financement d'une stratégie de collecte de données. La première réunion a eu lieu le 18 septembre 2013.
- Définir la production de données comme une priorité dans les deux premiers appels de propositions. Les responsables du PCCSN, des BSN régionaux et des organismes d'application de la loi du Québec ont travaillé ensemble à un projet de création d'un modèle de collecte et de production de données uniformisées. Si le projet réussit, ce modèle sera partagé avec d'autres BSN régionaux dans l'ensemble du pays.
- Encourager les intervenants à travailler ensemble sur des projets de plus grande envergure afin d'optimiser la capacité des bénéficiaires et l'efficacité des projets.

INTRODUCTION

Ce rapport présente les résultats d'une évaluation du PCCSN au cours de la période de cinq ans s'étendant de 2008-2009 à 2012-2013. L'évaluation a été effectuée pour satisfaire aux exigences de l'article 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, laquelle stipule que les ministères doivent évaluer la pertinence et l'efficacité des programmes de subventions et de contributions en cours tous les cinq ans.

CONTEXTE

Le soutien du gouvernement fédéral pour la sécurité de la navigation de plaisance a une longue histoire qui remonte à 1979. Au départ, la Garde côtière canadienne menait des activités de sensibilisation du public sur la sécurité nautique dans le cadre de ses opérations de recherche et de sauvetage, et ce, avec la collaboration d'organisations bénévoles. Le gouvernement fédéral accordait une aide financière aux groupes communautaires pour soutenir ces activités.

En 1995, le Bureau de la sécurité nautique (BSN) a été créé à titre de fonction obligatoire au sein de la Garde côtière canadienne. Le BSN a mené différentes activités comme les vérifications de la sécurité des quais et la formation sur la sécurité destinée aux personnes pratiquant la navigation de plaisance dans les eaux marines et les eaux désignées qui relevaient de la compétence de la Garde côtière canadienne jusqu'en 1999. À la suite des modifications apportées à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à son règlement d'application, le mandat du programme de sécurité nautique a été élargi pour inclure l'ensemble des eaux dans toutes les régions, y compris les rivières, les lacs et les autres eaux intérieures. En 2003, en partie à cause de cette modification de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le BSN a été transféré à Sécurité maritime de Transports Canada, en plus de deux programmes de contributions dont il était responsable.

Les deux contributions étaient adaptées à des organisations et à des activités précises. Elles ont été versées chaque année à deux organisations, soit la Croix-Rouge canadienne (depuis 1993) et le Conseil canadien de la sécurité nautique (depuis 2002). En 2006, Transports Canada a procédé à une évaluation de ces contributions pour la période de 1999 à 2005. Cette évaluation consistait à déterminer si les problèmes de sécurité liés à la navigation de plaisance étaient suffisamment importants pour justifier un programme de prévention, et elle a établi qu'il était nécessaire de déterminer les types d'interventions nécessaires.

PROFIL DU PROGRAMME

Le pouvoir de mettre en œuvre le PCCSN est établi dans la *Loi sur les transports au Canada*. Ce programme, créé en 2008, verse des contributions financières à des organismes externes pour leur permettre de réaliser des projets sélectionnés au moyen d'un appel de propositions. En 2012, le PCCSN a été placé sous la responsabilité

conjointe du Groupe des programmes et de l'équipe de Sécurité maritime du Groupe sécurité et sûreté maritimes. En vertu de cette entente, Sécurité maritime est principalement responsable des questions politiques liées au programme tandis que le Groupe des programmes est chargé de la planification et de la mise en œuvre des programmes. À partir de 2013-2014, le PCCSN bénéficiera d'un niveau de ressources comparable à celui des programmes de contribution en cours et son budget annuel sera d'environ un million de dollars. Voici les éléments clés du PCCSN (décrits dans les documents de référence) :

Objectifs du programme

- Sensibiliser davantage le public aux aspects de la sécurité nautique;
- Accroître le nombre de conducteurs d'embarcations de plaisance qui suivent les règles de sécurité nautique;
- Améliorer la qualité des données et les systèmes de collecte des données nationales relatives aux incidents nautiques afin de soutenir les initiatives d'éducation et de sensibilisation fondées sur des preuves;
- Contribuer à la réduction des pertes de vie, des blessures et des dégâts matériels attribuables aux accidents nautiques.

Groupes cibles du programme

- Motonautisme;
- Chasseurs et pêcheurs;
- Canotage;
- Voile;
- Utilisateurs d'autres petites embarcations.

Bénéficiaires admissibles

- Organismes non gouvernementaux sans but lucratif;
- Organismes de sécurité publique;
- Établissements d'éducation;
- Établissements de santé;
- Entités associées à des installations spécialisées en sécurité et en recherche médicale;
- Organismes d'application de la loi;
- Administrations provinciales, territoriales et municipales.

Projets admissibles

- Exécuter des activités locales pour encourager le respect des règles de sécurité nautique et des règlements au moyen de campagnes d'éducation, de sensibilisation et d'information (c.-à-d. campagnes de promotion de la sensibilisation et de l'éducation du public);

- Effectuer des recherches, entreprendre des études et des analyses qui aident à mieux comprendre le comportement et l'attitude des plaisanciers en vue de concevoir et de promouvoir des initiatives d'éducation et de sensibilisation;
- Recueillir et analyser des données sur les incidents nautiques (blessures, décès, activités d'application des règlements), examiner les tendances et rassembler des informations pour les harmoniser aux données provenant d'autres dépôts, préparer des rapports connexes contenant des recommandations en vue d'élaborer des stratégies qui offrent une meilleure compréhension des risques liés à la navigation de plaisance et des questions de sécurité;
- Effectuer des sondages et établir des groupes de discussion pour déterminer des moyens plus efficaces afin de promouvoir les programmes de sensibilisation à la sécurité nautique.

RESSOURCES ALLOUÉES AUX PROGRAMMES

Au cours de la période visée par l'évaluation, 1 394 806 \$ ont été versés à 16 organismes pour financer 32 projets approuvés.

Tableau 1 : Dépenses du Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique (PCCSN) au cours de la période de cinq ans s'étendant de 2008-2009 à 2012-2013

	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	Total
Total du budget approuvé	245 000 \$	251 000 \$	245 000 \$	260 000 \$	275 000 \$	1 276 000 \$
Dépenses de fonctionnement	45 000 \$	51 000 \$	45 000 \$	60 000 \$	75 000 \$	276 000 \$
Subventions et contributions	200 000 \$	200 000 \$	200 000 \$	200 000 \$	200 000 \$	1 000 \$ 000 \$
Employés à temps plein	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	-
Projets approuvés (nombre)	0	6	12	8	6	32
Contribution	0 ²	226 164 \$	384 884 \$	350 579 \$	433 179 \$	1 394 806 \$ ³
Dépenses totales	0	277 164 \$	429 884 \$	410 579 \$	508 179 \$	1 625 806 \$

Source : Dossiers du programme et document de référence de 2008.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

L'évaluation consiste en un examen de la pertinence et du rendement du PCCSN, y compris la mesure dans laquelle il a permis d'obtenir les résultats attendus établis dans le modèle logique présenté à l'annexe 1.

PORTÉE ET ENJEUX

Bien que le financement du PCCSN ait été approuvé en 2008, les ententes de financement n'ont été conclues qu'en 2009. Compte tenu de ce retard, l'évaluation a porté principalement sur les quatre derniers exercices du Programme (2009-2010 à 2012-2013).

L'évaluation aborde les questions fondamentales énoncées dans la Directive sur la fonction d'évaluation de 2009 du Secrétariat du Conseil du Trésor :

- raison d'être du programme et nécessité de sa poursuite;
- harmonisation avec les priorités gouvernementales et les résultats stratégiques ministériels;
- harmonisation avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral;
- atteinte des résultats escomptés;

² Aucune contribution n'a été accordée en 2008-2009, puisque les ententes relatives au financement n'ont été établies qu'en 2009. Les fonds de 2008-2009 ont été reportés aux exercices futurs.

³ Les fonds de Sécurité maritime ont été reportés et ajoutés aux fonds du PCCSN.

- efficacité et économie dans l'atteinte des résultats escomptés.

Le PCCSN est un petit programme de contributions par rapport aux autres programmes de contributions de Transports Canada. Il a été remanié en 2008, en partie pour donner suite à l'évaluation de 2006. Puisque l'évaluation de 2006 avait soulevé des questions au sujet de la pertinence de maintenir ces deux contributions (le prédécesseur du PCCSN) et du manque de données permettant de démontrer l'efficacité du programme, la présente évaluation porte sur la pertinence et l'incidence du programme.

En termes de résultats attendus, l'évaluation consistait à déterminer la réussite du Programme dans les domaines suivants :

- sensibilisation accrue à l'importance de suivre les pratiques de sécurité nautique;
- augmentation du nombre de plaisanciers qui appliquent les pratiques de sécurité nautique;
- réduction des décès et des blessures (principal résultat).

Les questions d'évaluation, les résultats et les indicateurs utilisés dans le cadre de l'évaluation sont décrits à l'annexe 2.

SOURCES D'INFORMATION

L'équipe responsable de l'évaluation a utilisé plusieurs sources d'information pour effectuer l'évaluation générale. Des entrevues ont été menées pour recueillir des renseignements lorsque cette information n'était pas disponible, pour définir le contexte des résultats obtenus au moyen d'autres méthodes et pour cerner et éclaircir les questions d'évaluation. D'autres sources d'information, notamment un examen et une analyse des données statistiques, une analyse des articles de journaux et une analyse de l'Internet, ont été utilisées pour déterminer si le programme est toujours nécessaire et pour évaluer son incidence. En tout, neuf sources d'information ont été utilisées pour cette évaluation :

Revue des documents

Les documents de politiques, de planification stratégique et de production de rapports liés au contexte du programme ont été examinés. Parmi les principaux documents examinés ont compte les documents de planification stratégique, des lois et des règlements, les discours du Trône, les budgets fédéraux, les rapports ministériels sur les plans et les priorités et les rapports ministériels sur le rendement.

Revue des dossiers

Les accords de contribution, les rapports de projet finaux produits par les bénéficiaires et les états financiers ont été examinés pour évaluer les extrants, les répercussions et l'utilisation des ressources.

Revue et analyse des données statistiques

Les données statistiques fournies par Transports Canada, Statistique Canada, les responsables du PCCSN ou des projets financés par le BSN ainsi que d'autres pays ont été compilées et analysées pour mieux comprendre les tendances, les modèles et les causes des accidents de navigation de plaisance, les tendances en conformité avec les règles de sécurité, la taille de la population de plaisanciers au Canada et les tendances relatives à la sensibilisation à la sécurité nautique. Cela comprend les données sur les décès causés par des accidents nautiques de la Croix-Rouge canadienne, les données sur les blessures graves du Registre national des traumatismes, les données sur les infractions au Code criminel du Centre canadien de la statistique juridique (Statistique Canada) ainsi que les données sur les attitudes et les comportements attendus des plaisanciers du Conseil canadien de la sécurité nautique.

Entrevues

Quatorze entrevues ont été réalisées. Au total, neuf bénéficiaires du financement et cinq membres du personnel du programme (un à l'administration centrale et quatre dans les régions) ont été interrogés.

Analyse hypothétique

Afin d'évaluer les besoins, on a demandé à une partie des bénéficiaires dans quelle mesure leurs activités de sécurité nautique changeraient s'ils n'étaient pas financés par le PCCSN. Une analyse hypothétique a également été effectuée pour évaluer les besoins, ce qui consistait à déterminer la mesure dans laquelle il y aurait de l'information et de la promotion dans les médias imprimés et sur Internet sans financement du PCCSN.

Analyse documentaire

Des rapports des gouvernements fédéral, provinciaux et étrangers, des publications de l'industrie de la navigation de plaisance, des publications et des recherches universitaires et des pratiques exemplaires ont été examinés.

Analyse des médias

Une analyse des journaux a été effectuée afin d'évaluer l'importance de la question de la sécurité nautique dans les médias pour définir la portée du programme et mieux comprendre les besoins en cette matière.

Analyse de sources sur Internet

Une recherche a été effectuée sur Internet et dans divers sites Web pour évaluer le nombre de documents de sensibilisation à la sécurité de la navigation de plaisance que

les Canadiens peuvent consulter en ligne et vérifier s'il y a eu chevauchement des efforts ou des responsabilités.

Études de cas

Des études de cas ont été entreprises pour répondre aux questions sur l'efficacité, les économies et la qualité de la mesure du rendement des projets.

LIMITES

Les données disponibles étaient insuffisantes pour évaluer la mesure dans laquelle le PCCSN contribue à l'atteinte des résultats attendus. Seuls quelques bénéficiaires ont réalisé des sondages, des études ou des recherches pour mesurer l'efficacité ou même la portée de leurs projets selon les ententes de contribution. Pour combler cette lacune, les évaluateurs ont estimé la portée du programme d'après l'analyse des journaux et les données d'enquête (et en se fondant sur la prémisse que, dans le cas de la sensibilisation, le premier résultat de la chaîne de résultats, la portée et l'incidence peuvent être confondues). On a également effectué une analyse hypothétique et mené des entrevues pour compenser la rareté des données sur le rendement utilisables.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES DE L'ÉVALUATION

Cette section présente les constatations détaillées sur la pertinence, la performance, l'économie et l'efficacité.

PERTINENCE

La pertinence a été évaluée par un examen de l'harmonisation du programme avec les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral, de la mesure dans laquelle il répond à un besoin démontrable et de ses liens avec les priorités du gouvernement fédéral et des résultats stratégiques du Ministère.

HARMONISATION AVEC LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Constatation 1 : Malgré le fait que la sécurité nautique est une responsabilité fédérale, le Bureau de la sécurité nautique se fie en grande partie aux corps policiers fédéraux, provinciaux et municipaux pour veiller au respect des règlements de TC.

En vertu du paragraphe 91(10) de la *Loi constitutionnelle de 1867*, la navigation et le transport maritime relèvent exclusivement de la compétence législative du Parlement du Canada. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* est le cadre législatif qui accorde au ministre des Transports le pouvoir de superviser la sécurité de la navigation de plaisance. Plus précisément, la Loi prévoit que le ministre des Transports a les pouvoirs suivants : a) « favoriser la sûreté du transport maritime et de la navigation de plaisance » et b) « élaborer des outils de réglementation qui favorisent des activités de transport et de commerce maritimes viables, efficaces et économiques » (p. 4-5). Elle s'applique aux bâtiments canadiens qui naviguent dans toutes les eaux et aux bâtiments qui naviguent dans les eaux canadiennes. La Loi et ses règlements s'appliquent aux embarcations de plaisance et à la navigation de plaisance dans les quatre principaux domaines suivants : la certification des conducteurs, l'enregistrement des embarcations de plaisance, l'équipement de sécurité à bord et la conduite des embarcations de plaisance.

Alors que la supervision et la surveillance de la sécurité de la navigation de plaisance sont clairement une responsabilité fédérale, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* permet à toute personne désignée par le ministre des Transports de faire respecter la loi et son règlement d'application. Le Ministère compte sur les corps policiers fédéraux, provinciaux et municipaux en cette matière. Les violations du règlement sur la navigation de plaisance sont traitées en vertu de la *Loi sur les contraventions*⁴. En vertu de la Loi, les autorités de police peuvent donner des

⁴ La Loi autorise le gouvernement fédéral à désigner les manquements aux lois fédérales comme des contraventions qui peuvent être traitées par un système de contravention provincial plutôt que par les tribunaux (procédure des poursuites sommaires) en vertu

contraventions aux contrevenants sur place. Des contraventions peuvent être données pour des infractions comme le défaut d'avoir l'équipement de sécurité requis à bord, le dépassement des limites de vitesse ou l'utilisation imprudente d'un bâtiment.

La *Loi sur les transports au Canada* (1996) stipule que TC est responsable de la mise en œuvre des politiques et des programmes permettant d'atteindre les objectifs en matière de sécurité dans les transports. Le PCCSN a été approuvé en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* (article 48).

BESOIN CONTINU

L'évaluation précédente des contributions de TC à la Croix-Rouge canadienne et au Conseil canadien de la sécurité nautique a révélé que certains éléments justifiaient l'existence d'un programme de prévention, mais que la nécessité du programme de sensibilisation en place à cette époque n'était pas claire. Pour évaluer le besoin continu du PCCSN, les responsables de la présente évaluation ont examiné les statistiques sur la taille de la population des plaisanciers, les hospitalisations pour blessures graves et les décès liés à des accidents de navigation de plaisance au Canada et dans des pays comparables. Les évaluateurs ont également analysé les documents de promotion et d'information sur la sécurité nautique offerts sur Internet et dans les journaux pour avoir un aperçu de la disponibilité de ces documents, des intervenants qui produisent ou financent ces documents et du dédoublement ou du chevauchement des efforts des différentes organisations.

Constatation 2 : La population de plaisanciers au Canada est importante. En 2012, 11,8 millions de Canadiens adultes ont fait de la navigation de plaisance au moins occasionnellement et le nombre annuel moyen de décès pendant la période visée par l'évaluation était compris entre 121 et 127.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques estime, d'après les résultats d'un sondage mené en 2011 auprès de 2 000 adultes répondants, que 38 % des Canadiens adultes, soit 10,5 millions, ont pratiqué une activité de plaisance au moins une fois au cours des douze derniers mois. Le CCSN estime, d'après une enquête menée en 2012 auprès de 1 016 adultes canadiens, que 43 % des adultes canadiens (soit 11,8 millions) pratiquent des activités de navigation de plaisance au moins à l'occasion. Ces chiffres donnent un aperçu de la taille de la population exposée à des risques de blessure ou de décès causés par un accident nautique.

Les données canadiennes récentes (2013) révèlent que, parmi les 15 186 hospitalisations pour blessures graves relevées en 2010-2011, seulement 39 (0,26 %) étaient liées au transport par eau et 26 (0,17 %) étaient attribuables à des noyades⁵. Par contraste, 5 948 de ces hospitalisations étaient le résultat de chutes accidentelles et un

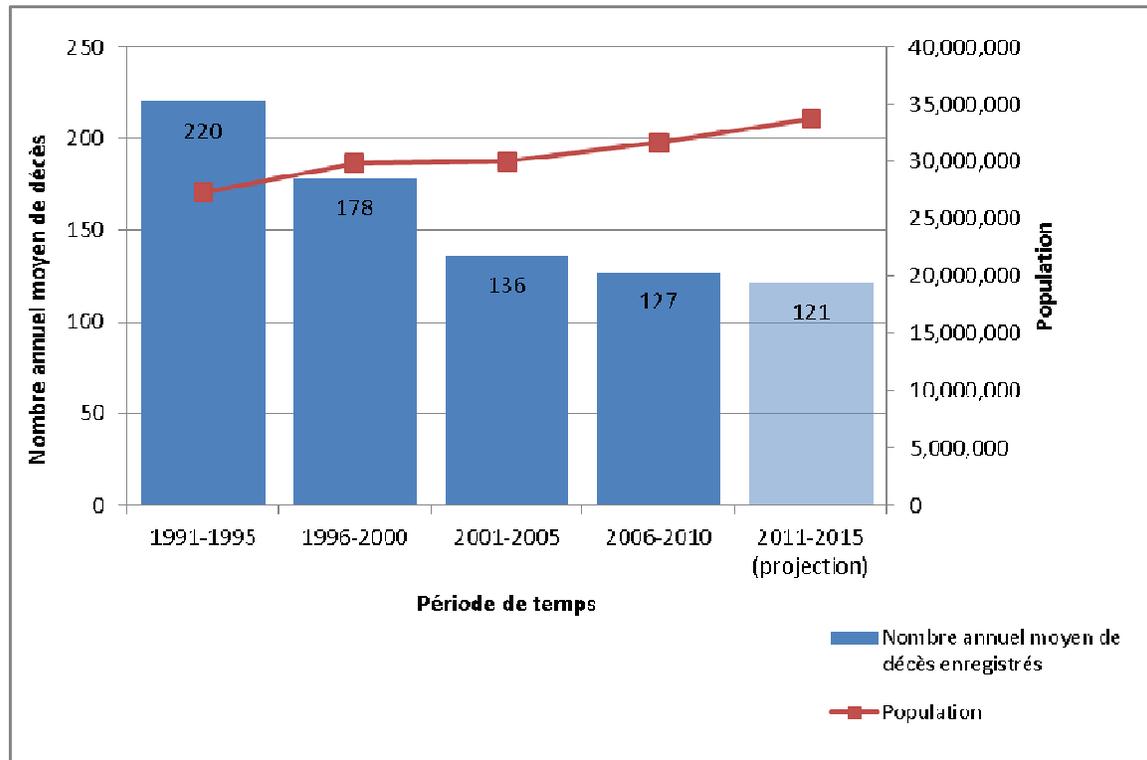
du *Code criminel* (source : ministère de la Justice du Canada). La Loi s'applique aux provinces où des ententes ont été conclues entre les gouvernements fédéral et provincial.

⁵ *Rapport de 2013 du Registre national des traumatismes : Hospitalisations pour blessures graves au Canada.*

nombre semblable étaient attribuables à des accidents de véhicules automobiles. De plus, la navigation de plaisance ne figure même pas sur la liste des activités sportives et récréatives ayant causé des blessures. Selon une étude réalisée sur les blessures en Ontario, les blessures liées à la navigation de plaisance et traitées dans les services d'urgence ne sont généralement pas graves, car plus de 90 % des personnes qui ont visité une salle d'urgence à la suite d'une blessure causée par une activité nautique sont rentrées chez elles plutôt que d'être hospitalisées⁶.

Le nombre annuel moyen de décès causés par des accidents nautiques est passé de 220 à 127 entre 1991-1995 et 2006-2010 (voir la figure 1). La majorité (86 %) de ces décès est survenue à la suite d'accidents de navigation de plaisance. Les évaluateurs estiment que le nombre annuel moyen de décès causés par des accidents nautiques au Canada est actuellement d'environ 121 personnes⁷.

Figure 1 : Décès liés à la navigation de plaisance et à d'autres activités nautiques au Canada, 1991-2015⁸



Source : Société de sauvetage (2013) et Croix-Rouge canadienne (2011)⁹.

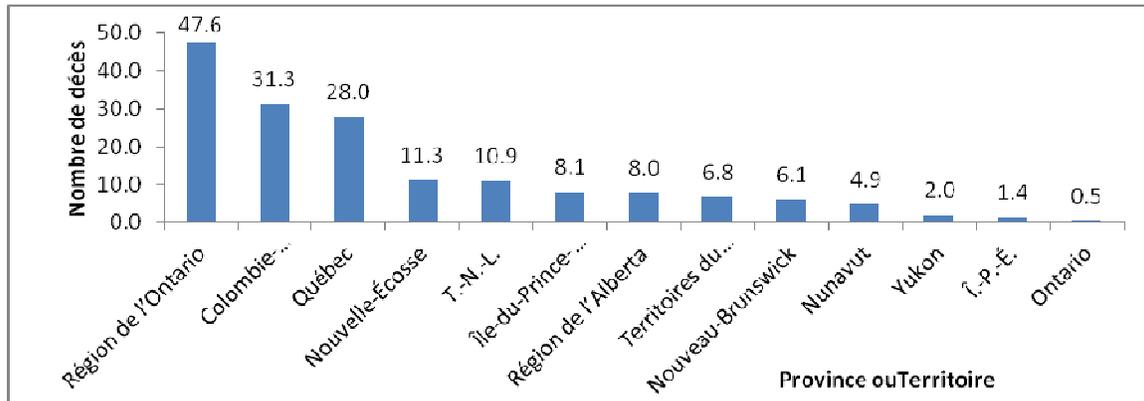
⁶ <http://www.oninjuryresources.ca/downloads/Compass/2008/2008-06-OICompass-BoatingInjuries.pdf>

⁷ Cette projection calculée par les Services d'évaluation et de conseils repose sur une réduction de 5 % entre 2006-2010 et 2011-2015 reflète les données publiées par la Société de sauvetage dans le *Rapport sur la noyade au Canada* de 2013. Veuillez noter que la ventilation provinciale des décès liés à des activités nautiques n'est pas disponible après 2008.

⁸ Veuillez noter que ces statistiques sur les décès liés à des accidents nautiques comprennent tous les décès (noyade, hypothermie par immersion et traumatismes) qui surviennent lors d'activités quotidiennes ou de plaisance (professionnelles, sauvetage, autres ou inconnues).

Comme l'indique la figure 2, la plupart des décès liés à des accidents nautiques sont survenus dans les trois provinces les plus peuplées.

Figure 2 : Nombre annuel moyen de décès liés à des accidents nautiques par province, 1991-2008



Source : Croix-Rouge canadienne (2012).

Constatation 3 : Le taux de décès liés à la navigation de plaisance par 100 000 habitants au Canada est semblable aux taux observés aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Les données sur les décès liés à la navigation de plaisance par 100 000 habitants suggèrent que le taux de décès liés à la navigation de plaisance au Canada est semblable à ce qui a été observé en Australie, en Nouvelle-Zélande et aux États-Unis. Bien que les comparaisons internationales soient difficiles en raison des différentes périodes et méthodes de collecte de données, le tableau 2 montre que les taux d'accidents mortels liés à la navigation de plaisance au Canada, aux États-Unis, en Australie et en Nouvelle-Zélande varient d'un maximum de 0,23 décès pour 100 000 personnes. Des comparaisons plus précises nécessiteraient des données comparatives sur l'exposition au risque (p. ex., la taille de la population de plaisanciers enregistrés et la fréquence des activités de navigation de plaisance)¹⁰.

⁹ Les statistiques sur les décès liés aux activités nautiques sont tirées du *Rapport sur la noyade au Canada* de la Société de sauvetage (2013) pour 1996 à 2010 et du rapport *Les décès par immersion et par traumatisme liés à la navigation* (2011) de la Croix-Rouge canadienne pour 1991-1995.

¹⁰ Les évaluateurs n'ont pas été en mesure de produire des comparaisons internationales plus récentes, en partie parce que le Canada n'a pas de données aussi récentes que les autres pays, mais également parce que le taux international standard reflète le nombre de décès par bâtiment enregistré. Il est difficile d'obtenir le nombre de bâtiments enregistrés au Canada, en raison de la façon dont la base de données sur les bâtiments enregistrés est structurée.

Tableau 2 : Nombre annuel moyen de décès liés à la navigation par 100 000 habitants

Pays	Nombre moyen de décès par 100 000 habitants	Détails
Australie	0,26	Statistiques de 1999 à 2004. Comprend les décès liés à la navigation de plaisance et à la navigation commerciale à petite échelle. Le pourcentage de décès liés à la navigation de plaisance est inconnu, mais 81 % des bâtiments en cause dans des accidents mortels étaient des navires de plaisance ¹¹ .
Canada	0,36	Statistiques de 2006 à 2008. Décès liés à la navigation de plaisance seulement ¹² .
États-Unis	0,23	Statistiques de 2008. Décès liés à la navigation de plaisance seulement ¹³ .
Nouvelle-Zélande	0,46	Statistiques de 2000 à 2005. Décès liés à la navigation de plaisance seulement ¹⁴ .

Constatation 4 : Le PCCSN est la principale source de financement en matière de sensibilisation à la sécurité nautique au Canada. Si ce n'était du financement fourni par le PCCSN (et le BSN), il y aurait peu d'information sur la sécurité nautique au Canada et de promotion en cette matière sur Internet.

Bien que la majorité des projets financés par le PCCSN ne bénéficient pas d'une grande visibilité sur Internet, le BSN jouit de cette visibilité. Le BSN a été le premier résultat de recherche lorsque les termes de recherche « navigation de plaisance sécuritaire », « naviguer en toute sécurité » et « règlements de la navigation de plaisance » ont été utilisés. Si ce n'était des documents financés par le BSN, qui sont souvent reproduits en totalité ou en partie sur d'autres sites, il y aurait beaucoup moins d'information disponible au Canada. Ces produits comprennent notamment le *Guide de sécurité nautique*, *La survie en eaux froides*, *Kayak de mer – Guide de sécurité* et *Les décès par immersion et par traumatisme liés à la navigation*. Le *Guide de sécurité nautique* renferme, entre autres, des renseignements sur la réglementation canadienne. Cela est important pour la présente évaluation parce que, dans un proche avenir, tous les documents de sensibilisation du BSN seront produits par le truchement du PCCSN.

La majorité des sites Web portant sur la navigation de plaisance au Canada ou sur la sécurité nautique proposent un lien vers le site Web du BSN ainsi que vers ceux de certains ministères provinciaux (p. ex., ministère des Transports de l'Ontario et ministère des Forêts, des Terres et de l'Exploitation des ressources naturelles de la Colombie-Britannique) en plus des sites de Pêches et Océans Canada et de Parcs Canada. Bien que les sites susmentionnés fournissent certains renseignements originaux sur la sécurité nautique dans le contexte de leur propre mandat (p. ex., la loi sur la

¹¹ Australian National Marine Safety Committee, 2008. « National Assessment of Boating Fatalities in Australia 1999-2004, 2008 »

¹² Transport Canada et Croix-Rouge canadienne, op cit.

¹³ United States Coast Guard. 2010. « Recreational Boating Accident Statistics and Trends : Clear Progress, but Work Remains. »

¹⁴ Maritime New Zealand. National Pleasure Boat Safety Forum. 2008. « Boating Safety Strategy : 2007 Review of the New Zealand Pleasure Boat Safety Strategy. »

consommation d'alcool et la navigation de plaisance de l'Ontario), ils indiquent clairement que Transports Canada est l'autorité en matière de sécurité de la navigation de plaisance en fournissant un lien vers le site Web du BSN¹⁵.

Après le BSN, les principaux résultats de recherche provenaient de sites Web américains, des distributeurs de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) et des organisations financées par le PCCSN, y compris le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN), les Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP), la Croix-Rouge canadienne, le Conseil québécois du nautisme (CQN) et Les mères contre l'alcool au volant).

Les distributeurs de la CCEP se contentent souvent de fournir de l'information sur le processus d'accréditation sans aborder la question cruciale de la sécurité nautique. Les sites américains ne sont pas non plus très utiles pour en apprendre davantage sur la sécurité nautique en raison du fait que les exigences en matière de sécurité nautique dans les deux pays sont différentes. Le BSN et des organisations comme le CCSN, les ECP, la Croix-Rouge canadienne et le CQN fournissent les renseignements les plus utiles (le CCSN, le CQN et l'organisme *Les mères contre l'alcool au volant* ont reçu un financement du PCCSN expressément pour le développement de sites Web en 2010-2011 ou en 2011-2012).

Les projets financés par le PCCSN qui se démarquent davantage sont les campagnes de la Semaine de la sécurité nautique (SSN) et de la Semaine de la sécurité nautique de l'Amérique du Nord (SSNAM) sur le site Web du CCSN. L'information fournie sur ce site Web comprend les résultats de l'enquête sur la campagne de sensibilisation à la sécurité nautique de 2012, des annonces sur la campagne et des messages sur la sécurité nautique, entre autres choses. La présence marquée des documents de sensibilisation à la sécurité nautique financés par le PCCSN augmentera probablement à l'avenir, étant donné que la production de tous les documents de sensibilisation du BSN sera financée par le PCCSN.

Si les documents et l'information de sensibilisation à la sécurité nautique produits par le BSN et le PCCSN, lesquels sont facilement accessibles sur Internet, étaient supprimés, l'information et la promotion restantes sur la sécurité nautique au Canada seraient très limitées. Cette analyse hypothétique a été appuyée par les données recueillies lors des entrevues, lesquelles ont révélé qu'il est peu probable que les organisations financées par le PCCSN pour produire et promouvoir de l'information sur la sécurité nautique publiée sur Internet (et ailleurs) soient en mesure de trouver d'autres sources de financement pour poursuivre leur travail¹⁶.

¹⁵ Dans l'Évaluation de la contribution de Transports Canada au Conseil canadien de la sécurité nautique et à la Croix-Rouge canadienne de 2006, on recommandait au BSN d'ajouter sur son site Web des liens vers les sites Web d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales afin que l'information sur la sécurité nautique soit plus accessible sur Internet.

¹⁶ L'une des neuf organisations bénéficiaires interrogées fait figure d'exception, puisqu'elle exige des frais d'adhésion comme source de recettes et que son financement est assuré par des cliniques et des cours.

Ils estiment qu'il n'existe aucune autre source (p. ex., gouvernements provinciaux ou municipaux ou secteur privé). Les évaluateurs n'ont pas trouvé de preuve du contraire. De même, un certain nombre de personnes interrogées ont déclaré que leurs organisations respectives ne seraient plus en mesure de fournir les produits et les services de sécurité nautique qu'elles offraient sans le financement du PCCSN, parce qu'elles reposent principalement sur le bénévolat et qu'elles n'ont aucun moyen de générer des recettes. Comme pour le financement du secteur privé, certaines personnes interrogées ont mentionné que les sociétés sont plus susceptibles de promouvoir le plaisir et l'aspect sportif de la navigation de plaisance plutôt que le volet de la sécurité. Par conséquent, s'il y a un besoin pour les documents de sensibilisation à la sécurité nautique sur Internet, où de plus en plus de Canadiens s'informent, le PCCSN contribue à la satisfaction de ce besoin.

Les évaluateurs ont également constaté que les activités de sensibilisation à la sécurité nautique des autres ordres de gouvernement ou ministères fédéraux sont très limitées, mais que les corps policiers, notamment les escouades maritimes de la Police provinciale de l'Ontario et la GRC, contribuent à la promotion de la sécurité nautique.

Constatation 5 : La sensibilisation relative à la sécurité nautique n'obtient pas une grande couverture dans la presse écrite.

Les évaluateurs ont entrepris de passer en revue différents journaux afin de déterminer dans quelle mesure la sécurité nautique était un enjeu important aux yeux du public et si l'on retrouvait des messages et des documents de sensibilisation à ce sujet dans les journaux. Depuis que le CCSN a entrepris une analyse des médias en 2012, les évaluateurs ont élaboré une analyse se fondant sur celle du CCSN¹⁷.

Au cours des 67 jours analysés, en moyenne trois journaux communautaires et 0,9 quotidien publiaient chaque jour un article portant sur la sécurité nautique au Canada. La plupart des articles à ce sujet provenaient de quotidiens de petite taille sur le plan de la diffusion; cependant, les évaluateurs ont trouvé des articles de taille moyenne qui le faisaient, dans des journaux comme le Times-Colonist et le London Free Press. Si l'on regarde les cinq plus grands quotidiens canadiens au chapitre de la diffusion, on constate qu'aucun article sur la sécurité nautique n'a été publié dans le Globe and Mail,

¹⁷ Le CCSN a payé un service de coupures de presse pour qu'il répertorie les articles portant sur la sécurité nautique dans les journaux communautaires. L'analyse a porté principalement sur les articles qui se rapportaient aux neuf messages de la campagne de la Semaine de la sécurité nautique ou à la campagne elle-même. L'analyse a également porté sur les autres articles traitant de la sécurité nautique. Un seul article a été publié dans plus d'un journal, ce qui fait qu'il a été compté plusieurs fois. Le Service d'évaluation et de conseils (SEC) a retiré du compte de l'analyse faite par le CCSN des journaux communautaires sept quotidiens qui ont publié un article portant un message sur la sécurité nautique pour les ajouter au compte d'articles des quotidiens. Le SEC n'a pas tenu compte de sept sites Web, tels que Sympatico, dans son analyse du CCSN des journaux communautaires. L'analyse des médias du SEC portait sur 49 quotidiens répertoriés dans la base de données complète de Canadian Newsstand en cherchant les mots clés « boat (bateau) » et « safe (sécurité) ». Le SEC n'a pas pris en compte les articles traitant de sauvetage ou de décès qui ne comportaient pas de message de sensibilisation lié à la sécurité nautique (il y avait dix cas de cette nature). De la liste des quotidiens du CCSN, 43 journaux n'étaient pas dans la base de données, mais nombre d'entre eux avaient une très faible diffusion (p. ex., Kenora Daily Miner and News, Haliburton Echo) ou n'étaient pas des quotidiens (Sault This Week, Niagara This Week), et quelques-uns étaient en français.

le National Post ou le Toronto Star au cours de l'analyse, par contre, il y en a eu deux dans la Gazette et un dans le Vancouver Sun.

Les évaluateurs estiment, en se fondant sur l'analyse, que 7,7 millions de personnes ont potentiellement été atteintes par le contenu de sensibilisation à la sécurité nautique des journaux au cours de la saison de navigation de plaisance, ce qui se traduit par 3,3 millions de plaisanciers (voir l'annexe 3). Bien que les journaux ne soient pas les seuls médias faisant la promotion de la sécurité nautique au cours de la saison de navigation de plaisance, la plus grande partie du contenu médiatique, particulièrement le contenu important, se retrouve dans l'ensemble des médias. À ce titre, les journaux peuvent être utilisés comme mesure approximative pour jauger la prépondérance de la sécurité nautique dans les médias en général. Les résultats de l'analyse permettent de croire que la sécurité nautique n'est pas une préoccupation importante dans les médias.

Constatation 6 : Bien que la question de la sécurité nautique ne soit pas préminente dans les journaux, sa présence serait encore plus faible si ce n'était du CCSN et des autres organismes que le PCCSN finance.

Le tableau 3 présente le nombre d'articles de journaux portant sur la sécurité nautique publiés entre le 1^{er} mai et le 6 juillet 2012 et le nom des organismes qui y ont été cités, le cas échéant. Un total de 122 journaux communautaires a publié un ou plusieurs articles (sur un total de 206) proposant du contenu lié à la sécurité nautique durant la période analysée. Vingt-quatre quotidiens ont publié ensemble 57 articles. Ce qui signifie qu'en moyenne, chaque journal qui a publié un article sur ce sujet en a également publié un deuxième (2,2 et 1,7 articles, respectivement) au cours de la période analysée.

Les organismes mis en italique dans le tableau 3 sont ceux qui ont reçu un financement provenant du PCCSN. Comme le montrent les données, la majorité des articles de journaux concernant la sécurité nautique sont associés aux organismes financés par le PCCSN. Par conséquent, la présence de la question de la sécurité nautique dans les journaux serait beaucoup plus faible si ce n'était du CCSN et des autres organisations que le PCCSN finance.

Tableau 3 : Organismes cités dans les articles de journaux traitant de la sécurité nautique

Organisme	Nombre d'articles dans les journaux communautaires	Nombre d'articles dans les quotidiens
<i>Conseil canadien de la sécurité nautique</i>	142	3
Police provinciale de l'Ontario	18	5
<i>Escadrilles canadiennes de plaisance</i>	13	1
Transports Canada	10	-
<i>BOATsmart! (site Web du CCSN)</i>	6	7
Ontario Conservation	5	-

Gendarmerie royale du Canada	4	5
Clubs nautiques locaux	3	-
Aucune organisation	2	9
Police locale	1	10
Mustang Survival	1	-
<i>Conseil québécois du nautisme</i>	1	-
Services d'urgence	-	4
<i>Croix-Rouge</i>	-	3
<i>Société de sauvetage du Canada</i>	-	3
Gouvernement provincial	-	2
Garde côtière des États-Unis	-	1
Industrie	-	1
Bureau d'assurance du Canada	-	1
Administration locale	-	1
<i>Les mères contre l'alcool au volant</i>	-	1
Total général	206	57

HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS GOUVERNEMENTALES ET MINISTÉRIELLES ET AVEC LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU MINISTÈRE

Constatation 7 : Le gouvernement du Canada a démontré son soutien constant à la sécurité nautique et les objectifs du PCCSN sont clairement harmonisés avec les objectifs stratégiques du ministère.

Le gouvernement a exprimé son soutien continu à la sécurité nautique en renouvelant le financement des programmes qui y sont associés et en éduquant le public sur cette question. En 2012, le gouvernement a renouvelé le financement du PCCSN pour 2014 et au-delà. De plus, le gouvernement a mené à l'échelle nationale des campagnes visant à sensibiliser le public à la question de la sécurité nautique, comme la Semaine de la sécurité nautique, chaque année et depuis plusieurs années¹⁸.

Les objectifs du PCCSN sont manifestement en harmonie avec les objectifs stratégiques de Transports Canada (RS3 – un réseau de transport sécuritaire et sûr). La sécurité de la navigation de plaisance est une composante de la sécurité du transport maritime (Architecture d'alignement des programmes, 3.2).

RENDEMENT

RÉPERCUSSIONS DU PROGRAMME

Les répercussions du PCCSN pendant la période visée par l'évaluation ont été probablement limitées puisqu'il s'agit d'un programme relativement modeste, même s'il tire profit d'organismes qui peuvent puiser dans les ressources communautaires. Le niveau de financement du PCCSN est faible : il équivaut à un cent pour chaque citoyen canadien (environ 350 000 \$ par année). Aux États-Unis, un programme fédéral comparable portant sur la sensibilisation à la sécurité nautique était deux fois plus important, son financement représente deux cents pour chaque citoyen américain (5 366 550 \$).

Constatation 8 : Les évaluateurs estiment qu'en 2012 le programme a atteint 41 % des 4,8 millions de plaisanciers, soit ceux qui affirment monter sur un bateau à tout le moins sur une base occasionnelle.

Les évaluateurs ont tenté d'évaluer la portée du PCCSN. Ils l'ont fait en combinant les estimations produites par leur analyse des journaux proposant du contenu sur la sensibilisation à la sécurité nautique et des sondages (voir l'annexe 3). Ils ont estimé que le programme a atteint 41 % des 4,8 millions de plaisanciers, soit ceux qui affirment monter sur un bateau à tout le moins sur une base occasionnelle, ce qui est considérable pour un petit programme.

¹⁸ Exemples d'annonces par le ministre des Transports : http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?nid=848199&_ga=1.108506434.1506133237.1449262749

Constatation 9 : Les évaluateurs n'ont pas pu trouver des preuves mesurables que le Programme a eu des incidences sur l'attitude, le comportement ou la sensibilisation globale en matière de sécurité nautique.

Dans sa stratégie de mesure du rendement, le PCCSN a utilisé des sondages menés auprès de plaisanciers comme source de données pour évaluer la mesure dans laquelle il a contribué à les sensibiliser davantage à l'importance de la sécurité nautique et à accroître le nombre de plaisanciers adoptant des pratiques sécuritaires. Les sondages du CCSN sur l'attitude et les comportements prévus des plaisanciers fournissent des indicateurs permettant de mesurer les répercussions globales engendrées au fil du temps par les projets financés par le PCCSN.

Les résultats présentés au tableau 4 ne font état d'aucune amélioration ou de changements défavorables minimes dans l'attitude ou les comportements prévus des plaisanciers au cours de la période analysée.

Tableau 4 : Attitudes et comportements prévus des plaisanciers, 2008 à 2012 : Pourcentage de personnes qui sont d'accord (les 2 cases supérieures)

Question : Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes en accord ou en désaccord avec chacun des énoncés qui s'appliquent à vous; c'est-à-dire qui décrivent des choses que vous faites ou que vous prévoyez faire cette année.	Année du sondage			
	2008	2009	2010	2012
	N=487	N=442	N=437	N=436
En pourcentage ¹⁹				
Consommation d'alcool et navigation de plaisance : Je ne boirai aucune boisson alcoolisée lorsque j'irai sur l'eau dans une embarcation cette saison.	65	70	66	61
Port du VFI : Je porterai mon VFI ou mon gilet de sauvetage en tout temps lorsque j'irai sur l'eau dans une embarcation cette saison.	66	64	59	54
J'encouragerai fortement toute autre personne avec moi sur l'eau dans une embarcation cette saison à porter son VFI ou son gilet de sauvetage, peu importe son âge ou sa compétence en natation.	68	66	62	55
Préparation : J'inspecterai mon bateau chaque fois que j'irai sur l'eau cette saison. Je vérifierai également que j'ai suffisamment de VFI ou de gilets de sauvetage à bord.	S.O.	56	55	50
Je passerai en revue ma liste de vérification avant le départ, chaque fois que j'irai sur l'eau cette saison.	40	33	34	29
J'ai une liste de vérification avant le départ qui indique les choses à vérifier chaque fois que je vais sur l'eau.	s.o.	22	25	25
Eau froide : Je m'efforcerai d'être mieux préparé à la possibilité d'une immersion en eau froide cette saison, en m'assurant de porter un gilet de sauvetage.	59	50	53	43
Je ne me soucie pas de la température de l'eau, puisque je ne navigue pas durant ce que je considère être une saison où l'eau est froide.	s.o.	30	30	34
J'ai l'impression que je suis bien préparé à la possibilité d'une immersion en eau froide ou à la possibilité de tomber dans l'eau froide pendant que je navigue sur un bateau de plaisance.	s.o.	32	36	24

Par exemple, depuis 2009, on observe une diminution constante du nombre de personnes qui n'ont pas l'intention de boire de boissons alcoolisées durant la navigation de plaisance. De plus, depuis 2008, on observe une diminution constante du pourcentage de plaisanciers qui sont tout à fait d'accord pour dire qu'ils porteraient un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou un gilet de sauvetage en tout temps pendant la navigation de plaisance et qui ont déclaré qu'ils encourageraient les autres à faire de même. D'autres tendances défavorables ont été observées dans le pourcentage de gens indiquant qu'ils vérifieraient l'équipement de sécurité de leur bateau chaque fois qu'ils iraient naviguer, qu'ils examineraient des listes de vérification avant leur départ, qu'ils

¹⁹ Pourcentage de personnes ayant répondu par un 9 ou un 10, où 10 signifie « complètement en accord ».

s'efforceraient d'être bien préparés devant la possibilité d'une immersion en eau froide et qu'ils se considéraient comme étant bien préparés à la possibilité d'une immersion en eau froide. En fait, aucune tendance favorable statistiquement significative n'a été observée.

Outre ces tendances selon les mêmes données du CCSN, il y a eu une baisse du pourcentage de personnes qui affirment qu'elles portent toujours un VFI ou un gilet de sauvetage lorsqu'elles sont en bateau (c'est-à-dire 56 % en 2008 et en 2009, 52 % en 2010 et 47 % en 2012). De plus, les données des vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance montrent qu'il n'y a pas de changement dans le pourcentage des plaisanciers vérifiés qui sont sensibles à la question de l'immersion en eau froide (72 % pour 2009 et 2012).

Compte tenu de ces tendances dans les attitudes et les comportements prévus et déclarés entre 2008 et 2012, il serait difficile de prétendre que les campagnes de la Semaine de la sécurité nautique et de la Semaine nord-américaine de la sécurité nautique ou le PCCSN ont eu une incidence sur les attitudes ou les comportements des plaisanciers canadiens au fil du temps, du moins pas dans l'ensemble²⁰. Toutefois, il est possible que la Semaine nord-américaine de la sécurité nautique et la Semaine de la sécurité nautique et d'autres campagnes du PCCSN aient contribué à maintenir le niveau de sensibilisation concernant la sécurité nautique et des attitudes ainsi que des comportements appropriés chez les plaisanciers canadiens. Il faut considérer que la taille de la population des plaisanciers a augmenté au fil du temps; il y a toujours de nouvelles personnes qui viennent en grossir les rangs, p. ex., des immigrants, des adolescents, des jeunes adultes, des adultes en général et des retraités. De plus, ces données ne constituent pas un test parfait sur la question des répercussions. Par exemple, la composition démographique des échantillons utilisés a changé au fil du temps, et ce changement pourrait très bien avoir eu un effet sur les résultats du sondage en matière d'attitudes, de comportements et de sensibilisation touchant la sécurité nautique. La taille des échantillons pour chacune des années évaluées n'était pas assez importante pour juger de l'incidence de cette évolution de la composition démographique sur les résultats.

EXÉCUTION DU PROGRAMME

Le processus de financement du PCCSN procède par concours. Après l'appel de propositions, un comité d'examen des propositions de la Sécurité maritime se réunit pour examiner les soumissions de projet afin de déterminer si elles satisfont aux critères d'admissibilité obligatoires (maintenant appelés critères d'évaluation de l'admissibilité).

²⁰ Il est à noter que l'équipe d'évaluation a effectué un test de différence des moyennes (analyse simple de la variance) entre les échantillons de 2009 et de 2012, les deux seules années pour lesquelles elle avait les données pour le faire. L'équipe a démontré qu'il n'y avait pas de différence statistiquement significative (alpha 0,05) au fil du temps entre les réponses à l'une ou l'autre des questions que ce soit pour ceux qui n'ont pas été atteints par les messages de la campagne de la Semaine de la sécurité nautique, ceux qui ont entendu entre un et quatre ou ceux qui en ont entendu de cinq à neuf (le nombre de fois maximal par personne interrogée était de neuf). Encore une fois, cela signifie qu'il n'y a pas eu d'amélioration dans les attitudes ou les comportements prévus des plaisanciers entre les deux périodes analysées.

Pour être admissible, une proposition de projet doit traiter au moins un des critères dans les catégories suivantes : a) objectifs de programme, qui en compte quatre, b) des groupes visés par le programme, qui en compte cinq, et c) des catégories de projet admissible, qui en compte quatre. En outre, les demandeurs doivent faire partie de l'un des sept types de bénéficiaires admissibles au programme. Les évaluateurs ont examiné les extraits produits par ces critères de sélection.

Les extraits les plus courants produits par le financement du PCCSN, comme le montre le tableau 5, ont été des campagnes médiatiques et des communiqués ainsi que des brochures et des affiches, des dépliants, des pancartes, des prospectus (les deux à 42 %), suivis par des événements, des colloques et des présentations (39 % des projets), ensuite, des bulletins d'information et des publicités ou des annonces dans le commerce ou dans des magazines sur la navigation de plaisance (32 %). Comme il a été démontré dans le cas des journaux au tableau 3, les communiqués de presse ont tendance à être de nature locale.

Tableau 5 : Nombre et pourcentage de projets qui ont produit des extraits d'un type donné, 2009-2010 à 2012-2013

Principaux extraits	Nombre de projets	%
Campagnes médiatiques/communiqués/messages d'intérêt public	13	42
Brochures/affiches/dépliants/pancartes/prospectus	13	42
Événements/séminaires/présentations	12	39
Bulletins d'information/publications/publicités dans le commerce ou dans les magazines sur la navigation de plaisance	10	32
Enquête/sondages/groupes de discussion	9	29
Guides sur la sécurité	9	29
Produits promotionnels – p. ex., porte-clés, épinglettes	9	29
Information sur le Web/site Web	8	26
Vérifications de courtoisie	6	19
Cliniques/cours aquatiques, canotage, etc.	6	19
Recherche comportementale	6	19
Bénévoles formés et engagés	5	16
Données (vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance)	4	13
Production vidéo	3	10
Nombre total de projets	31	-

Nota : Un projet a généralement de multiples extraits.

Constatation 10 : Le PCCSN a financé une gamme étroite de types de projets et de bénéficiaires par rapport à ce que lui permettent ses modalités.

Comme le montre le tableau 5, les projets financés par le PCCSN au cours de la période analysée étaient principalement des projets de sensibilisation (projet de catégorie 1). La plupart des sondages et des enquêtes (projet de catégorie 3), grâce au financement du PCCSN, ont été conçus pour établir la portée d'un projet particulier de campagne sur la sécurité nautique, même si quelques-uns visaient à établir si une présentation ou une vidéo particulière avait été efficace. Aucun sondage ou enquête n'a permis « d'établir des moyens plus efficaces de promouvoir des campagnes de sensibilisation sur la sécurité nautique », ce qui représente la raison pour laquelle la catégorie portant sur les projets de sondage et d'enquête a été établie. Aucun projet ne comportait un volet sur la collecte et l'analyse de données liées aux incidents de navigation de plaisance (projet de catégorie 4), ce qui constitue pourtant l'un des objectifs du PCCSN.

Bien que le PCCSN ait établi sept types de bénéficiaires admissibles, la plupart des demandes de financement provenaient d'organismes non gouvernementaux (ONG) sans but lucratif, dont la majorité est constituée de bénévoles qui, souvent, n'ont pas la capacité d'effectuer des recherches de qualité ou de collecter des données. Un seul établissement d'enseignement a soumis une proposition et a reçu du financement au cours de la période de l'analyse. Trois organismes d'application de la loi ont soumis des propositions, mais ils n'ont pas reçu de financement dans le cadre du programme. Aucun organisme de sécurité publique, aucune institution de soins de santé ou organisation spécialisée dans la sécurité et/ou dans la recherche médicale n'a soumis de projet ou reçu du financement. Puisqu'il s'agit d'un programme relativement nouveau s'adressant à un petit bassin de demandeurs, il est possible que cela ait contribué au fait qu'un éventail restreint de types de projets et de bénéficiaires aient été financés. Il s'agit d'une difficulté connue, et l'une des pratiques exemplaires est d'élargir le bassin de demandeurs en faisant la promotion du programme auprès des demandeurs potentiels.

Constatation 11 : Certaines lacunes dans les recherches et les données sur les risques auxquels s'expose la population canadienne des plaisanciers doivent encore être comblées.

Le PCCSN est un petit programme, on ne peut s'attendre à ce qu'il règle toutes les lacunes des données et des recherches qui pourraient améliorer l'efficacité et l'efficience des initiatives de sensibilisation à la sécurité nautique au Canada; pourtant, c'est bel et bien son mandat. Le PCCSN a fait quelques gains en ce qui a trait au financement du CCSN lui permettant de baliser et de faire le suivi des efforts de sensibilisation liés à la sécurité nautique et des attitudes et comportements nautiques prévus, ainsi que, dans une moindre mesure, les comportements déclarés entre 2008 et

2012²¹. Les évaluateurs n'ont trouvé aucune donnée de sondage concernant la connaissance qu'ont les plaisanciers canadiens de la réglementation de Transports Canada, y compris la législation régissant la consommation d'alcool et la navigation de plaisance. Comme pour les données sur les incidents de navigation de plaisance, les données les plus récentes concernant les décès dus à des incidents nautiques datent de 2010²², et les données les plus récentes sur la répartition provinciale des décès dus à des incidents nautiques datent de 2008, soit le début de la période analysée. Par ailleurs, il y a très peu de données disponibles sur les blessures liées à la navigation de plaisance. Au moment de la rédaction de ce rapport, les États-Unis venaient de publier des données sur les décès et les blessures liés à la navigation de plaisance qui dataient de 2012²³.

La plus importante lacune dans les données liées à la sécurité nautique, d'après une analyse de la littérature effectuée par les évaluateurs, est l'absence de données dans les études d'observation indiquant le taux d'utilisation au Canada des gilets de sauvetage et des VFI. Aux États-Unis et en Australie, on dispose de données sur les tendances pour ce qui est du taux d'utilisation des gilets de sauvetage et des VFI²⁴. En l'absence de ces données dans le contexte canadien, spécialement au fil du temps, il est difficile de comprendre les tendances au chapitre des décès liés à la navigation de plaisance et leurs causes, et de déterminer si certaines stratégies d'intervention fonctionnent (p. ex., campagnes de sensibilisation publiques sur le port du VFI). Toutefois, ce pourcentage est resté le même au fil du temps, même si les décès liés à la navigation de plaisance ont diminué considérablement²⁵. Est-ce qu'un plus grand pourcentage de plaisanciers porte un gilet de sauvetage/VFI? Selon les données des sondages portant sur les comportements déclarés, il y a eu une diminution de 12 % au cours de la période analysée du nombre de plaisanciers affirmant toujours porter un gilet de sauvetage/VFI lorsqu'ils naviguent²⁶.

D'autres types de données sont disponibles aux États-Unis et en Australie, mais non au Canada, à savoir le nombre et le type d'embarcations en usage, le nombre d'heures de participation par type d'embarcation, le nombre et le pourcentage d'enfants prenant part à la navigation de plaisance, la répartition des plaisanciers dans le pays, le degré d'expérience des plaisanciers par type d'activité de navigation²⁷, ainsi que le nombre de

²¹ Techniquement, seules les enquêtes de 2009, de 2010 et de 2012 ont été effectuées en vertu d'ententes de financement conclues avec le PCCSN. Les enquêtes antérieures ont été menées grâce au programme précédant le PCCSN.

²² Les données à l'échelle nationale pour 2010 ont été rendues accessibles lors de la rédaction du présent rapport.

²³ Voir <http://uscgboating.org/library/accident-statistics/USCGBoatingStatistics2012.pdf> (anglais seulement)

²⁴ Voir <http://www.uscgboating.org/assets/1/Publications/2011%20JSI%20Report%20%20Core%20Study.pdf>; <http://uscgboating.org/library/national-live-jacket-wear-study/2012%20Life%20Jacket%20Wear%20Observation%20Study.pdf>; <http://www.yachting.org.au/?Page=33752>; (anglais seulement)

²⁵ Voir le document de la Croix-Rouge canadienne, *Les décès par immersion et par traumatisme liés à la navigation : 18 ans de recherche*, page 19-20, avec les inconnues retirées. En fait, le plus grand changement de 1991 à 2008 a été l'augmentation du nombre de décès par immersions pour lesquels on savait si les décédés portaient ou non un gilet de sauvetage/VFI.

²⁶ Enquêtes sur la sensibilisation à la sécurité nautique du Conseil canadien de la sécurité nautique. Op. cit

²⁷ Voir <http://uscgboating.org/library/recreational-boating-survey/2012survey%20report.pdf>; <http://www.australiaboatingsurvey.com/>; <http://www.sail-world.com/index.cfm?nid=73735>; (anglais seulement)

décès par bâtiment enregistré²⁸. Toutes ces données sont utiles pour comprendre l'exposition au risque, les tendances liées au décès des plaisanciers et les types d'intervention requis²⁹.

Constatation 12 : Le bassin des demandeurs ne semble pas être assez large ou varié pour que les types de projets et de bénéficiaires qui reçoivent du financement augmentent, ce qui permettrait de diriger le financement dans les secteurs prioritaires ciblés ou de répondre aux objectifs du programme.

En 2010, le PCCSN a réalisé un examen qui a révélé que le programme pouvait s'attendre à ce que moins de dix organisations présentent une demande de financement cette année-là et que, durant les trois années de la mise en œuvre du programme, les demandes de financement ont été effectuées par 15 organisations en moyenne annuellement. Mis à part 2009-2010 où six organisations différentes ont été financées, le PCCSN a financé 11 organisations différentes chaque année. Depuis, le PCCSN a financé seulement 16 organismes différents au cours de la période de l'analyse; cela signifie que le PCCSN finance les mêmes organismes à répétition³⁰. Le fait que la très grande majorité des bénéficiaires retenus soient des ONG avec des projets de sensibilisation donne à penser que le bassin des demandeurs n'est ni large ni diversifié. Afin de combler les lacunes dans la recherche et les données, le PCCSN pourrait devoir promouvoir activement le programme afin d'élargir la gamme des bénéficiaires admissibles qui font des demandes de même que l'éventail des types de propositions soumises. La même chose s'applique à la distribution des fonds pour répondre à tous les objectifs de la politique (c.-à-d. pour améliorer la qualité et les systèmes de collecte des données nationales portant sur les incidents relatifs à la navigation de plaisance) et les secteurs prioritaires (groupes ciblés par le programme); moins d'un tiers du financement du programme est allé aux groupes ciblés par le programme et, derechef, il est allé à seulement deux des cinq groupes ciblés (payeurs ainsi que pêcheurs à la ligne et chasseurs).

²⁸ Il existe des données canadiennes sur le nombre de permis d'embarcation de plaisance émis chaque année, cependant, les données ne sont pas un indicateur précis du nombre d'embarcation récréative à moteur de 10 chevaux ou plus en utilisation, car les permis n'ont pas besoin d'être renouvelés. Par conséquent, un certain nombre de permis dans la base de données pourraient ne plus être valides, p. ex., des permis d'embarcation de plaisance pour lesquels il n'y a plus de bateau. En 2001, on dénombrait environ 2,1 millions de permis d'embarcation de plaisance dans la base de données (voir Bureau du vérificateur général, 2002). En août 2012, on dénombrait 2,6 millions de permis. Cela signifie que le nombre de nouveau permis émis a augmenté depuis 2001 d'environ 500 000, soit une moyenne d'environ 50 000 par année.

²⁹ Par exemple, les États-Unis ont une mesure indiquant le nombre de décès par 100 millions d'heures d'exposition au risque (comme l'Australie). Les données américaines montrent que les bateaux les plus sécuritaires selon ces termes sont les pontons (10,6) suivis par les bateaux à moteur (20,7), les motomarines (33,7), les voiliers (39,4), les canots pneumatiques et les chaloupes (42,3), les kayaks (51,1) et les canots (73,0). En regardant le nombre de décès seulement, ou la répartition du nombre de décès par type d'embarcation, on peut brosser un portrait assez différent permettant de déterminer auprès de quel type de plaisanciers il est important d'intervenir.

(Voir http://www.uscgboating.org/assets/1/fact-sheets/Exposure%20Hours%20by%20Body%20of%20Water%20December%202014_.pdf) (anglais seulement)

³⁰ Trois organismes ont été financés durant les quatre ans, quatre organismes ont été financés pendant trois années consécutives, et six ont été financés pendant deux ans. Trois nouveaux organismes ont été financés en 2012-2013; si ce n'avait pas été le cas, le nombre total d'organismes se serait élevé à seulement 13.

Le petit bassin de demandeurs pourrait aussi expliquer en partie pourquoi, sur les 32 projets financés par le PCCSN³¹, 19 extrants n'ont pas été remplis ou le bénéficiaire n'a donné aucune preuve de leur achèvement, c'est-à-dire un bassin plus grand aurait permis de sélectionner des intervenants de meilleure qualité. Cela ne comprend pas les nombreux cas pour lesquels les extrants n'ont été que partiellement remplis, p. ex., le nombre de vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance promises n'a pas été effectué tel que promis; le nombre d'affiches ou de brochures n'a pas été livré tel que promis; des communiqués de presse ou des colloques ont traité d'une seule initiative plutôt que de deux comme promis; les données promises ont été impossibles à obtenir; le plus grand nombre de personnes ou de types de personnes (p. ex., les Autochtones) n'a pas été atteint tel que promis. La taille de l'entente de financement a également été un facteur dans la réalisation des projets. Les bénéficiaires de petites ententes de financement (moins de 20 000 \$) ont réalisé 81,0 % des activités comprises dans leurs propositions au moins partiellement, tandis que les bénéficiaires d'ententes de financement de plus de 20 000 \$ ont réalisé 92,5 % d'entre elles.

Constatation 13 : Alors que le PCCSN a réalisé des progrès en termes de mesure du rendement, ses attentes n'ont peut-être pas été en harmonie avec la capacité de ses bénéficiaires.

La stratégie de mesure du rendement du PCCSN se fie aux organismes bénéficiaires pour mesurer le rendement des projets qu'il finance. Toutefois, l'extrait qui a été le plus souvent omis lors de la prestation a été les « enquêtes, sondages ou groupes de discussion » liés aux besoins de la mesure du rendement. Des quinze ententes de financement qui avaient ce type d'extrait comme engagement (seize ne l'avaient pas), seulement neuf ont livré l'extrait. Des douze ententes de financement conclues pour une moyenne de moins de 20 000 \$ par année, trois ententes comprenaient des propositions visant à mener des enquêtes ou des sondages sur la mesure du rendement du projet, et aucune de celles-ci n'a été effectuée. Les bénéficiaires des trois ententes de financement d'une valeur de 100 000 \$ par année ou plus ont mené des sondages ou des enquêtes pour évaluer leur rendement. La plupart des ententes de financement approuvées par le PCCSN l'étaient pour des montants relativement peu élevés. Près de 70 % des ententes de financement étaient de moins de 50 000 \$, 42 % étaient de moins de 30 000 \$ et 29 % étaient de moins de 20 000 \$.

Peu de bénéficiaires ont été en mesure de fournir une mesure raisonnable de la portée de leur projet et encore moins de bénéficiaires ont été en mesure de démontrer les répercussions de leur projet sur les attitudes ou les comportements des plaisanciers. Pour la plupart, seuls les grands organismes nationaux ayant conclu des ententes de financement pour des montants élevés ont été en mesure de fournir un compte-rendu raisonnable du rendement de leur projet.

EFFICIENCE ET ÉCONOMIE

³¹ En fait, 32 projets ont été approuvés, mais un organisme a annulé sa demande de financement.

Constatation 14 : Le PCCSN pourrait améliorer son efficacité en harmonisant la répartition des fonds plus étroitement avec la répartition des risques spécifiques de la population des plaisanciers.

Répartition géographique

Le tableau 6 montre que, de 2009-2010 à 2012-2013, 57,31 % des fonds du PCCSN ont été octroyés à des projets ayant une portée nationale, tandis que 42,69 % ont été octroyés à des projets visant une région spécifique (p. ex., la région de l'Atlantique), une province ou une petite localité à l'intérieur d'une province (p. ex., le district régional d'Alberni-Clayoquot).

Selon la répartition des incidents mortels liés à la navigation de plaisance qui ont eu lieu entre 1991 et 2008, les données les plus récentes disponibles ventilées par province, le Québec a reçu une bien plus grande part des fonds du PCCSN relativement au nombre d'incidents mortels qui ont eu lieu sur son territoire (38,86 % du financement comparativement à 16,78 % des incidents mortels). La Colombie-Britannique et l'Ontario ont été sous-financés si l'on considère le nombre d'incidents mortels qui y ont eu lieu, et, dans une moindre mesure, c'est également le cas des autres provinces et des territoires, à l'exception de Terre-Neuve et des Territoires du Nord-Ouest, qui ont été surfinancés³².

Tableau 6 : Répartition géographique des fonds du PCCSN de 2009-2010 à 2012-2013 et incidents mortels liés à la navigation de plaisance de 1991 à 2008

Zone géographique	Dépenses approuvées ³³	Répartition des dépenses approuvées	Répartition des dépenses ciblées par région	Répartition des décès liés à la navigation de plaisance (1991 à 2008)
	\$	%	%	%
Échelle nationale	939 787	57,31	-	-
Québec	272 000	16,59	38,86	16,78
Terre-Neuve	115 625	7,05	16,52	6,56
Territoires du Nord-Ouest	95 000	5,79	13,57	2,96
Ontario	87 860	5,36	12,55	28,53

³² Bien que le nombre de décès liés à la navigation de plaisance ne soit pas élevé dans les territoires, le taux annuel moyen de décès liés à la navigation de plaisance de 1991 à 2008 a été de 7,96 personnes par 100 000 personnes, ce qui correspond à un taux d'accidents mortels considérablement plus élevé que la moyenne nationale de 0,56, probablement attribuable, en partie, au risque d'immersion en eau froide plus élevé. Cela est probablement dû, en partie, au risque d'immersion en eau froide plus élevé. Par conséquent, il faudrait financer davantage les projets qui ciblent les plaisanciers des territoires.

³³ Veuillez noter qu'il s'agit des dépenses approuvées. Cette inégalité dans la répartition régionale se manifeste lorsque les dépenses réelles sont utilisées pour établir les calculs.

Colombie-Britannique	54 500	3,32	7,79	18,74
Nouveau-Brunswick	25 000	1,52	3,57	3,63
Nouvelle-Écosse	25 000	1,52	3,57	6,76
Île-du-Prince-Édouard	25 000	1,52	3,57	0,87
Provinces atlantiques ³⁴ (incluant Terre-Neuve)	190 625	11,62	27,23	17,82
Alberta	-	-	-	4,79
Manitoba	-	-	-	4,83
Saskatchewan	-	-	-	4,06
Nunavut	-	-	-	0,30
Yukon	-	-	-	1,20
Total	1 639 772	100,00	42,69	100,00

Source : Croix-Rouge canadienne (2011).

Répartition par type d'activité nautique

Le PCCSN a identifié les cinq groupes ciblés par le programme dans le tableau 7, afin de faire avancer la sensibilisation à la sécurité nautique et l'éducation dans les secteurs les plus souvent associés aux accidents mortels dans le domaine de la navigation de plaisance. Cette décision était fondée sur les résultats de 10 ans de recherche sur les noyades et les blessures liées à l'eau par la Croix-Rouge canadienne³⁵.

Tableau 7 : Financement approuvé du PCCSN par type d'activité nautique et par région, 2009-2010 à 2012-2013

Type d'activité nautique		Pourcentage de financement approuvé ^a	Pourcentage des décès liés à la navigation de plaisance (1991 à 2008) ^b
Groupes cibles du Programme		26,1 %	
1	Utilisateurs de bateaux à moteur	-	54,6 %
2	Pêcheurs à la ligne et chasseurs utilisant un bateau	16 %	41,6 %
3	Pagayeurs (canot, kayak, radeau, bateau d'aviron)	10,1 %	30,5 %
4	Utilisateurs de voiliers	-	3,5 %
5	Utilisateurs d'autres petites embarcations	-	5,2 %
Tous les plaisanciers		74 %	100 %
Petits bateaux à moteur		-	35 % ^c

^a Certains projets proposaient d'atteindre d'autres groupes cibles, mais, en fait, ils étaient conçus pour atteindre tous les plaisanciers.

^b Ne s'excluent pas mutuellement et ne peuvent pas être additionnés.

³⁴ L'un des projets ciblait les quatre provinces de l'Atlantique. Dans le tableau 6, le financement a été divisé également entre les quatre provinces.

³⁵ *Les noyades et autres traumatismes liés à l'eau au Canada – Module 1, Aperçu*, Croix-Rouge canadienne, 2006, page 12.

^c Représente au moins 62,6 % de tous les décès liés à l'utilisation de bateaux à moteur.
Représente probablement plus près de 80 % de tous les décès liés à l'utilisation de bateaux à moteur.

Aucun projet ne ciblait le groupe concerné par le plus grand nombre d'incidents nautiques mortels, soit les utilisateurs de bateaux à moteur ou, plus particulièrement, les utilisateurs de petits bateaux à moteur ouverts, qui représentent le plus de risques selon trois rapports traitant des accidents nautiques mortels publiés par la Croix-Rouge canadienne au cours des sept dernières années. Selon le plus récent rapport, « les petits bateaux à moteur non pontés sont les plus souvent associés aux décès liés à la navigation de plaisance »³⁶. Le rapport indique également que 62,6 % des décès entre 1991 et 2008 lors d'activités liées à la navigation de plaisance sur des bateaux à moteur ont eu lieu sur de petits bateaux à moteur, et ce chiffre serait plus près de 80 % si une grande partie des bateaux à moteur de taille inconnue étaient comptés.

Constataion 15 : Les campagnes médiatiques à grand déploiement sont plus efficaces pour atteindre les plaisanciers que les interventions directes comme les formations, les événements ou les vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance.

L'efficacité de cinq projets financés par le PCCSN de tailles différentes qui comportaient suffisamment de données sur leur portée a été évaluée. Comme le montre le tableau 8, les projets qui tentent d'atteindre les plaisanciers directement par l'entremise de formations, d'événements ou de vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance sont beaucoup plus coûteux par plaisancier que ceux qui atteignent les plaisanciers au moyen de campagnes médiatiques.

Tableau 8 : Résultats de l'analyse d'efficience pour six projets financés par le PCCSN

Nom	Financement du PCCSN	Intervention directe ou par les médias	Plaisanciers atteints	Coût annuel par plaisancier
Projet A	101 250 \$	Par les médias	1,8 million (estimation basse) à 6,5 millions (estimation élevée)	0,02 \$ à 0,06 \$
Projet B	54 110 \$ pour un programme de deux ans	Par les médias	2,6 millions (estimation basse)	0,01 \$
Projet C	90 000 \$ (estimation) ont été dépensés pour atteindre les plaisanciers directement	Directe (avec une petite portion par les médias)	17 480	5,1 \$
Projet D	17 949 \$ pour un programme de deux ans	Directe	612 (estimation basse) à 2 612 (estimation élevée)	6,9 \$ à 29,3 \$
Projet E	17 000 \$ (il est estimé que de 25 % à 50 % de ce	Directe	964 (enfants – nombre de bateaux inconnu)	4,41 \$ (estimation basse) à 8,82 \$

³⁶ Transport Canada et Croix-Rouge canadienne, op cit. *Les décès par immersion et par traumatisme liés à la navigation*. 2011. Page 63.

	montant a été dépensé pour atteindre les enfants dans les écoles)			(estimation probable)
--	---	--	--	-----------------------

Campagnes médiatiques

En 2009-2010, un organisme qui a reçu une contribution de 101 250 \$ a distribué des documents médiatiques aux journaux et aux stations de radio partout au pays, a fait imprimer 26 500 affiches, a distribué 10 851 de ces affiches, a fait l'achat de 572 panneaux publicitaires extérieurs et a produit des messages d'intérêt public télévisés qui seront diffusés dans les années à venir (voir le projet A dans le tableau 8). Les résultats d'un sondage sur le projet estiment que 15 % des plaisanciers adultes ont reconnu au moins une des affiches de la campagne de cet organisme et que 55 % des plaisanciers adultes ont reconnu au moins un des messages de la campagne de l'organisme, bien que l'utilisation de la notoriété assistée et d'autres problèmes liés à la méthodologie puissent gonfler cette estimation de la portée de la campagne (voir le projet 5 à l'annexe 4). Selon l'estimation élevée de la portée du projet, 6,5 millions de plaisanciers adultes (55 %) ont été sensibilisés par la campagne. Selon l'estimation faible de la portée, soit celle de la campagne d'affiches, 1,8 million de plaisanciers adultes ont été sensibilisés. Le nombre réel se situe probablement quelque part entre les deux, mais, pour les deux scénarios, le coût par plaisancier sensibilisé est très faible, soit de 0,02 \$ à 0,06 \$.

Le projet B du tableau 8 ciblait un grand nombre de plaisanciers au moyen de campagnes médiatiques. Il a reçu 54 110 \$ sur deux ans du PCCSN, soit 27 055 \$ en moyenne par année. Le sondage réalisé par l'organisme révèle que 54 % des plaisanciers adultes étaient au courant de la campagne de l'organisme en 2012-2013. En raison des mêmes problèmes de méthodologie que le projet A, cette estimation de la portée de la campagne est elle aussi gonflée. Toutefois, même en tenant compte de cette situation, la portée du projet a été néanmoins élevée. Si l'on suppose que l'organisme a réellement sensibilisé 54 % des plaisanciers adultes, ce pourcentage représenterait 6,4 millions de plaisanciers. D'autres estimations de 40 %, de 30 % et de 20 % des plaisanciers adultes représenteraient respectivement 4,7 millions, 3,5 millions et 2,6 millions de ces derniers, respectivement. Même si la campagne avait sensibilisé seulement 20 % des plaisanciers, les coûts auraient été d'un cent (0,01 \$) par plaisancier.

Projets sensibilisant les plaisanciers directement

Le financement de 100 000 \$ versé au projet C du tableau 8 a permis de sensibiliser 16 170 personnes dans le cadre de 197 événements, démonstrations et présentations; de prêter 1 200 VFI; d'effectuer 110 vérifications de courtoisie pour embarcation de plaisance et de communiquer avec 104 médias, bien que le nombre d'articles ou de reportages publiés par la suite soit inconnu. En supposant que 10 % des coûts du projet

ont servi à communiquer avec les médias³⁷, les 90 % restants ont été consacrés à la sensibilisation directe de 17 480 plaisanciers adultes, ce qui équivaut à 5,1 \$ par plaisancier. Les extrants de l'organisme étaient considérables, mais il coûterait entre 9,2 millions et 13,3 millions de dollars pour sensibiliser de 15 % à 20 % des plaisanciers adultes de cette façon.

Le projet D du tableau 8 était un projet de deux ans qui a financé un petit club de kayakistes comptant 170 membres actifs. Dans le cadre de ce projet, le club a sensibilisé 212 kayakistes au moyen de cours et d'événements sur la sécurité, et il a distribué aux membres et aux entreprises locales six éditions de 400 exemplaires de son bulletin d'information. Le coût par plaisancier sensibilisé peut être estimé à l'aide de deux hypothèses. Si les six éditions du bulletin ont sensibilisé les mêmes personnes chaque fois, 612 kayakistes ont donc été informés au coût de 29,3 \$ par kayakiste. Si chaque édition du bulletin a sensibilisé un nouveau plaisancier, 2 612 kayakistes ont donc été informés au coût de 6,9 \$ par kayakiste. Il coûterait entre 17,3 millions et 73,3 millions de dollars pour sensibiliser tous les kayakistes canadiens adultes au même coût par kayakiste. En outre, les entrevues ont révélé que la grande majorité des kayakistes ne sont pas membres de clubs et ne peuvent pas être sensibilisés directement par ceux-ci. En fait, la plupart des plaisanciers ne sont pas membres de clubs. Pagaie Canada, le plus important organisme de canoë-kayak au Canada, rassemble 1 800 moniteurs et membres individuels, ce qui ne représente que 0,03 % de l'ensemble des personnes qui pratiquent le canoë-kayak au moins à l'occasion. Par conséquent, il serait plus judicieux que ces organismes optent pour une campagne dans les médias de masse pour sensibiliser les plaisanciers.

Un autre exemple du coût élevé de la sensibilisation directe des plaisanciers est le projet E, un petit projet mené en 2012-2013 dans le cadre duquel des exposés ont été présentés dans les écoles à des élèves de 5 à 14 ans a permis de sensibiliser 964 jeunes. Le projet a vraisemblablement dépensé environ 8,82 \$ par élève sensibilisé, tandis que, selon une faible estimation des coûts, il aurait dépensé 4,41 \$ par élève sensibilisé³⁸. Ainsi, les formes moins directes d'intervention seraient plus efficaces pour sensibiliser ces élèves.

Constatation 16 : Le PCCSN est économique, car il finance des organismes qui s'appuient sur le soutien des travailleurs bénévoles et qui génèrent souvent une couverture médiatique gratuite.

L'une des réussites importantes relevées dans l'évaluation de 2006 des prédécesseurs du PCCSN, c'est-à-dire les contributions que TC a versées au Conseil canadien de la sécurité nautique et à la Société canadienne de la Croix-Rouge, est que TC avait optimisé

³⁷ Le rapport du projet ne fournit aucun renseignement précis sur les mesures prises par l'organisme pour sensibiliser les plaisanciers dans les médias, mais il est clair que ces activités étaient de moindre importance et qu'il est très probable que moins de 10 % des coûts du projet ont été utilisés pour communiquer avec les médias.

³⁸ Cette estimation est fondée sur l'hypothèse que la présentation d'exposés dans les écoles, ainsi que le matériel d'information et de promotion produit et distribué, représente entre 25 % et 50 % des coûts du projet.

ses ressources en finançant des organismes qui pouvaient avoir recours à des bénévoles pour mener à bien leurs projets financés par TC. Des 16 organismes que le PCCSN a financés au cours de la période d'évaluation, 12 comptaient sur le travail de bénévoles. Lors des entrevues, on a questionné certains de ces organismes sur le recours à des travailleurs bénévoles et aux médias gratuits dans le cadre des projets financés par le PCCSN. Trois de ces organismes ont estimé qu'ils ont consacré respectivement 1 600, 1 000 et 260 heures de bénévolat aux projets financés par le PCCSN et ont attribué une valeur respective de 12 000 \$, de 16 000 \$ et de 4 200 \$ à ce travail bénévole. Plusieurs organismes ont fourni des estimations de la valeur financière de la couverture médiatique gratuite générée par ces projets; l'une de ces estimations s'élevait à 5 millions de dollars.

Constatation 17 : En règle générale, les organismes produisent leur propre matériel de sensibilisation, au lieu d'utiliser les ressources pour distribuer le matériel existant et d'optimiser leur portée.

Six des huit projets financés ont reçu moins de 20 000 \$ par année et 18 de l'ensemble des 32 projets comprenaient la création de nouveau matériel, comme des dépliants, des brochures, des communiqués de presse et des messages d'intérêt public radiodiffusés ou télédiffusés. À l'exception des campagnes ciblant une population particulière (comme les plaisanciers autochtones), les organismes, surtout ceux de petite taille, pourraient plutôt utiliser le matériel existant. Les guides de sécurité nautique de TC sont offerts en ligne aux organismes. Le Conseil canadien de la sécurité nautique met lui aussi son matériel de sensibilisation à la disposition des autres organismes. En utilisant ce matériel, les organismes pourraient concentrer leurs ressources sur la distribution et la promotion. Un exemple de projet ayant utilisé le matériel existant est un projet mené en 2012-2013 qui a produit et distribué les guides de sécurité nautique et d'autres matériels de TC.

ANNEXE 1 : ÉVALUATION DU PROGRAMME DE CONTRIBUTIONS PAR CATÉGORIE POUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Domaines d'activité	Extrants	Public cible	Résultats immédiats (grand public)	Résultats intermédiaires (grand public plaisancier)	Résultats finaux (grand public plaisancier)
BSN/Sécurité maritime TC <ul style="list-style-type: none"> • Identifier les priorités annuelles pour les enjeux en sécurité nautique • Évaluer les demandes de financement présentées • Surveiller les activités et les résultats des fonds fournis à titre de contribution 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion de lettre d'appel de propositions visant la promotion des pratiques de sécurité nautique et le respect de la réglementation • Mise en œuvre des ententes de financement entre TC et le ou les bénéficiaires • Rapports de rendement 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisations sans but lucratif, y compris les organisations gouvernementales de niveau inférieur visant la promotion de la sécurité (p. ex., Croix-Rouge canadienne, Conseil canadien de la sécurité nautique, Société de sauvetage, etc.) • Organisations spécialisées en sécurité et en recherche médicale 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilisation accrue à l'importance de suivre les pratiques de sécurité nautique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre accru de plaisanciers adoptant des pratiques sécuritaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du nombre de blessures et de décès liés aux accidents de navigation de plaisance
Rayonnement (Intervenant) <ul style="list-style-type: none"> • Élaborer du matériel de communication (p. ex., matériel prêt à imprimer, messages d'intérêt public, matériel de formation, etc.) • Faire connaître les avantages des pratiques sécuritaires de navigation et du respect de la réglementation 	<ul style="list-style-type: none"> • Finalisation des messages d'intérêt public, du matériel prêt à imprimer, du matériel de formation, des brochures, des affiches, etc. • Campagnes de sensibilisation à la sécurité nautique • Déboursement du matériel sur la sécurité nautique • Séances de formation • Vérifications de courtoisie à quai • Publication d'annonces dans les revues de nautisme, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'ensemble de la société Le public plaisancier canadien (p. ex., conducteurs et passagers d'embarcations de plaisance) 			
Recherche (Intervenant) <ul style="list-style-type: none"> • Recueillir des données sur les incidents liés à la navigation • Effectuer des recherches sur le comportement et les attitudes en général des plaisanciers, et sur l'efficacité des campagnes de sensibilisation à la sécurité nautique 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports sur les tendances • Rapports sur le comportement et les attitudes des plaisanciers et sur l'efficacité des campagnes précédentes 	<ul style="list-style-type: none"> • TC/Sécurité maritime (qui utilisera cette information pour les décisions relatives aux programmes) 			

Source : Cadre de gestion et de responsabilisation axé sur les résultats et Cadre de vérification axé sur les risques (cadres intégrés), PCCSN, mars 2008.

ANNEXE 2 : CADRE D'ÉVALUATION

Principaux enjeux d'évaluation	Indicateurs	Sources de données	Sources d'information
Pertinence			
<p>1. Besoin continu/justification du programme – A-t-on encore besoin du PCCSN?</p> <p>Le programme est-il bien justifié?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tendence en termes d'activités de navigation, d'accidents et de décès au Canada et à l'étranger • Double emploi/chevauchement avec les programmes provinciaux/municipaux • Analyse des risques à la sécurité nautique par rapport aux accidents dans d'autres modes et activités de transport • Prévalence de matériel et de messages de sensibilisation à la sécurité nautique • Mesure dans laquelle il y aurait des activités de sensibilisation sans la contribution du PCCSN 	<ul style="list-style-type: none"> • Institut canadien d'information sur la santé • Croix-Rouge canadienne • Conseil canadien de la sécurité nautique • Rapports de l'industrie et des médias • Statistique Canada • Opinions du personnel et des parties intéressées 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse hypothétique • Analyse des données • Examen de documents • Analyse de données obtenues sur Internet • Entrevues • Analyse documentaire • Analyse des médias
<p>2. Harmonisation avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral – Le PCCSN est-il harmonisé avec les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation avec les lois et les politiques fédérales 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Loi sur la marine marchande du Canada de 2001</i> et règlements afférents • Politiques gouvernementales 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen de documents
<p>3. Harmonisation avec les priorités gouvernementales et les objectifs stratégiques du ministère – Le PCCSN est-il harmonisé avec les priorités du gouvernement du Canada et du ministère?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Références au transport sécuritaire dans le Discours du Trône et les budgets • Références aux communiqués de presse sur la sécurité maritime et le PCCSN du gouvernement • Harmonisation avec les résultats stratégiques du ministère 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports ministériels sur le rendement • Budgets fédéraux et exposés budgétaires • Communiqués de presse (TC) • Rapports sur les plans et les priorités • Discours du Trône 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen de documents

Principaux enjeux d'évaluation	Indicateurs	Sources de données	Sources d'information
Atteinte des résultats escomptés			
4. Sensibilisation à la sécurité – Est-on plus sensibilisé aux pratiques de sécurité nautique (sécuritaires?)?	<ul style="list-style-type: none"> • Rayonnement du Programme • Nombre de cartes de conducteur • Nombre/proportion de plaisanciers qui « passent » les vérifications de sécurité à quai (Programme de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance) • Modification au fil du temps du pourcentage de plaisanciers qui sont sensibilisés aux pratiques et à la réglementation de la sécurité nautique 	<ul style="list-style-type: none"> • Programme de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance • Rapports des projets • Base de données sur les preuves de compétence des conducteurs • Données des sondages du CCSN • Rapports des intervenants 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des données • Examen de documents • Examen des dossiers • Entrevues • Analyse documentaire
5. Pratiques de sécurité – Quel nombre ou quelle proportion de plaisanciers ne suivent pas les pratiques de sécurité?	<ul style="list-style-type: none"> • Respect de la réglementation sur la conduite des embarcations et l'équipement de sécurité • Contraventions données aux plaisanciers pour infraction touchant l'équipement de sécurité • Contraventions données aux plaisanciers pour conduite dangereuse • Contraventions données aux plaisanciers pour conduite en état d'ébriété 	<ul style="list-style-type: none"> • Programme de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance • Statistique Canada (Centre canadien de la statistique juridique) 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des données • Examen de documents • Examen des dossiers • Entrevues • Analyse documentaire
6. Gouvernance – Le cadre de gouvernance du PCCSN est-il efficace?	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure dans laquelle les critères et les processus appliqués au choix des projets permettent au PCCSN d'atteindre ses objectifs • Distribution des fonds par rapport à la répartition géographique des décès et des accidents de navigation et à la population de plaisanciers • Rayonnement/ciblage du Programme 	<ul style="list-style-type: none"> • Documents du Programme • Opinions des bénéficiaires des fonds • Rapport de la Croix-Rouge canadienne, base de données sur les permis pour embarcation de plaisance 	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des données • Examen de documents • Examen des dossiers • Entrevues

Principaux enjeux d'évaluation	Indicateurs	Sources de données	Sources d'information
7. Gestion des projets du PCCSN – La surveillance du rendement est-elle efficace?	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre du Plan de mesure du rendement présenté dans le document qui créa le programme en 2008 • Projets réalisés selon les ententes et dans les délais prévus • Écarts importants par rapport aux modalités et activités approuvées 	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de mesure du rendement • Documents du Programme 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen de documents • Examen des dossiers
Efficiency et économie démontrées			
8. Efficience et économie – Dans quelle mesure le PCCSN utilise-t-il les ressources de manière efficace?	<ul style="list-style-type: none"> • Mesure dans laquelle les fonds ont un effet de levier financier ou étendue du rayonnement du PCCSN • Analyse de la rentabilité, y compris du rayonnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Opinions des bénéficiaires des fonds et du personnel de programme • Documents du Programme 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen de documents • Examen des dossiers • Entrevues • Analyse documentaire • Analyse des données • Analyse des médias

ANNEXE 3 : ESTIMATION DE LA PORTÉE DU PROGRAMME

Les évaluateurs ont décidé d'estimer la portée potentielle des activités du Programme par l'intermédiaire des journaux en procédant à une analyse du contenu touchant la sécurité nautique pendant les 67 jours de la campagne SSNAM/SSN de sensibilisation à la sécurité nautique (de nombreux partenaires participent à la campagne), puis en projetant ce nombre sur toute la saison de navigation et en calculant la moyenne de cette estimation en tenant compte de l'estimation obtenue par les données de l'enquête (qui ont tendance à être élevées). La diffusion des journaux peut être utilisée comme valeur substitutive de la portée des journaux, en général, car le contenu est reproduit dans les différents modes de médias. Le but des évaluateurs était de déterminer le nombre de personnes atteintes au moins une fois (selon la méthode de diffusion médiatique, on présume qu'une personne atteinte plusieurs fois représente plusieurs personnes). Les évaluateurs ont utilisé une méthode qui présumait de façon généreuse que chaque personne qui recevait un journal le lisait en entier. Il n'y avait pas de chevauchement entre le lectorat des quotidiens et des journaux communautaires. De plus, on faisait l'hypothèse que les articles sur la sécurité nautique étaient aussi nombreux dans la première moitié de la saison que dans la deuxième³⁹. Ces nombres ont ensuite été moyennés d'après les résultats du sondage du CCSN afin de retirer l'erreur systématique présente dans les estimations de l'enquête⁴⁰.

Le nombre total d'exemplaires de journaux communautaires contenant un article sur la sécurité nautique pendant la période de 67 jours était de 1,3 million. Dans le cas des quotidiens, ce nombre s'élevait à 1,9 million. On obtient ainsi un bassin potentiel de 3,2 millions de personnes. Si on ajuste ce nombre pour inclure la population francophone, on obtient un bassin potentiel de 4,2 millions de personnes⁴¹. Si on extrapole cette portée potentielle pour couvrir la période de quatre mois du 1^{er} mai au 31 août 2012, on peut supposer que 7,7 millions de personnes ont potentiellement été atteintes par les journaux.

Si on accepte les estimations de 2012 du CCSN, à savoir que 43 % des personnes de plus de 18 ans ont fait de la navigation de plaisance au moins occasionnellement, cela signifie que quelque 3,3 millions de plaisanciers ont potentiellement été atteints par les

³⁹ Les calculs étaient basés sur les hypothèses suivantes : 1) chaque personne qui achetait un journal le lisait, y compris les articles traitant de la sécurité nautique; 2) le journal n'était partagé avec aucune autre personne; et 3) les personnes qui lisaient un journal communautaire ne lisaient pas de quotidien, et vice versa. Les évaluateurs ont formulé la troisième hypothèse afin d'ajouter à la portée potentielle des quotidiens celle des journaux communautaires. En outre, la diffusion de chaque journal qui contenait un article sur la sécurité nautique n'a été comptabilisée qu'une seule fois (parce qu'on avait supposé que toute personne qui achetait un journal le lisait, ainsi que tout article sur la sécurité nautique pouvant s'y trouver). Par conséquent, si un même journal comportait plusieurs articles sur la sécurité nautique pendant la période de 67 jours, cette mesure est différente de celle de la portée potentielle de la couverture médiatique, qui surestime beaucoup trop la portée potentielle, au point où on a estimé que cette méthode arrive à doubler, voire tripler la population canadienne (voir <http://www.marketing-metrics-made-simple.com/media-impressions.html>, en anglais seulement).

⁴⁰ Par exemple, comme les questions sur les messages de rappel étaient de type « à notoriété assistée » (en d'autres mots, ils figuraient dans une liste), cette question produisait des résultats qui étaient biaisés en faveur des répondants qui disaient avoir vu ou entendu les messages.

⁴¹ On a supposé que le taux de lecteurs chez les francophones était identique à celui des anglophones.

journaux au cours d'une période de quatre mois en 2012, d'après l'hypothèse que les plaisanciers et les non-plaisanciers ont les mêmes habitudes de lecture. Cependant, la population des plaisanciers d'âge adulte (c'est-à-dire les personnes qui font de la navigation de plaisance au moins occasionnellement) est estimée à 11,8 millions de personnes. Comme la période des deux analyses de journaux comprend et dépasse la plus importante campagne de sensibilisation à la sécurité nautique au Canada, si ce n'est en Amérique du Nord, l'importance de la sécurité nautique dans les journaux canadiens pendant la saison de navigation est plutôt faible.

L'Enquête sur la campagne de sensibilisation à la sécurité nautique du CCSN visait à évaluer la Semaine de la sécurité nautique (SSN), mais elle fournit en fait une estimation de la portée potentielle de toutes les activités de sensibilisation à la sécurité nautique. En effet, dans l'enquête, on demandait si les personnes se rappelaient avoir entendu ou vu neuf messages de sécurité nautique, dont bon nombre étaient de nature générique et auraient pu être vus ou entendus n'importe où⁴². Voici quelques exemples de messages génériques sur la sécurité nautique :

- « Ne buvez pas d'alcool quand vous conduisez... c'est aussi simple. Si vous buvez, ne conduisez pas. » Quarante-sept pour cent des répondants se rappelaient avoir vu ou entendu ce message, qui reprend le message très connu en sécurité routière « Si vous buvez, ne conduisez pas ».
- « Quiconque conduit un bateau motorisé doit obtenir une carte de compétence. » Vingt-sept pour cent des répondants se rappelaient avoir vu ou entendu ce message.
- « Faites le bon choix. Votre gilet de sauvetage n'est utile que si vous le portez! » Vingt-sept pour cent des répondants se rappelaient avoir vu ou entendu ce message.

On pouvait s'attendre à une erreur systématique par excès dans les résultats, car les messages qui étaient présentés aux répondants étaient assez longs, et les répondants n'étaient pas nécessairement pas très sélectifs quant à la formulation exacte du message, ni au moment exact où ils l'ont entendu ou vu.

Selon l'enquête de 2012, 54 % des plaisanciers ont indiqué qu'ils pouvaient se rappeler avoir vu ou entendu au moins un des messages de sécurité nautique qui leur avaient été présentés⁴³. Les estimations du CCSN permettent d'établir le nombre de plaisanciers à 6,4 millions (estimation par le CCSN du pourcentage de la population qui fait de la navigation de plaisance au moins occasionnellement). Le nombre réel de plaisanciers atteints est probablement entre l'estimation des évaluateurs, soit 3,3 millions de

⁴² La question était « Lequel des messages suivants sur la sécurité nautique avez-vous vu ou entendu au cours des dernières semaines? (Par exemple, à la télévision, à la radio, dans les journaux, dans les magazines, en ligne, etc.) ». On n'avait pas demandé aux répondants une question du type « Lesquels des messages de la campagne SSNAM/SSN avez-vous vus ou entendus? ». Si on avait cherché à estimer l'impact de la campagne, une question plus appropriée aurait été : « Avez-vous entendu l'un ou l'autre des messages de la campagne SSNAM/SSN? », puis on aurait demandé « Veuillez nous dire de quels messages vous vous rappelez » (c.-à-d. pas de notoriété assistée). Les pourcentages auraient été beaucoup plus faibles.

⁴³ Ce pourcentage est plus faible que le résultat de 2010 alors que l'on avait atteint un record de 62 %, ou du résultat de 2009 (60 %), et correspond plus aux résultats de 2008 et de 2006 (52 % et 51 %, respectivement).

plaisanciers atteints en 2012 par les journaux et qui une mesure substitutive de toute la couverture médiatique en raison de la duplication du contenu entre les différents types de médias, et l'estimation du CCSN qui est de 6,4 millions de plaisanciers. En faisant la moyenne des deux estimations, on arrive à 4,8 millions de plaisanciers, soit 41 % des personnes qui font de la navigation de plaisance au moins occasionnellement.

Il est à noter que cette estimation surestime quand même la portée des activités de sensibilisation du PCCSN, car il y a d'autres organisations qui font la promotion de la sécurité nautique (p. ex., les corps policiers) et qui ne sont pas financées par le PCCSN. Cependant, comme il ressort de l'analyse des journaux réalisée par les évaluateurs, la majeure partie de ces messages sont présentés par des organisations financées par le PCCSN.