



Transport
Canada

Transports
Canada



**EXAMEN DE LA MISE EN ŒUVRE HORIZONTALE DE L'INITIATIVE DE
CLASSE MONDIALE DE PRÉVENTION, DE PRÉPARATION ET
D'INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES PAR
DES NAVIRES**

**SERVICES D'ÉVALUATION ET DE CONSEILS
TRANSPORTS CANADA**

Avril 2017

Page intentionnellement laissée en blanc.

TABLE DES MATIÈRES

Liste des tableaux.....	3
Abréviations et acronymes	4
Sommaire	6
Introduction	9
Au sujet de l'initiative du SSCMNC.....	9
Objectifs	9
Profil du programme.....	9
Exécution de programme et gouvernance	19
Au sujet de l'examen.....	25
Portée et méthodologie	25
Éléments à prendre en compte.....	26
Pertinence.....	27
Harmonisation avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral	27
Harmonisation avec les priorités du gouvernement fédéral.....	36
Harmonisation avec les priorités des ministères.....	37
Harmonisation avec les résultats stratégiques ministériels	39
Nécessité/justification constante.....	40
Rendement.....	44
État de la mise en œuvre	44
Utilisation des ressources	54
Extrants et réalisations.....	62
Gouvernance.....	71
État de préparation à l'évaluation en 2018-2019	73
Recommandations	77
Annexe A : Programmes de subventions et de contributions financés dans le cadre de l'initiative du SSCMNC	78
Annexe B : Initiatives du SSCMNC et résultats stratégiques ministériels.....	79
Annexe C : Initiatives du SSCMNC et risques particuliers.....	81
Annexe D : Liste des extrants et des réalisations, 2013-2016	84
Annexe E : Plan d'action de la direction	100

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Fonds nouveaux, existants et continus affectés à l’initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.....	10
Tableau 2 : Initiatives dans le cadre du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes par type d’activité et résultats prévus.....	13
Tableau 3 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC par secteur responsable de l’exécution	19
Tableau 4 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités de Transports Canada	28
Tableau 5 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités du ministère des Pêches et des Océans (à l’exclusion de la GCC et du SHC).....	29
Tableau 6 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités du Service hydrographique du Canada (MPO).....	31
Tableau 7 : Initiatives dans le cadre de la SSCMNC et mandat et responsabilités de la Garde côtière canadienne (MPO)	32
Tableau 8 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités d’Environnement et Changement climatique Canada.....	33
Tableau 9 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités de Ressources naturelles Canada	35
Tableau 10 : Initiative du SSCMNC par résultat stratégique et programme de l’AAP des ministères.	39
Tableau 11 : État de la mise en œuvre des initiatives du SSCMNC	45
Tableau 12 : Principales raisons signalées pour les retards par initiative du SSCMNC	46
Tableau 13 : Date d’achèvement, état d’avancement de la mise en œuvre et classification de risque des initiatives du SSCMNC.....	51
Tableau 14 : Pourcentage moyen de nouveaux fonds dépensés sur plusieurs exercices par ministère et initiative	54

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AAP	Architecture d’alignement des programmes
AMOP	Programme de lutte contre les déversements d’hydrocarbures en mer et dans l’Arctique
BGGP	Bureau de gestion des grands projets
BPR	Bureau de première responsabilité
C.-B.	Colombie-Britannique
CCR	Conseil consultatif régional
CEDD	Commissaire à l’environnement et au développement durable
CESSM	Comité exécutif de la sécurité et de la sûreté maritimes
CIDPHN	Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
CIPM	Comité interministériel sur la pollution maritime
CODAR	Radar des applications de la dynamique des eaux côtières
COSMoS	Système canadien de modélisation des déversements d’hydrocarbures
CRPGEE	Centre de recherche sur le pétrole, le gaz et autres sources d’énergie extracôtières
CTC	Centre de Transports Canada
DG	Directeur général
É.-U.	États-Unis
ECCC	Environnement et Changement climatique Canada
ETP	Équivalent temps plein
GCC	Garde côtière canadienne
GI	Gestion de l’information
GNL	Gaz naturel liquéfié
GPS	Système de positionnement global
HPC	Ordinateur à haute performance
Î.-P.-É.	Île du Prince-Édouard
IMH	Installation de manutention des hydrocarbures
IPIL	Initiative pilote de planification de l’intervention sectorielle
SIPPS	Surveillance intégrée de la pollution par satellite
IT	Inspection technique
LCPE	<i>Loi canadienne sur la protection de l’environnement</i>
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
MR	Mesure du rendement
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
OI	Organisme d’intervention
OMI	Organisation maritime internationale
ONC	Ocean Networks Canada
ONE	Office national de l’énergie
OSRS	Programme scientifique d’intervention en cas de déversements d’hydrocarbures
PFPC	Programme de financement de la participation communautaire
PIS	Planification de l’intervention sectorielle
PNSA	Programme national de surveillance aérienne
PPO	Plan de protection des océans
PPPC	Partenariats publics, privés et communautaires

R et D	Recherche et développement
RH	Ressources humaines
RNCan	Ressources naturelles Canada
RPP	Rapport sur les plans et les priorités
RS	Résultat stratégique
SCI	Système de commandement des interventions
SCUE	Système de cartographie des urgences environnementales
SGI	Système de gestion des interventions
SHC	Service hydrographique du Canada
SIA	Système d'identification automatique
SIG	Système d'information géographique
SITCEN	Centre d'intervention
SM	Sous-ministre
SMA	Sous-ministre adjoint
SSCMNC	Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes
SSM	Sécurité et sûreté maritimes
TC	Transports Canada
TERMPOL	Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement
TI	Technologie de l'information
USCG	Garde côtière américaine
WaMoS	Wave and Current Monitoring System (système de surveillance des vagues et du courant)
ZIEB	Zone d'importance écologique et biologique

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Le présent rapport fait état des conclusions et recommandations de l'examen de la mise en œuvre horizontale de l'initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes (SSCMNC).

Au sujet de l'examen

L'examen, une exigence du Conseil du Trésor, a été réalisé entre l'automne 2015 et l'été 2016 par les Services d'évaluation et de conseils de Transports Canada (TC) en collaboration avec les trois ministères partenaires participant à l'initiative du SSCMNC, soit le ministère des Pêches et des Océans (MPO), Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) et Ressources naturelles Canada (RNCan).

L'examen porte sur les phases 1A, 1B et 2 de l'initiative du SSCMNC et vise à déterminer si les 32 initiatives qui composent le SSCMNC ont été mises en œuvre comme prévu. Il couvre les trois premiers exercices financiers de l'initiative (2013-2014, 2014-2015 et 2015-2016), mais il tient compte également de nouveaux renseignements soumis jusqu'au moment de la rédaction du rapport (en novembre 2016). Conformément aux exigences du Conseil du Trésor, l'examen porte également sur l'état de préparation à l'évaluation de 2018-2019, notamment la disponibilité des données sur le rendement, la gouvernance, la pertinence et, dans la mesure du possible, d'autres questions soulevées dans la Politique sur l'évaluation de 2009.

Au sujet de l'initiative du SSCMNC

L'initiative a pour objectif général de renforcer la prévention, la préparation et l'intervention, ainsi que la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, soit les trois piliers du régime canadien. On vise à faire du régime un système de classe mondiale capable de réduire les conséquences sur l'environnement du transport maritime d'hydrocarbures en cas de déversements par des navires.

L'initiative porte sur les éléments suivants: 1) l'examen de l'état des trois piliers du régime; 2) les améliorations aux cadres législatifs et réglementaires appropriés; 3) la recherche et les analyses scientifiques pour éclairer la prise de décisions; 4) les investissements stratégiques dans l'infrastructure et l'information de navigation, soutenus par des recherches et examens scientifiques; 5) la surveillance accrue, au besoin; 6) la planification améliorée et l'intervention des institutions lors de déversements d'hydrocarbures causés par des navires et 7) la mobilisation accrue des collectivités et des intervenants.

Entre les exercices 2013-2014 et 2014-2015, {SUPPRIMÉ AIPRP} en nouveaux fonds ont été alloués à l'initiative (phases 1A, 1B et 2), ainsi que {SUPPRIMÉ AIPRP} en fonds existants et {SUPPRIMÉ AIPRP} en fonds continus. Des nouveaux fonds, {SUPPRIMÉ AIPRP} ont été consacrés à TC, {SUPPRIMÉ AIPRP} au MPO, {SUPPRIMÉ AIPRP} à ECCC et {SUPPRIMÉ AIPRP} à RNCan.

CONSTATATIONS

Pertinence

Les évaluateurs ont constaté que le SSCMNC ou les initiatives du genre demeurent nécessaires pour permettre le développement des ressources naturelles et l'expansion des exportations au moyen du transport maritime de façon à réduire au minimum les conséquences possibles sur l'environnement et la sécurité maritime, et à inspirer confiance aux Canadiens.

De plus, les initiatives dans la cadre du SSCMNC sont harmonisées avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral et respectent les pouvoirs et mandats législatifs des quatre ministères concernés. Elles cadrent également avec les priorités du gouvernement fédéral et des ministères, ainsi qu'avec les résultats stratégiques des ministères.

État de la mise en œuvre

Les évaluateurs ont constaté qu'un certain nombre d'initiatives ne sont pas mises en œuvre comme prévu. Des 32 initiatives, huit (8) ont été achevées (dont sept sont des examens), six (6) sont sur la bonne voie, sept (7) accusent un retard, dix (10) ont été repoussées au-delà de leur date de clôture originale et une (1) a été annulée.

La plupart des retards sont attribuables à des facteurs qui ne pouvaient pas être atténués. Pour un grand nombre d'initiatives repoussées, le retard de l'achèvement n'a eu aucune conséquence, en partie parce qu'une stratégie d'exécution était en place et que des ententes de financement avaient été conclues. Cela est particulièrement vrai pour les initiatives scientifiques.

Les évaluateurs ont classé les initiatives retardées et celles accusant un retard en fonction d'un certain nombre de facteurs de risque pour obtenir une meilleure idée de celles qui constituent une source de préoccupation, le cas échéant (voir l'annexe C). En tenant compte des facteurs de risque, le nombre d'initiatives qui demeurent préoccupantes est de sept. Deux initiatives ont été classées comme présentant des risques potentiels et exigeant une étroite surveillance, et cinq ont été classées comme présentant des risques identifiables et exigeant des mesures si l'on veut les achever. Les évaluateurs ont noté que le Plan de protection des océans a contribué à réduire ces chiffres (p. ex., les initiatives exigeant une nouvelle autorisation du gouvernement du Canada) et qu'il pourrait encore les réduire.

Utilisation des ressources

L'utilisation globale des nouveaux fonds dépensés pendant les trois exercices financiers atteint près de 76 %, mais elle varie considérablement entre les ministères et augmente généralement d'un exercice à l'autre. Les pourcentages par ministère sont les suivants : 95,4 % pour RNCan, 85,8 % pour TC, 69,2 % pour le MPO et 62,4 % pour ECCC.

Les évaluateurs ont trouvé de nombreuses preuves selon lesquelles les ressources sont bien gérées au moyen du report et de la gestion de trésorerie et peu de preuves selon lesquelles les fonds n'ont pas été dépensés. Les raisons des différences varient d'un ministère à l'autre, mais elles sont habituellement liées à des retards dans la réception des fonds, à des retards dans le calendrier de projet ou à des retards dans les processus administratifs, comme l'approvisionnement, la passation de marchés et la dotation.

Gouvernance

La structure de gouvernance interministérielle, mise en place pour superviser la mise en œuvre de l'initiative du SSCMNC, semble avoir assuré une surveillance adéquate. Toutefois, le tableau de bord interministériel qui a été utilisé pour surveiller la mise en œuvre pourrait être améliorée.

État de préparation à l'évaluation de 2018-2019

L'information sur le rendement nécessaire pour appuyer l'évaluation du SSCMNC en 2018-2019 semble être disponible, bien que la stratégie exige que l'unité de l'évaluation de TC recueille une grande quantité de données au moyen de différents champs d'enquête lors de l'évaluation. Par ailleurs, l'examen a permis d'améliorer la stratégie de mesure du rendement de l'initiative.

Résultats/réalisations

Comme très peu d'initiatives étaient achevées au moment de l'examen, les évaluateurs n'ont pas pu examiner la mesure dans laquelle les initiatives et leur rendement ont contribué à des résultats immédiats, ce qui avait été prévu au début de l'examen.

Quoi qu'il en soit, les évaluateurs peuvent affirmer que tous les examens achevés ont été utilisés aux fins prévues et qu'un grand nombre de résultats et de produits livrables attendus ont été obtenus, surtout en ce qui concerne les conseils et l'information scientifique, les deux étant à la base d'autres initiatives ou composantes.

En raison de retards dans un certain nombre d'initiatives, de nombreux résultats et produits livrables n'ont pas encore été obtenus, plus particulièrement dans les domaines de la législation ou réglementation et de la surveillance.

CONCLUSIONS

L'initiative du SSCMNC est pertinente à tous les égards. En ce qui a trait à la mise en œuvre, l'initiative est en voie d'atteindre ses objectifs. Parmi les 32 initiatives mises en œuvre dans le cadre des phases 1A, 1B et 2, sept (7) sont considérées comme présentant un risque potentiel ou identifiable et exigeant une surveillance étroite ou des mesures si l'on veut les achever (voir l'annexe C pour plus de détails).

Des structures ont été mises en place pour gérer la mise en œuvre de l'initiative, et un tableau de bord interministériel permettait de suivre les progrès des initiatives tous les mois. Des données sur le rendement sont disponibles pour l'évaluation de 2018-2019. Toutefois, le tableau de bord interministériel utilisé pour surveiller les progrès de la mise en œuvre pourrait être amélioré.

RECOMMANDATIONS

Les évaluateurs ont fait les recommandations suivantes, qui ont été présentées à TC.

Recommandation : Il est recommandé que TC améliore le tableau de bord interministériel utilisé pour surveiller la mise en œuvre de toutes les initiatives dans le cadre du SSCMNC et qu'il utilise le tableau de bord amélioré pour surveiller la mise en œuvre des initiatives liées au Plan de protection des océans. Plus précisément, il est recommandé que TC surveille et demande les renseignements suivants aux ministères partenaires :

- la liste de tous les jalons prévus et franchis et des échéanciers par exercice financier pour chaque initiative en fonction de ce qui est décrit dans les documents fondamentaux et les stratégies de mesure du rendement;
- les données sur les dépenses interministérielles, plus particulièrement le montant total alloué et le pourcentage de fonds dépensés par exercice financier pour chaque initiative.

INTRODUCTION

Les Services d'évaluation et de conseils (SEC) de Transports Canada (TC) ont dirigé l'examen de la mise en œuvre horizontale de l'Initiative de classe mondiale de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, appelée ci-après respectivement l'examen et l'initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes (SSCMNC). Trois ministères partenaires ont participé à l'examen : Environnement et Changement climatique Canada (ECCC), Pêches et Océans Canada (MPO), y compris la Garde côtière canadienne (GCC), et Ressources naturelles Canada (RNCan). L'examen, une exigence décrite dans les documents fondamentaux, a été réalisé entre l'automne 2015 et l'automne 2016. Une évaluation sommative sera réalisée en 2018-2019.

AU SUJET DE L'INITIATIVE DU SSCMNC

Dans le budget de 2012, dans le cadre du plan du gouvernement pour un développement responsable des ressources, le gouvernement du Canada a annoncé le financement sur une période de deux ans d'un certain nombre de mesures destinées à renforcer le Régime canadien de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires. En mars 2013, le gouvernement du Canada a annoncé à Vancouver la première série de mesures en vue d'élaborer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Il y a eu depuis lors d'autres annonces. Dans le budget de 2015, on a annoncé un financement sur cinq ans et d'autres mesures destinées à améliorer la sécurité du transport maritime dans l'Arctique et à renforcer davantage la protection de l'environnement et la prévention, la préparation et l'intervention en cas d'incident maritime dans les eaux au sud du 60^e parallèle.

OBJECTIFS

L'initiative a pour objectif général de renforcer la prévention, la préparation et l'intervention, la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, soit les trois piliers du régime canadien. On vise à faire du régime un système de classe mondiale capable de réduire au minimum les conséquences sur l'environnement du transport maritime d'hydrocarbures en cas de déversements par des navires.

Pour ce faire, l'initiative du SSCMNC évalue l'état actuel des trois piliers du régime en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires : 1) la prévention, 2) la préparation et l'intervention et 3) la responsabilité et l'indemnisation. L'initiative permet d'apporter des améliorations aux cadres législatifs et réglementaires, et à la surveillance du régime, au besoin; à l'intervention et à la planification des institutions en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires et à la mobilisation communautaire. Elle permet également de réaliser des investissements stratégiques dans les services et produits de navigation pour appuyer la sécurité du trafic maritime projeté, et de faire progresser la recherche et l'analyse scientifiques pour éclairer la prise de décisions.

PROFIL DU PROGRAMME

L'initiative du SSCMNC, élaborée et mise en œuvre progressivement, consiste en une série de 32 initiatives. La phase 1A de l'initiative s'étend, en grande partie, de l'exercice 2013-2014 à l'exercice 2016-2017 (voir les initiatives en gris dans le tableau 1). Les initiatives de la phase 1B vont de l'exercice 2013-2014 à l'exercice 2017-2018, dans certains cas (voir les initiatives en bleu dans le

tableau 1). Les initiatives de la phase 2 s'étendent de l'exercice 2014-2015 à l'exercice 2018-2019, dans certains cas (voir les initiatives en vert dans le tableau 1).

Le coût total de l'initiative du SSCMNC s'élève à 352,2 millions de dollars en fonds nouveaux ou existants (297,4 M\$ en fonds nouveaux et 54,8 M\$ en fonds existants¹), y compris 23,1 millions de dollars en fonds continus. La répartition des nouveaux fonds par ministère est la suivante : 125,9 millions de dollars pour TC (42,3 %), 118,3 millions de dollars pour le MPO (39,8 %), 44,6 millions de dollars pour ECCC (15 %) et 8,6 millions de dollars pour RNCan (2,9 %).

Tableau 1 : Fonds nouveaux, existants et continus affectés à l'initiative du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes

Initiative	Exercices {SUPPRIMÉ AIPRP}	Fonds nouveaux totaux {SUPPRIMÉ AIPRP}	Existants {SUPPRIMÉ AIPRP}	Continus {SUPPRIMÉ AIPRP}
Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (MPO-GCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (MPO-SHC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Centre de Transports Canada à Kitimat (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Équipe d'experts internationaux en sécurité des navires-citernes (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Recherche et activités scientifiques (ECCC, MPO)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite (ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}

¹ Veuillez noter que le montant des fonds existants est une estimation étant donné que pour un certain nombre d'initiatives, le montant des fonds existants utilisés n'est pas précisé dans les documents fondamentaux.

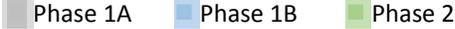
Initiative	Exercices {SUPPRIMÉ AIPRP}	Fonds nouveaux totaux {SUPPRIMÉ AIPRP}	Existants {SUPPRIMÉ AIPRP}	Continus {SUPPRIMÉ AIPRP}
	AIPRP}	AIPRP}	AIPRP}	AIPRP}
Inspections accrues des navires-citernes (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte (GCC-SHC du MPO)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B. (RNCAN)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortes (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Gouvernance appropriée pour les ports (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Surveillance et contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Préparer le terrain pour l'Arctique (TC, GCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Partenariats publics, privés et communautaires (GCC, TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Système de commandement des interventions (GCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Soutien au commandement des interventions (ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures (ECCC, MPO, TC et RNCAN)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC et RNCAN)*	{SUPPRIMÉ	{SUPPRIMÉ	{SUPPRIMÉ	{SUPPRIMÉ

Initiative	Exercices {SUPPRIMÉ AIPRP}	Fonds nouveaux totaux {SUPPRIMÉ AIPRP}	Existants {SUPPRIMÉ AIPRP}	Continus {SUPPRIMÉ AIPRP}
	AIPRP}	AIPRP}	AIPRP}	AIPRP}
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Programme de financement de la participation communautaire (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Mesures d'intervention de rechange – modifications législatives (TC et ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC et RNCAN)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (TC et GCC-MPO)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
Total		{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	{SUPPRIMÉ AIPRP}
* Veuillez noter que RNCAN n'a pas reçu de financement de l'initiative du SSCMNC pour son projet qui fait partie de cette initiative. Le projet a été financé dans le cadre du Programme de recherche et de développement énergétiques de RNCAN et des services votés.				

Activités et résultats prévus

Le tableau 2 présente les activités et résultats prévus de l'initiative du SSCMNC et les initiatives spécifiques qui s'alignent sur chacun de ceux-ci. On compte huit (8) activités principales et leurs résultats prévus. Étant donné que certaines initiatives comportent plusieurs types de résultats, elles figurent plus d'une fois dans le tableau 2.

Tableau 2 : Initiatives dans le cadre du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes par type d'activité et résultats prévus

Activité	Résultats prévus	Initiative
		Phase du SSCMNC : 
Examens*	Conseils	Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (MPO-GCC) {Phase 1A}
		Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (TC) {Phase 1A}
		Équipe d'experts internationaux en sécurité des navires-citernes (TC) {Phase 1A}
		Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (TC) {Phase 1A}
		Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte (GCC-SHC du MPO) {Phase 1B}
		Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL (TC) {Phase 1B}
		Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortes (TC) {Phase 1B}
		Préparer le terrain pour l'Arctique (TC, GCC) {Phase 1B}
		Partenariats publics, privés et communautaires (GCC, TC) {Phase 1B}
		Examen des agents de traitement et des contre-mesures (ECCC, MPO, TC et RNCan) {Phase 1B}
		Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation (TC) {Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC) {Phase 2}
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (TC et GCC-MPO) {Phase 2}		
Infrastructure de navigation	Information pour la navigation	Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (MPO-GCC) {Phase 1A}
		Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (MPO) {Phase 1A}
		Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC) {Phase 1B}
		Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada (TC) {Phase 1B}
Sciences	Information et conseils scientifiques	Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (MPO) {Phase 1A}
		Recherche et activités scientifiques (ECCC, MPO) {Phase 1A}
		Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B. (RNCan) {Phase 1B}
		Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC et RNCan) {Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC) {Phase 2}
		Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada (TC) {Phase 2}
		Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC) {Phase 2}
		Mesures d'intervention de rechange (TC, GCC et EC) {Phase 2}
		Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements de pétrole en mer (ECCC et RNCan) {Phase 2}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC)		

Activité	Résultats prévus	Initiative
		{Phase 2}
Législative et réglementaire	Lois et règlements	Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (TC) {Phase 1A}
		Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC) {Phase 1A}
		Gouvernance appropriée pour les ports (TC) {Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC) {Phase 2}
		Mesures d'intervention de rechange (TC, GCC et EC) {Phase 2}
		Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC) {Phase 2}
Surveillance	Surveillance	Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (TC) {Phase 1A}
		Centre de Transports Canada à Kitimat (TC) {Phase 1A}
		Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC) {Phase 1B}
		Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite (ECCC) {Phase 1B}
		Inspections accrues des navires-citernes (TC) {Phase 1B}
		Gouvernance appropriée pour les ports (TC) {Phase 1B}
		Surveillance et contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne (TC) {Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC) {Phase 2}
Système d'intervention, soutien et planification en matière d'intervention	Intervention coordonnée en cas d'incident	Système de commandement des interventions (GCC) {Phase 1B}
		Soutien au commandement des interventions (ECCC) {Phase 1B}
		Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC) {Phase 2}
Sensibilisation des collectivités et des intervenants	Mobilisation des collectivités et des intervenants	Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (TC) {Phase 1A}
		Gouvernance appropriée pour les ports (TC) {Phase 1B}
		Partenariats publics, privés et communautaires (CCG, TC) {Phase 1B}
		Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC) {Phase 2}
		Programme de financement de la participation communautaire (TC) {Phase 2}
		Programme de contribution Smart d'Ocean Networks Canada (TC) {Phase 2}
		Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC) {Phase 2}
Responsabilité et indemnisation	Responsabilité et indemnisation	Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC) {Phase 2}
* Les initiatives sous le type d'activité « Examen » qui sont en italique sont uniquement des examens, tandis que celles qui ne sont pas en italique incluent d'autres activités et résultats.		

Examens – conseils

Sous le type d'activité « Examen », sept initiatives sont uniquement des examens (elles sont en italique dans le tableau 2), destinés à fournir des conseils, et six font également l'objet d'un examen, mais elles incluent d'autres activités (et contribuent à d'autres résultats attendus). Par exemple, l'Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures comprend également deux analyses de risques, alors que les Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat incluent l'installation d'aides à la navigation ainsi qu'un examen pour guider cette installation.

Infrastructure de navigation – information pour la navigation

Quatre initiatives liées à l'infrastructure de navigation contribuent à améliorer l'information pour la navigation disponible : 1) Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat, 2) Produits hydrographiques et pour la navigation pour desservir la région de Kitimat, 3) Système de navigation moderne – phase 1 et 4) Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada. Les activités réalisées dans le cadre de ces initiatives, notamment l'installation ou le déploiement de marégraphes, l'installation de courantomètres et de satellites pour recueillir des données sur les courants océaniques et l'état physique du milieu marin, permettent de produire de l'information pour la navigation (c.-à-d. des cartes de navigation, des instructions nautiques, des tables des marées et courants, etc.) utilisée par les marins pour naviguer en toute sécurité.

Sciences – information et conseils scientifiques

Cinq initiatives sont uniquement de nature scientifique (elles représentent un investissement de {SUPPRIMÉ AIPRP} en fonds nouveaux), l'une d'elles est de nature essentiellement scientifique, deux d'entre elles comportent un volet scientifique important et les deux autres sont liées à la science.

Les cinq initiatives uniquement de nature scientifique sont les suivantes : 1) Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B., 2) Recherche et activités scientifiques, 3) Science et technologie pour le nettoyage, 4) Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin et 5) Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat. Ces activités scientifiques permettent de produire de l'information scientifique qui éclairera la prise de décisions dans le domaine de l'intervention et de la préparation en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, entre autres choses. Par exemple, ces initiatives recenseront les géorisques régionaux et leurs répercussions environnementales; définiront les habitats marins ainsi que la vulnérabilité et les priorités environnementales le long des côtes et dans les eaux canadiennes; modéliseront le comportement possible de différents produits pétroliers en milieu marin et dans différentes conditions pour éclairer les décisions relatives au nettoyage; mettront à l'essai et élaboreront des méthodes normalisées pour évaluer les agents de traitement utilisés pour le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, permettront de réaliser des études hydrologiques des milieux marins pour produire les données scientifiques nécessaires en vue de bâtir l'infrastructure de navigation.

Le Programme de contributions Smart Oceans d'Oceans Network Canada appuie la mise à l'essai de nouveaux systèmes radar pouvant détecter des déversements d'hydrocarbures dans un rayon de 4 km; la mise au point d'outils qui aident les organismes d'intervention et les organismes gouvernementaux à savoir où des déversements d'hydrocarbures potentiels se propageront et se déplaceront au moyen de modèles informatiques perfectionnés, et la production de renseignements de base au sujet du milieu marin dans le Lower Mainland de la C.-B. qui pourraient être utilisés en cas de déversements d'hydrocarbures pour évaluer les conséquences sur le milieu marin. Le programme contribuera également à la mise au point d'outils qui peuvent fournir de précieux renseignements aux marins au sujet des tsunamis, des ondes de tempête et de l'état de la mer, auquel cas, ils alimenteront l'information pour la navigation².

Les deux initiatives qui comportent un volet scientifique important sont le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle et le Système de navigation moderne – phase 1. Dans la première initiative, la science permet d'améliorer les connaissances scientifiques au sujet des quatre secteurs d'intervention locaux pour cerner les vulnérabilités et les conséquences possibles d'un déversement d'hydrocarbures, ainsi que d'améliorer les connaissances scientifiques concernant les substances déversées et les contre-mesures pour éclairer l'intervention dans ces secteurs.

Dans la deuxième initiative, la science est utilisée pour appuyer la mise au point d'une infrastructure de navigation moderne et d'information pour la navigation, dans certains cas, en temps réel. En fait, il s'agit d'un ensemble de 14 initiatives qui permettront au Canada d'adopter un système informatique ou technologique. Il inclut une plateforme d'information pour la navigation numérique, des fonctionnalités de navigation numérique pour la GCC, une surveillance accrue des conditions météorologiques grâce au déploiement de bouées intelligentes, la mise à niveau des données hydrographiques en vue d'adopter des normes modernes et internationales, l'amélioration de la couverture des cartes de navigation électronique, de l'information à jour sur les obstacles à la navigation sécuritaire et des examens en vue de préparer la transition vers des produits et services hydrographiques dynamiques, et de mettre en œuvre une solution de positionnement et de synchronisation robuste pour le Canada.

En ce qui a trait aux deux initiatives liées à la science, l'information et les conseils scientifiques ont été utilisés pour guider l'initiative portant sur les mesures d'intervention de rechange, et la contribution à l'initiative Clear Seas – Centre de transport maritime responsable vise à promouvoir les travaux scientifiques et les pratiques exemplaires dans le transport maritime.

Activités législatives et réglementaires – lois et règlements

Six initiatives concernent des modifications aux lois et aux règlements, et quatre de celles-ci visent à améliorer la surveillance :

- Lignes directrices sur le contrôle des navires-citernes et inspections accrues et obligatoires (surveillance améliorée).

Cette initiative avait pour objectif initial de modifier la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) pour renforcer l'inspection des navires-citernes. Toutefois, à la suite de

² Les évaluateurs estiment que, dans le cadre de l'initiative du SSCMNC, {SUPPRIMÉ AIPRP} en nouveaux fonds sont investis dans des activités de recherche scientifique et des activités connexes, ou {SUPPRIMÉ AIPRP} des nouveaux fonds totaux affectés à l'initiative du SSCMNC (phases 1A, 1B et 2). Si l'on inclut le Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada, l'estimation correspond à {SUPPRIMÉ AIPRP} ou {SUPPRIMÉ AIPRP}

l'examen du programme de rapports d'inspection des navires, TC a convenu qu'il serait préférable de modifier le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* de manière à rendre obligatoire l'inspection annuelle des navires-citernes. Cette exigence a ensuite été intégrée à l'initiative portant sur les inspections accrues, qui a été renommée Initiative sur les inspections accrues et obligatoires. Un objectif de cette initiative est d'améliorer la surveillance en augmentant le pourcentage de navires-citernes battant pavillon étranger qui sont inspectés pour atteindre 100 %.

- Modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et modernisation du Programme d'intervention environnementale (surveillance améliorée).

TC apportera des modifications à la LMMC 2001 et élaborera ensuite un cadre réglementaire découlant de la Loi pour renforcer la surveillance des installations de manutention d'hydrocarbures en ce qui concerne l'état de préparation et l'intervention d'urgence.

- Gouvernance appropriée pour les ports (surveillance améliorée).

Dans le cadre de cette initiative, TC désignera Kitimat comme port public aux termes de la *Loi maritime du Canada*. Cette désignation permettra d'améliorer les procédures de contrôle du trafic maritime et les dispositions d'application de la loi au port de Kitimat pour assurer la sécurité et l'efficacité du déplacement des navires dans le port.

- Système de navigation moderne – phase 1 (information pour la navigation et surveillance accrue).

TC apportera des modifications au *Règlement sur la sécurité de la navigation* pour étendre les exigences en matière de transport du Système d'identification automatique (SIA) à un plus grand nombre de navires. On améliorera ainsi l'information de navigation (le SIA est obligatoire pour la mise en œuvre de la navigation électronique) et renforcera la gestion du trafic et la surveillance de la sécurité de la navigation par la GCC. Cela aidera également les navires à éviter les collisions, car l'information sur les navires qui naviguent à proximité sera affichée directement sur les écrans de navigation.

- Mesures d'intervention de rechange (intervention améliorée).

Le Canada s'est engagé à moderniser son régime sur l'exploitation pétrolière et gazière au large en mettant en œuvre un système de réglementation amélioré et en renforçant les activités de protection de l'environnement. ECCC a publié le *Règlement établissant une liste des agents de traitement (Loi sur les opérations pétrolières au Canada)* dans la partie II de la *Gazette du Canada* en 2016. Ce règlement appuie cette initiative en établissant une liste d'agents de traitement (AT) acceptables en cas de déversements provenant d'une plateforme pétrolière en milieu extracôtier.

- Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (régime d'indemnisation et de responsabilité amélioré).

TC apportera des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* pour accroître les fonds d'indemnisation et la responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires. Elles comprendront un mécanisme de perception modernisé et une assurance responsabilité illimitée.

Surveillance – surveillance

En plus des initiatives de surveillance examinées dans le cadre des modifications aux lois et aux règlements, trois autres initiatives non législatives et non réglementaires ont été mises au point pour améliorer la surveillance :

- Le Centre de Transports Canada à Kitimat pour améliorer la capacité de surveillance (p. ex., les inspections et l'application de la loi) en vue de l'augmentation prévue du trafic maritime à Kitimat et au chenal Douglas.
- La Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite pour améliorer la surveillance des eaux canadiennes en vue de cibler et de surveiller en tout temps les déversements d'hydrocarbures par des navires.
- La Surveillance et le contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne (PNSA), pour augmenter le nombre d'heures de surveillance des eaux canadiennes par le PNSA afin d'aider à prévenir et à détecter les déversements d'hydrocarbures par des navires et à assurer une interface avec la surveillance par satellite d'ECCC.

Système d'intervention, de soutien et de planification en matière d'intervention – intervention coordonnée en cas d'incident

Deux initiatives sont liées à l'amélioration de l'intervention coordonnée en cas d'incident (le Système de commandement des interventions et le Soutien au commandement des interventions) et une autre initiative est liée à l'amélioration de la planification en matière d'intervention (le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle), laquelle renforce également la coordination de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires.

Sensibilisation des collectivités et des intervenants – mobilisation des collectivités et des intervenants

L'initiative des Partenariats publics, privés et communautaires (PPPC) et le Programme de financement de la participation communautaire (PFPC) facilitent la sensibilisation et la mobilisation des collectivités et des intervenants en ce qui a trait à la préparation et à l'intervention. La contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable permet également d'améliorer la sensibilisation et la mobilisation des collectivités et des intervenants grâce à la communication de pratiques exemplaires sur un certain nombre de questions liées à la sécurité du transport maritime.

L'initiative des PPC comprend deux volets, un qui met à contribution la GCC et un autre, TC. Le projet de la GCC, un projet pilote de cinq ans, consiste à travailler avec les collectivités et les intervenants intéressés du Nord de la Colombie-Britannique pour s'assurer que leur savoir et leurs intérêts locaux sont compris et pris en considération pendant les phases de planification et de préparation de l'intervention en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires, et que ces collectivités sont prêtes à participer au processus décisionnel lors de l'intervention, si un incident se produit. Le projet de TC, également un projet pilote, vise à renforcer et à accroître la visibilité de son conseil consultatif régional – Pacifique chargé de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures de manière à permettre aux peuples autochtones et aux collectivités du Nord de la Colombie-Britannique de participer aux discussions sur la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires.

Le PFPC est un programme de subventions qui vise à favoriser la participation des intervenants admissibles des collectivités locales et des groupes autochtones au Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (PPPIIS), pour s'assurer que leurs connaissances du contexte local et des vulnérabilités environnementales sont bien prises en compte dans la planification. Pour favoriser leur participation, on rembourse les frais liés à la préparation des réunions et à la participation à celles-ci.

Les deux autres initiatives qui incluent un volet lié à la mobilisation ou à la sensibilisation des collectivités et des intervenants sont les suivantes : le Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada et la Contribution à l'initiative Clear Seas – Centre de transport maritime responsable.

Responsabilité et indemnisation – régime de responsabilité et d'indemnisation

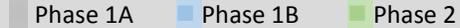
Deux initiatives déboucheront sur un régime de responsabilité et d'indemnisation amélioré, dont on a déjà fait mention aux sections « Examen » et « Activités législatives et réglementaires » : il s'agit de l'Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation et des Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

EXÉCUTION DE PROGRAMME ET GOUVERNANCE

L'initiative du SSCMNC est réalisée par l'entremise de trois sous-ministres adjoints (SMA) de TC (Politiques, Sécurité et sûreté et Programmes), quatre SMA d'ECDC (Direction générale de la protection de l'environnement, Direction générale des sciences et de la technologie, Service canadien de la faune et Service météorologique du Canada), trois SMA du MPO (Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches et Commissaire de la Garde côtière canadienne) et deux SMA de RNCan (Secteur des sciences de la Terre et Secteur de l'innovation et de la technologie énergétique).

Les ministères qui participent à chaque initiative, de même que les différentes entités qui les composent, au niveau de la direction, sont présentés au tableau 3. Dans son ensemble, l'initiative met à contribution au moins 35 entités au niveau de la direction.

Tableau 3 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC par secteur responsable de l'exécution

Initiative	Direction ou division
	Phase du SSCMNC :  Phase 1A Phase 1B Phase 2
Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 1A}
	Services techniques intégrés, Électronique et informatique, Infrastructure maritime et civile et Intervention environnementale (GCC) {Phase 1A}
Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 1A}
	Région du Pacifique, Service hydrographique du Canada (SHC du MPO) {Phase 1A}
	Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Service hydrographique du Canada (SHC du MPO) {Phase 1A}
	Services techniques intégrés, Électronique et informatique, Infrastructure maritime et civile et Intervention environnementale (GCC) {Phase 1A}

Initiative	Direction ou division
Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1A}
Centre de Transports Canada à Kitimat	Région du Pacifique, Sécurité et sûreté maritimes (TC) {Phase 1A}
Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1A}
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1A}
Recherche et activités scientifiques	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction de la science et de la technologie de l'eau (ECCC) {Phase 1A}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Sciences et technologie atmosphériques (ECCC) {Phase 1A}
	Service météorologique du Canada, Centre canadien de prévision météorologique et environnementale (ECCC) {Phase 1A}
	Service canadien de la faune, service de la faune du Pacifique (ECCC) {Phase 1A}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction des sciences de la faune et du paysage (ECCC) {Phase 1A}
	Direction générale de la protection de l'environnement, Activités de protection de l'environnement, Urgences environnementales (ECCC) {Phase 1A}
	Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Science des écosystèmes, Environnement et biodiversité (MPO) {Phase 1A}
Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite	Direction des services de prévision – Services maritimes et de glaces (ECCC) {Phase 1A}
Inspections accrues des navires-citernes	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1B}
Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte	Services techniques intégrés, Électronique et informatique, Infrastructure maritime et civile et Intervention environnementale (GCC) {Phase 1B}
	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 1B}
Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B.	Commission géologique du Canada – Direction de l'Atlantique et de l'Ouest du Canada, CGC Pacifique, Division de Sidney (RNCAN) {Phase 1B}
Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1B}
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortes	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Normes du personnel maritime, pilotage et médecine (TC) {Phase 1B}
Gouvernance appropriée pour les ports	Groupe des programmes, Programmes aériens et maritimes, Programmes et Opérations (TC) {Phase 1B}
Surveillance et contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1B}

Initiative	Direction ou division
Préparer le terrain pour l'Arctique	Groupe des politiques, Politique maritime, Voie maritime et politique de transport intérieur (TC) {Phase 1B}
	Stratégies nationales, Priorités horizontales de la GCC (GCC) {Phase 1B}
Partenariats publics, privés et communautaires	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 1B}
	Région du Pacifique, Services de gestion intégrée des affaires (CCG) {Phase 1B}
	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1B}
	Région du Pacifique, Sécurité et sûreté maritimes (TC) {Phase 1B}
Système de commandement des interventions	Opérations, Sûreté maritime (GCC) {Phase 1B}
	Services techniques intégrés, Électronique et informatique (GCC) {Phase 1B}
Soutien au commandement des interventions	Direction générale de la protection de l'environnement, Activités de protection de l'environnement, Urgences environnementales (ECCC) {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	Opérations, Sûreté maritime (GCC) {Phase 1B}
	Direction générale de la protection de l'environnement, Affaires législatives et réglementaires (ECCC) {Phase 1B}
	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 1B}
Science et technologie pour le nettoyage	Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Sciences des écosystèmes, Environnement et biodiversité (MPO) {Phase 1B}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction de la science et de la technologie de l'eau (ECCC) {Phase 1B}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Sciences et technologie atmosphériques (ECCC) {Phase 1B}
	Centre canadien de prévision météorologique et environnementale (ECCC) {Phase 1B}
	Direction des services de prévision (ECCC) {Phase 1B}
	Secteur de l'innovation et de la technologie énergétique, Bureau de recherche et de développement énergétiques, Programmes d'innovation énergétique (RNCAN) {Phase 1B}
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation	Groupe des politiques, Politique maritime, Politique maritime internationale (TC) {Phase 1B}
Système de navigation moderne – phase 1	Services techniques intégrés, Électronique et informatique, Infrastructure maritime et civile et Intervention environnementale (GCC) {Phase 2}
	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 2}
	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 2}
	Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Service hydrographique du Canada (SHC du MPO) {Phase 2}

Initiative	Direction ou division
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada	Groupe des programmes, Programmes de gestion et de transport durable, Initiatives environnementales (TC) {Phase 2}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 2}
	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC-MPO)
	Services maritimes régionaux (C.-B., Alb., QC), Intervention environnementale (GCC) {Phase 2}
	Secteur des sciences des écosystèmes et des océans, Sciences des écosystèmes, Environnement et biodiversité (MPO) {Phase 2}
	Secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches, Direction générale de la politique sur les pêches et les océans, Gestion intégrée des océans (MPO) {Phase 2}
	Direction générale de la protection de l'environnement, Activités de protection de l'environnement, Urgences environnementales (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Sciences et technologie atmosphériques (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction des sciences de la faune et du paysage (ECCC) {Phase 2}
	Service canadien de la faune, Direction générale de l'intendance et des opérations régionales (ECCC) {Phase 2}
	Service météorologique du Canada (ECCC) {Phase 2}
Mesures d'intervention de rechange – modifications législatives	Groupe de la sécurité et de la sûreté, Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux (TC) {Phase 2}
	Direction générale de la protection de l'environnement, Affaires législatives et réglementaires, Gouvernance législative (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction de la science et de la technologie de l'eau (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale de la protection de l'environnement, Activités de protection de l'environnement, Urgences environnementales (ECCC) {Phase 2}
	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 2}
	Opérations, Sûreté maritime (GCC) {Phase 2}
Programme de financement de la participation communautaire	Groupe des programmes, Programmes de gestion et de transport durable, Initiatives environnementales (TC) {Phase 2}
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction de la science et de la technologie de l'eau, laboratoires d'analyses opérationnelles et soutien à la recherche (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Sciences et technologie atmosphériques (ECCC) {Phase 2}
	Service météorologique du Canada (ECCC) {Phase 2}
	Centre canadien de prévision météorologique et environnementale (ECCC) {Phase 2}
	Direction générale des sciences et de la technologie, Direction des stratégies pour la science et la technologie, Division de la politique scientifique et technologique (ECCC) {Phase 2}

Initiative	Direction ou division
	Secteur de l'innovation et de la technologie énergétique, Bureau de recherche et de développement énergétiques, Programmes d'innovation énergétique (RNCan) {Phase 2}
	Secteur de l'innovation et de la technologie énergétique, CanmeÉNERGIE, Centre de recherche de Devon (RNCan) {Phase 2}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable	Groupe des programmes, Programmes de gestion et de transport durable, Initiatives environnementales (TC) {Phase 2}
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	Groupe des politiques, Politique maritime, Politique maritime internationale (TC) {Phase 2}
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC	Groupe des politiques, Politique maritime, Politique maritime internationale (TC) {Phase 2}
	Navigation sécuritaire et Renseignements de l'industrie et de l'économie (GCC) {Phase 2}
	Approvisionnement des navires, Soutien aux affaires (GCC) {Phase 2}
	Stratégies nationales, Stratégies de classe mondiale (GCC) {Phase 2}

Au départ, le Comité interministériel sur la pollution maritime (CIPM) (niveau des DG) était chargé de la mise en œuvre de l'initiative du SSCMNC. Sous l'égide de ce comité, le sous-comité du SSCMNC (niveau des DG) a été formé en avril 2013. Les quatre tâches assignées au sous-comité sont les suivantes :

- Mise au point d'une approche intégrée pour le respect des obligations et des objectifs du gouvernement du Canada liés à chacune des initiatives;
- Élaboration d'une approche intégrée en matière de consultation et de mobilisation des Autochtones pour l'initiative du SSCMNC;
- Surveillance horizontale de chaque initiative entre les ministères du gouvernement afin de mettre en œuvre l'initiative du SSCMNC;
- Communication de mises à jour au CIPM-DG et au Bureau de gestion des grands projets (BGPP) du sous-ministre (SM).

Le sous-comité du SSCMNC suivait les conseils du CIPM-DG et se réunissait une fois par mois, tandis que le CIPM (niveau des DG) se réunissait tous les deux mois ou au besoin.

Aux alentours du mois de mars 2015, le Comité interministériel des directeurs généraux sur le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes a été mis sur pied pour devenir le centre de liaison des activités liées au SSCMNC. Tout comme le comité de niveau des DG qu'il a remplacé, ce nouveau comité était présidé par le directeur général, Politique maritime (TC). Sa création a permis au CIPM-DG de se concentrer sur les problèmes de pollution causée par des navires non visés par le SSCMNC. Le Comité interministériel des directeurs généraux sur le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes avait pour mandat de jouer un rôle de premier plan au sein du gouvernement fédéral relativement à tous les aspects et à toutes les phases de l'initiative du SSCMNC, notamment de définir et d'élaborer des options et des stratégies politiques pour l'initiative. Le comité était composé de représentants de chaque ministère participant à l'initiative du SSCMNC ainsi que de

représentants de Sécurité et sûreté maritimes de TC. Le comité se réunissait généralement tous les trimestres, et ses membres étaient chargés de faire rapport à leur ministère et d'assurer la coordination avec leur région respective, les responsables scientifiques et les collaborateurs des ministères, ainsi que de mobiliser ces derniers.

Le sous-comité de directeurs (ou de chefs ou gestionnaires) (sous-comité du SSCMNC), qui se réunissait une fois par mois, était présidé par le directeur, Politique maritime internationale et était chargé de surveiller la planification horizontale, la présentation de rapports horizontaux et la mise en œuvre des mesures du SSCMNC; ainsi que de créer et de dissoudre des groupes de travail; de cerner les problèmes horizontaux, les risques et les solutions; et de faire des recommandations au comité des directeurs généraux. Avec l'aide de ses groupes de travail, le comité des directeurs était chargé :

- de concevoir et de mettre à jour des plans de projet (tableaux de bord) et une stratégie de mobilisation;
- de surveiller les progrès de mesures précises du SSCMNC et les questions émergentes, et d'en rendre compte;
- de recueillir et de communiquer de l'information au secrétariat du SSCMNC pour appuyer les évaluations environnementales stratégiques, les évaluations et les vérifications, ainsi que d'autres examens similaires concernant l'initiative globale du SSCMNC;
- de donner son avis sur les rapports et documents de communication à l'échelle du gouvernement.

Le sous-comité comptait également des représentants des ministères partenaires ainsi que de Sécurité et sûreté maritimes de TC.

AU SUJET DE L'EXAMEN

L'examen de la mise en œuvre horizontale, dirigé par TC, a été réalisé entre l'automne 2015 et l'été 2016 en collaboration avec ECCC, RNCAN et le MPO, y compris avec la GCC. Il visait à déterminer si les activités ont été mises en œuvre comme prévu. Il traite également, dans la mesure du possible, des questions fondamentales décrites dans la Politique sur l'évaluation de 2009, notamment de la pertinence et du rendement. On s'attend à ce que l'examen permette aux ministères de recenser les domaines où des mesures correctives pourraient être nécessaires et de valider les données sur le rendement recueillies en vue de l'évaluation de 2018-2019.

PORTÉE ET MÉTHODOLOGIE

L'examen porte sur les 32 initiatives décrites au tableau 1 (composant les phases 1A, 1B et 2 de l'initiative du SSCMNC) et les exercices financiers de 2013-2014 à 2015-2016. Il n'inclut pas les subventions et contributions versées aux initiatives déjà en place avant le lancement de l'initiative du SSCMNC et ayant reçu d'autres fonds aux termes du projet du SSCMNC (voir l'[annexe A](#)).

Pour l'examen de la pertinence, nous avons posé les questions d'évaluation suivantes :

- Les initiatives dans le cadre du SSCMNC s'harmonisent-elles aux rôles et aux responsabilités du gouvernement fédéral?
- Les initiatives cadrent-elles avec les priorités du gouvernement fédéral?
- Les initiatives cadrent-elles avec les priorités des ministères?
- Les initiatives cadrent-elles avec les résultats stratégiques des ministères?
- Ces initiatives sont-elles toujours nécessaires et justifiées?

L'examen de la littérature et la documentation a permis en grande partie de répondre à ces questions.

En ce qui a trait au rendement, les évaluateurs ont examiné l'état de la mise en œuvre, l'utilisation des ressources, les résultats et les réalisations, en posant les questions suivantes :

- Les initiatives sont-elles mises en œuvre comme prévu?
- Les fonds sont-ils dépensés comme prévu?
- Quelles sont les réalisations jusqu'à présent? (p ex., produits livrables et résultats)

Les principaux critères utilisés pour évaluer l'état de la mise en œuvre sont les tableaux des jalons clés contenus dans les documents fondamentaux, qui, pour la plupart, figurent dans la stratégie de mesure du rendement de l'initiative du SSCMNC. On a mesuré les progrès des initiatives en fonction de ces tableaux, qui contiennent les plans de projet pour les activités et produits livrables par exercice financier, et à l'aide des renseignements sur ces activités et produits livrables recueillis par les évaluateurs. On a ensuite classé les initiatives dans les catégories suivantes : initiatives repoussées au-delà de leur date de clôture, initiatives qui accusent du retard, initiatives qui sont sur la bonne voie et initiatives achevées. Les raisons des retards ont également été examinées, puis les initiatives ont été classées en fonction du risque de ne pas les achever ou de ne pas atteindre les objectifs de l'initiative.

La mesure des fonds dépensés comme prévu est le pourcentage de nouveaux fonds dépensés à chaque exercice financier, dont on fait ensuite la moyenne (pondération) pour l'ensemble des exercices pour obtenir un indicateur unique. Les raisons des écarts ont également été analysées.

On a posé les trois questions suivantes relativement au rendement :

- L'initiative est-elle gérée de façon efficace?
- Dans quelle mesure les gestionnaires de programme recueillent-ils les données sur le rendement nécessaires pour l'évaluation des résultats en 2018-2019?
- Des mesures correctives sont-elles nécessaires pour atténuer les risques ou s'assurer que les objectifs et les résultats prévus des initiatives sont entièrement atteints?

La méthodologie utilisée pour l'examen consistait à générer de nombreuses sources de données pour mettre en lumière des problèmes et répondre aux questions de l'examen. Comme on peut le déduire de ce qui précède, on a effectué un examen de la documentation et une analyse des données sur le rendement et des données financières. Un certain nombre d'entrevues avait été planifié pour étudier la gouvernance et les domaines pour lesquels l'information est insuffisante. Toutefois, pour différentes raisons, y compris la réorientation budgétaire à TC et les difficultés évidentes liées à l'obtention d'information dans l'ensemble des quatre ministères, les entrevues n'ont pas été réalisées. Pour la gouvernance, nous avons utilisé d'autres sources d'information, notamment des courriels, des ordres du jour, des procès-verbaux et des mandats des comités et groupes de travail.

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE

Voici les éléments à prendre en compte et les limites qui ont influencé le déroulement de l'examen. Avant toute chose, mentionnons la taille et la complexité de l'initiative du SSCMNC et le nombre de ministères et de personnes concernés.

Un deuxième élément à prendre en compte est le fait que les évaluateurs ont dû consacrer beaucoup de temps et d'efforts pour obtenir de certains ministères des renseignements de base sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives. Dans le cas de deux ministères, il a fallu plus de huit mois pour obtenir l'information demandée. Cela s'explique en partie par le fait que les données du tableau de bord recueillies dans ces ministères de manière continue n'étaient pas suffisantes pour répondre aux exigences de l'examen.

Le temps et les ressources nécessaires pour obtenir ces renseignements ont eu des conséquences positives et négatives sur l'évaluation. La conséquence positive est que les évaluateurs ont pu obtenir les données financières et les données sur le rendement pour trois exercices financiers complets. En fait, les évaluateurs ont accepté les données sur le rendement pour l'exercice 2016-2017 alors que ce dernier était bien avancé. Quant aux éléments négatifs, mentionnons le manque de temps et de ressources pour mener les entrevues et approfondir certaines questions, notamment vérifier si les retards pour certaines initiatives auraient pu être réduits et relever des cas précis illustrant la réalisation d'économies et l'efficacité. Ces questions pourront être examinées de façon appropriée dans la future évaluation sommative de 2018-2019.

Enfin, il était trop tôt dans l'évolution de la plupart des initiatives pour remonter dans la chaîne de résultats, en partie parce que les initiatives achevées étaient des examens, qui s'apparentent davantage à un moyen de parvenir à une fin du point de vue des résultats, et en partie parce qu'un certain nombre d'initiatives ont été retardées en raison de la réorientation budgétaire à TC, parce que les initiatives venaient à peine de commencer (p. ex., initiatives de la phase 2) ou pour d'autres raisons.

PERTINENCE

Pour évaluer la pertinence de l'initiative du SSCMNC, les évaluateurs ont examiné si les initiatives étaient harmonisées avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral, les priorités du gouvernement fédéral et des quatre ministères, et les objectifs stratégiques des ministères. Elle a également évalué si les initiatives étaient justifiées et soutenues par un besoin continu.

HARMONISATION AVEC LES RÔLES ET RESPONSABILITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Constatation n° 1 : Les initiatives dans le cadre du SSCMNC sont harmonisées avec les rôles et responsabilités du gouvernement fédéral et respectent les pouvoirs législatifs et mandats des quatre ministères concernés.

Transports Canada

TC est le ministère fédéral responsable de la réglementation de la navigation et de l'administration d'un cadre juridique complet prévu par un certain nombre de lois, dont la plus importante est la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), qui vise à promouvoir la sécurité maritime et la prévention de la pollution causée par les navires. En plus de réglementer la navigation, le ministère est chargé d'exercer un leadership politique, de concevoir des programmes, de promulguer des règlements et d'appliquer le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. Ces responsabilités incluent l'agrément des organismes d'intervention et la vérification du respect de la réglementation par ceux-ci.

TC est également chargé d'établir un régime de responsabilité et d'indemnisation pour les incidents mettant en cause des navires, y compris pour les déversements d'hydrocarbures par des navires. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* réglemente les exigences en matière de responsabilité et d'indemnisation à la suite de dommages dus à la pollution causée par des navires, et met en œuvre différentes conventions internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale que le Canada a ratifiées.

Les trois autres lois dont TC est responsable et qui sont pertinentes pour l'initiative du SSCMNC sont les suivantes : la *Loi maritime du Canada* (qui prévoit la désignation des ports publics et des pouvoirs de réglementation connexes liés à la navigation, à la sécurité maritime et à la protection environnementale dans les ports publics), la *Loi sur le pilotage* (qui concerne la navigation dans les eaux à risque élevé et le recours à des pilotes expressément autorisés) et la *Loi sur les transports au Canada* (qui contient la politique nationale des transports du Canada).

La liste des initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles TC participe, ainsi que leur pertinence pour le mandat de TC, sont décrites au tableau 4.

Tableau 4 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités de Transports Canada

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2
Lignes directrices sur le contrôle des navires-citernes	En application de la LMMC 2001{Phase 1A}
Centre de Transports Canada à Kitimat	Pour l'inspection des navires dans la région relevant de la LMMC 2001{Phase 1A}
Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale	LMMC 2001, p. ex., la partie 8. {Phase 1A}
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures	<i>Loi sur les transports au Canada</i> Leadership politique, conception de programmes, promulgation de règlements et application du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. {Phase 1A}
Inspections accrues des navires-citernes	En application de la LMMC 2001. {Phase 1B}
Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL	LMMC 2001. (En ce qui concerne les questions de sécurité liées à la navigation maritime des installations de manutention d'hydrocarbures aux terminaux maritimes.) {Phase 1B}
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortes	Mesures de sécurité maritime possibles dans les chenaux dangereux aux termes de la <i>Loi sur le pilotage</i> , de la <i>Loi maritime du Canada</i> ou de la LMMC 2001. {Phase 1B}
Gouvernance appropriée pour les ports	<i>Loi maritime du Canada</i> {Phase 1B}
Surveillance et contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne	Prévention de la pollution causée par les navires et obtention de preuves pour faire appliquer les dispositions de toutes les lois canadiennes (p. ex., LMMC 2001 et <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i>) applicables aux déversements illégaux de navires. {Phase 1B}
Préparer le terrain pour l'Arctique	<i>Loi sur les transports au Canada</i> En ce qui concerne le cadre stratégique et les programmes sur le transport maritime de TC. {Phase 1B}
Partenariats publics, privés et communautaires	Partie 8 de la LMMC 2001 (conseils consultatifs régionaux). {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	Partie 8 de la LMMC 2001 {Phase 1B}
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> {Phase 1B}
Système de navigation moderne – phase 1, sécurité de la navigation	Modifications au <i>Règlement sur la sécurité de la navigation</i> aux termes de la LMMC 2001 (pour étendre les exigences en matière de transport du Système d'identification automatique). {Phase 2}
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada	L'article 48 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> confère au ministre des Transports le pouvoir de conclure des accords de mise en œuvre de la politique nationale des transports ou des accords sur les questions de transport que le ministre estime indiqués.

Initiative	Compétence/mandat
	{Phase 2}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle	En ce qui concerne les responsabilités de TC en matière d'agrément et de réglementation des organismes d'intervention (conformément à la partie 8 de la LMMC 2001). {Phase 2}
Programme de financement de la participation communautaire	Article 48 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> {Phase 2}
Mesures d'intervention de rechange	Partie 8 de la LMMC 2001 {Phase 2}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable	Concerne les responsabilités aux termes de la LMMC 2001. {Phase 2}
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> {Phase 2}
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC	<i>Loi sur les transports au Canada</i> Leadership politique, conception de programmes, promulgation de règlements et application du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. {Phase 2}

Ministère des Pêches et des Océans

Pêches et Océans Canada (MPO) est l'organisme fédéral responsable de la gestion des pêches du Canada et de la protection de ses eaux. Le ministère appuie la croissance économique vigoureuse de notre industrie des pêches et de notre secteur maritime en soutenant les exportations et en favorisant un commerce maritime sécuritaire. La Garde côtière canadienne (GCC), un organisme de service spécial au sein du MPO, est responsable des services et des programmes qui contribuent directement à la sécurité, à la sûreté, à la protection et à l'accessibilité des voies navigables du Canada. Les activités de programme du MPO portent également sur la gestion intégrée des activités océanographiques (p. ex., Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique) et la protection d'aires marines sensibles ou importantes au moyen de l'utilisation d'outils de conservation marine (p. ex., aires marines protégées); la contribution de chaque espèce de poisson à la productivité continue de la pêche commerciale, récréative et autochtone; et la protection de l'habitat du poisson et le rétablissement d'espèces sauvages, entre autres responsabilités. Le MPO mène des recherches sur les pêches et les écosystèmes marins, et fournit des conseils scientifiques dans ces domaines. Grâce aux recherches scientifiques, à la surveillance et à la gestion des données, le MPO veille à ce que les politiques, programmes et règlements fédéraux et ministériels soient éclairés par des données scientifiques et techniques.

Les initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles le MPO participe (autres que celles dont font partie la GCC et le SHC), ainsi que leur pertinence pour le mandat du MPO, sont décrites au tableau 5.

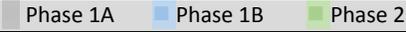
Tableau 5 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités du ministère des Pêches et des Océans (à l'exclusion de la GCC et du SHC)

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2
Recherche et activités scientifiques	Nouvelles études scientifiques et conseils relativement à l'intervention en cas de déversements et au nettoyage. {Phase 1A} P. ex., modélisation des déversements d'hydrocarbures, cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques, ainsi que recherche et conseils relativement aux interactions avec les écosystèmes. {Phase 1A}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	Conseils scientifiques sur les nouvelles technologies de nettoyage. {Phase 1B} P. ex., leurs conséquences sur les écosystèmes côtiers, marins et estuariens. {Phase 1B}
Science et technologie pour le nettoyage	Nouvelles études scientifiques et conseils concernant l'intervention et le nettoyage. {Phase 1B} P. ex., analyse des meilleures contre-mesures et stratégies disponibles en cas de déversements de bitume dilué dans diverses conditions et mise au point d'un système de modélisation océanique hydrodynamique à haute résolution pour améliorer les capacités de modélisation des déversements d'ECCC. {Phase 1B}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle	Nouvelles connaissances scientifiques pour la planification des interventions. {Phase 2} P. ex., recensement et cartographie des vulnérabilités maritimes physiques, biologiques et socio-économiques; état local de la mer, notamment circulation océanique et vagues; propriétés physiques et chimiques et comportements possibles de différents produits pétroliers dans le contexte des écosystèmes uniques des quatre régions. {Phase 2}

Le SHC, une division de la Direction générale des sciences du MPO, est responsable de cartographier les eaux canadiennes. Il utilise la plus récente technologie pour recueillir des données à haute résolution sur la profondeur, le relief et la structure des océans, des lacs et des cours d'eau; surveille les marées et les niveaux d'eau – des renseignements essentiels pour détecter et prévoir les changements et les variations climatiques, ainsi que les risques naturels; et dresse des cartes nautiques et conçoit des produits de navigation pour assurer la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes. Les cartes marines et les publications nautiques officielles sont produites conformément au *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et elles sont utilisées à la fois par le milieu du transport maritime et de la navigation de plaisance.

Les initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles le SHC participe, ainsi que leur pertinence pour le mandat du SHC et du MPO, sont présentées au tableau 6.

Tableau 6 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités du Service hydrographique du Canada (MPO)

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC :  Phase 1A Phase 1B Phase 2
Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat	Levés multifaisceaux et production de cartes sur papier et sous forme numérique en unités métriques. {Phase 1A}
Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte	Cartographie des eaux canadiennes et production de cartes marines et de publications nautiques. {Phase 1B}
Préparer le terrain pour l'Arctique	Établissement des priorités en matière de levés et de cartes. {Phase 1B}
Système de navigation moderne – phase 1	Levés multifaisceaux et production améliorée de cartes de navigation électronique. {Phase 2}

La *Loi sur les océans* confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité relativement au volet maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage, à l'intervention en cas de pollution en milieu marin et au soutien aux autres ministères, bureaux et organismes gouvernementaux par la fourniture de navires, d'aéronefs et d'autres services maritimes. Relevant du ministre des Pêches et des Océans, la GCC s'acquitte de ces responsabilités et elle est le principal organisme fédéral responsable d'assurer une intervention appropriée en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires dans les eaux canadiennes.

En ce qui concerne l'intervention maritime, la GCC surveille les interventions des armateurs et des intervenants externes, y compris des organismes d'intervention. Lorsque survient un incident de pollution en milieu marin et que le pollueur est connu, disposé et apte à intervenir, la GCC l'informe de ses responsabilités et surveille son intervention à titre d'agent de surveillance fédéral, pour s'assurer que les opérations de nettoyage appropriées sont entreprises. Lorsqu'on ne connaît pas le pollueur et qu'il n'est pas disposé ni apte à intervenir, la GCC se charge de la gestion générale de l'intervention en temps que commandant sur place. Dans les deux cas, la GCC détient le pouvoir décisionnel ultime pendant les phases de planification et d'intervention suivant un incident de pollution en milieu marin et elle conserve de l'équipement pour intervenir dans plus de 80 dépôts de matériel lorsque le pollueur ne prend pas ses responsabilités à la suite d'un déversement d'hydrocarbures par un navire.

La *Loi sur les océans* confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité de fournir des services destinés à assurer la sécurité, la rentabilité et l'efficacité du déplacement des navires dans les eaux canadiennes par la prestation de quatre programmes axés sur la prévention : 1) fourniture d'aides à la navigation, 2) services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, 3) services de brise-glaces et de surveillance des glaces et 4) services de gestion des voies navigables. Une fois de plus, c'est la GCC qui s'occupe de l'exécution de ces programmes.

Le Programme d'aides à la navigation fournit des dispositifs extérieurs au navire mis en place pour aider le navigateur à déterminer sa position et son cap, pour l'avertir de la présence de dangers ou d'obstacles, ou pour lui indiquer le meilleur trajet ou le trajet privilégié. Le Programme des services de communication maritime et de gestion du trafic maritime facilite la gestion du trafic, la prévention des incidents et le déplacement efficace des navires dans les eaux canadiennes. Le Programme des services de déglacage aide les navires commerciaux à naviguer en toute sécurité et efficacement à l'intérieur ou autour des eaux recouvertes de glace. Le Programme des services de gestion des voies navigables détermine la profondeur d'eau disponible dans les chenaux de navigation et informe les navigateurs des restrictions ou dangers pour la navigation.

La LMMC 2001 prévoit d'autres pouvoirs et des définitions plus détaillées qui permettent au ministre des Pêches et des Océans de s'acquitter de son mandat relativement aux aides à la navigation; aux services de trafic maritime; aux activités de recherche et sauvetage en mer et aux interventions à la suite de déversements de polluants par des navires, de déversements de source inconnue et de déversements aux installations de manutention d'hydrocarbures lors du chargement ou déchargement d'un navire. Le mandat de la GCC en ce qui concerne l'intervention en cas de pollution en milieu marin vise les voies navigables assujetties à la LMMC 2001.

La GCC est également chargée de favoriser une navigation sécuritaire et efficace, et elle le fait par l'exécution de quatre programmes axés sur la prévention.

Les initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles la GCC participe, ainsi que leur pertinence pour le mandat de la GCC, sont présentées au tableau 7.

Tableau 7 : Initiatives dans le cadre de la SSCMNC et mandat et responsabilités de la Garde côtière canadienne (MPO)

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC :  Phase 1A  Phase 1B  Phase 2
Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat	Aides à la navigation. {Phase 1A}
Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte	Aides à la navigation, services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, services de brise-glaces et de surveillance des glaces et services de gestion des voies navigables. {Phase 1B}
Préparer le terrain pour l'Arctique	Aides à la navigation, services de communication maritime et de gestion du trafic maritime, services de brise-glaces et de surveillance des glaces et services de gestion des voies navigables. {Phase 1B}
Partenariats publics, privés et communautaires	Planification de l'intervention (avec les collectivités et intervenants intéressés dans le Nord de la C.-B.) {Phase 1B}
Système de commandement des interventions	Organisme fédéral responsable d'assurer une intervention appropriée à la suite de déversements d'hydrocarbures par des navires dans les eaux canadiennes et commandant sur place lorsqu'on ne connaît pas le pollueur et qu'il n'est pas disposé ni apte à intervenir. {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	LMMC 2001, partie 8 – Pollution : prévention et intervention, sous mesures d'intervention. {Phase 1B}
Système de navigation moderne – phase 1	Aides à la navigation, services de communication maritime et de gestion du trafic maritime et services de gestion des voies navigables. {Phase 2}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle	Planification de l'intervention {Phase 2}
Mesures d'intervention de rechange	LMMC 2001, partie 8 – Pollution : prévention et intervention, sous mesures d'intervention. {Phase 2}
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC	Organisme fédéral responsable d'assurer une intervention appropriée à la suite de déversements d'hydrocarbures par des navires dans les eaux canadiennes et commandant sur place lorsqu'on

	ne connaît pas le pollueur et qu'il n'est pas disposé ni apte à intervenir. {Phase 2}
--	---

Environnement et Changement climatique Canada

ECCC a pour mandat de préserver et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, de conserver les ressources renouvelables du Canada et de communiquer aux Canadiens l'information nécessaire pour prendre des décisions éclairées lorsqu'ils doivent composer avec des conditions météorologiques, hydrologiques et climatiques dangereuses. ECCC est chargé de faire appliquer la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE), la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, la *Loi sur les espèces en péril* et les dispositions relatives à la prévention de la pollution de la *Loi sur les pêches*.

ECCC protège les Canadiens et leur environnement contre les effets des cas d'urgence de pollution tels que des déversements d'hydrocarbures, en fournissant une réglementation et les conseils scientifiques de spécialistes. À l'appui du Régime canadien de prévention des déversements d'hydrocarbures et de préparation et d'intervention en cas de déversements du genre, ECCC fournit des conseils d'expert fondés sur la science en s'appuyant sur : 1) la connaissance du milieu pour cerner les risques et prendre des mesures éclairées pour protéger l'environnement; 2) la connaissance des substances transportées et leur comportement dans les milieux marins pour aider à choisir les interventions les plus efficaces; et 3) des données scientifiques accessibles et opportunes pour éclairer la préparation et la prise de décisions relativement à l'intervention.

ECCC, en étroite collaboration avec le MPO, contribue également à la sécurité du transport maritime en fournissant des renseignements et des prévisions météorologiques et sur les glaces ainsi que des avertissements en présence de conditions dangereuses, ce qui contribue à une navigation sécuritaire efficace et à la prévention des déversements d'hydrocarbures.

Le tableau 8 ci-dessous présente les liens entre les initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles ECCC participe et son mandat.

Tableau 8 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités d'Environnement et Changement climatique Canada

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2
Recherche et activités scientifiques	LCPE 1999 et études et conseils scientifiques (relatifs à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et au nettoyage). {Phase 1A} P. ex., modélisation de déversement et mesures contre les déversements ainsi que définition des priorités environnementales dans les zones pouvant être touchées par un déversement, y compris le soutien pour la surveillance des oiseaux marins. {Phase 1A}
Surveillance intégrée de la pollution par satellite - surveillance par satellite	Protection de l'environnement {Phase 1B} En détectant les substances huileuses dans l'eau au moyen de l'imagerie et de l'analyse par satellite. {Phase 1B}

Solutions en matière de système moderne de navigation par carte	Fourniture de prévisions et d'avertissements météo, de modèles atmosphériques et hydrologiques, ainsi que d'information et de données sur les glaces. {Phase 1B}
Système de commandement des interventions	Plan fédéral d'intervention d'urgence. ECCC est le principal ministère chargé de la fonction de soutien en cas d'urgence « environnementale ». Conseils et modèles scientifiques en cas de déversements d'hydrocarbures. {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	LCPE 1999 et conseils scientifiques concernant le nettoyage (p. ex., conséquences des produits chimiques sur l'environnement). {Phase 1B}
Science et technologie pour le nettoyage	Conseils scientifiques sur l'intervention et le nettoyage. P. ex., modélisation opérationnelle améliorée d'un déversement d'hydrocarbures, disponible en tout temps, et capacité de modélisation à haute résolution d'un déversement d'hydrocarbures. {Phase 1B}
Système de navigation moderne – phase 1	Prévisions (météo, état de la mer et état de la glace) et avertissements environnementaux. {Phase 2} P. ex., surveillance météorologique améliorée grâce au déploiement de bouées intelligentes. {Phase 2}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle	Études scientifiques pour la planification des interventions en fonction des caractéristiques biophysiques du littoral pour guider le choix des méthodes de nettoyage; cartographie des habitats et des écosystèmes; faune et oiseaux marins, conditions météorologiques et climatiques locales, notamment vitesse du vent et conditions des vagues. {Phase 2}
Mesures d'intervention de rechange	Protection de l'environnement Modifier les lois pertinentes, y compris la LCPE 1999, pour rendre légales les mesures d'intervention de rechange et les assujettir aux mesures de protection environnementale, et permettre la réalisation de recherches sur les mesures de nettoyage et d'intervention de rechange. {Phase 2}
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin	Études scientifiques à l'appui du nettoyage. Approfondir les connaissances relativement au comportement de produits pétroliers nouveaux et supplémentaires et à l'efficacité des contre-mesures. {Phase 2}

Ressources naturelles Canada

En vertu de la *Loi sur le ministère des Ressources naturelles*, RNCa a pour mandat d'améliorer l'exploitation responsable des sables bitumineux et de réduire les conséquences sur l'environnement de la fabrication de produits pétroliers. Par ailleurs, en vertu de la *Loi sur les levés et l'inventaire des ressources naturelles*, RNCa est chargé de mener une étude exhaustive et scientifique de la structure géologique du Canada et de la minéralogie canadienne.

Le tableau 9 ci-dessous présente les liens entre les initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles RNCan participe et son mandat.

Tableau 9 : Initiatives dans le cadre du SSCMNC et mandat et responsabilités de Ressources naturelles Canada

Initiative	Compétence/mandat
	Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2
Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B.	Examens scientifiques de la structure géologique aux termes de la <i>Loi sur les levés et l'inventaire des ressources naturelles</i> . {Phase 1B} Études scientifiques sur les géorisques, tels que les glissements sous-marins et les séismes sur la côte Nord de la C.-B. {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures	Exploitation responsable des ressources en vertu de la <i>Loi sur le ministère des Ressources naturelles</i> . {Phase 1B}
Science et technologie pour le nettoyage	Exploitation responsable des ressources en vertu de la <i>Loi sur le ministère des Ressources naturelles</i> . {Phase 1B} Études scientifiques sur des échantillons de bitume dilué pour savoir comment les propriétés des hydrocarbures varient selon le temps et les conditions dans les milieux marins, destinées à être utilisées dans les modèles de prévision des trajectoires des nappes d'hydrocarbures. {Phase 1B}
Mesures d'intervention de rechange	Exploitation responsable des ressources en vertu de la <i>Loi sur le ministère des Ressources naturelles</i> . {Phase 2} Modifications des lois pertinentes sur le nettoyage à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant d'installations ou de structures pétrolières et gazières en mer (initiative parallèle). {Phase 2}
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin	Exploitation responsable des ressources en vertu de la <i>Loi sur le ministère des Ressources naturelles</i> . {Phase 2} Études scientifiques sur le prétraitement des hydrocarbures pour améliorer le comportement et le taux de récupération des produits pétroliers lourds déversés dans les milieux marins, ainsi que pour favoriser la recherche et le développement en vue de mettre au point des techniques et processus d'intervention mécaniques nouveaux et améliorés en collaboration avec l'industrie et les universités. {Phase 2}

HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Constatation n° 2 : Les initiatives dans le cadre du SSCMNC sont harmonisées avec les priorités du gouvernement fédéral.

Dans sa lettre de mandat la plus récente, le ministre des Transports a été chargé de « collaborer avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique afin d'améliorer la sécurité maritime ». Remplir cet engagement pourrait être considéré comme un prolongement des travaux entrepris dans le cadre de l'initiative du SSCMNC, quoique dans différents domaines prioritaires.

L'initiative du SSCMNC est une priorité du gouvernement fédéral depuis le budget de 2012, alors que les premiers fonds y ont été consacrés dans le cadre de la priorité liée à l'exploitation responsable des ressources. Dans le budget de 2012, il est indiqué que « la navigation sécuritaire des pétroliers est de première importance pour le gouvernement », et on y décrit les mesures nouvelles et futures relatives au SSCMNC qui appuient l'exploitation responsable des ressources. Dans le discours du Trône de 2013, l'exploitation responsable des ressources est un thème important. En effet, le gouvernement y annonce des initiatives dans le cadre du SSCMNC qu'il a financées pour assurer la « protection contre les déversements et autres risques pesant sur l'environnement et les communautés locales ».

Dans les budgets de 2014 et 2015, on mentionne encore l'exploitation responsable des ressources comme étant « une grande priorité du gouvernement » et on y annonce d'autres mesures liées au SSCMNC compte tenu de ce qui suit : « En tant que pays commerçant, le Canada compte sur un réseau de transport maritime sécuritaire pour acheminer les produits et les ressources jusqu'aux marchés ». Dans le budget de 2015, on annonce un nouveau financement : « Le Plan d'action économique de 2015 propose d'accorder 30,8 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer la sécurité du transport maritime dans l'Arctique et renforcer davantage la prévention, la préparation et l'intervention en cas d'incident maritime dans les eaux au sud du 60^e parallèle ».

« Assurer un environnement plus propre et plus durable » est l'un des principaux thèmes du budget de 2016 et il est assorti de sous-thèmes, notamment la protection des aires marines et côtières, la protection et la restauration des écosystèmes et du patrimoine naturel du Canada, et l'investissement dans la recherche sur les océans et l'eau douce. À la suite du budget de 2016, en novembre 2016, le gouvernement du Canada a annoncé son Plan de protection des océans (PPO), qui s'inscrit très bien dans le cadre de ces sous-thèmes et qui, à bien des égards, est un prolongement de l'initiative du SSCMNC. Le PPO vise à protéger les océans du Canada et à mettre au point un système de sécurité maritime à la fine pointe de la technologie qui améliorera la capacité du gouvernement du Canada à prévenir les incidents en milieu marin et à intervenir à la suite de ceux-ci. Le PPO comprend notamment une meilleure réglementation pour assurer la protection du milieu marin, l'élargissement du rôle de la Garde côtière canadienne en matière d'intervention en cas d'incidents maritimes et de nouvelles équipes d'intervention composées de membres des collectivités autochtones en C.-B.

HARMONISATION AVEC LES PRIORITÉS DES MINISTÈRES

Constatation n° 3 : Les initiatives dans le cadre du SSCMNC sont harmonisées avec les priorités des ministères.

Transports Canada

L'initiative du SSCMNC est harmonisée avec les priorités du ministère depuis 2013-2014, comme il est décrit dans ses différents rapports sur les plans et les priorités (RPP). Au cours des exercices 2013-2014, 2014-2015 et 2015-2016, elle cadrait avec la priorité de TC relative à l'exploitation responsable des ressources. En 2016-2017, elle cadrait avec la priorité de TC visant à promouvoir des initiatives qui favorisent un réseau de transport respectueux de l'environnement. Comme il est indiqué dans le RPP 2016-2017 de TC, le ministère prendra « des mesures afin d'améliorer et de renforcer la sécurité des navires-citernes, notamment le régime national de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en fonction des phases 1 et 2 des activités liées à la sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes » pour se conformer à cette priorité.

Ministère des Pêches et des Océans

En 2015-2016, les initiatives dans le cadre du SSCMNC étaient harmonisées avec la priorité du MPO consistant à renouveler les actifs et la prestation de services de la GCC. Dans le RPP 2015-2016 du MPO, on indique que le ministère soutiendra les engagements pris dans le discours du Trône pour ce qui est de donner suite aux conseils du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes afin de créer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Comme l'indique le MPO dans son RPP 2015-2016, il soutient ces engagements au moyen des activités suivantes :

- Améliorer le système de navigation maritime du Canada, y compris son infrastructure connexe, en tirant profit de la mise en œuvre du concept de navigation électronique dans les eaux canadiennes, lequel fournit des renseignements en temps réel pour appuyer la prise de décisions et reconnaître les situations à risque élevé (l'initiative Système de navigation moderne – phase 1);
- Améliorer le système d'aides à la navigation à Kitimat, en Colombie-Britannique, pour répondre efficacement aux exigences des utilisateurs (l'initiative Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat et l'initiative Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat);
- Concevoir le nouveau projet pilote de planification de l'intervention sectorielle qui sera mis en œuvre dans quatre secteurs du Canada et faire participer les intervenants au processus de planification (le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle);
- Recueillir et analyser des renseignements et des données scientifiques et sur les écosystèmes marins pour appuyer des éléments des initiatives dans le cadre du SSCMNC (l'initiative Recherche et activités scientifiques et l'initiative Science et technologie pour le nettoyage);
- Mettre en œuvre le Système de commandement des interventions pour renforcer l'intervention en cas de pollution et d'incident en milieu marin (l'initiative Système de commandement des interventions).

Environnement et Changement climatique Canada

Les initiatives du SSCMNC auxquelles ECCC participe cadrent essentiellement avec la priorité du ministère liée à un environnement propre, comme il est indiqué dans le RPP 2015-2016 du ministère. Cette priorité consiste à gérer les substances et les déchets, et à réduire la pollution qui a un effet nocif direct ou indirect sur la santé humaine ou l'environnement. Comme il est mentionné dans ce RPP, le ministère appuie cette priorité de la façon suivante :

- Mener des études sur les déversements de bitume dilué à l'appui du régime fédéral de classe mondiale en matière de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Ces études sont axées sur les propriétés physiques et chimiques du bitume déversé ainsi que sur son évolution et son comportement, et portent également sur la modélisation des déversements, les contre-mesures et les interactions avec la côte (initiatives Recherche et activités scientifiques, Science et technologie pour le nettoyage et Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin);
- Fournir des conseils scientifiques à l'appui de la prévention des déversements, de la préparation, de l'intervention et du rétablissement en cas de déversements, notamment les prévisions météorologiques, la modélisation des trajectoires des contaminants, la cartographie des zones sensibles, l'établissement des priorités en matière de nettoyage et la protection des écosystèmes et des espèces sauvages vulnérables, comme les oiseaux migrateurs (les initiatives Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite, Recherche et activités scientifiques, Science et technologie pour le nettoyage et Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle);
- Fournir de l'information scientifique sur les conditions changeantes du vent, des vagues et du climat, y compris les températures extrêmes (Science et technologie pour le nettoyage);
- Contribuer à la mise en œuvre des initiatives de classe mondiale sur la sûreté extracôtière et ferroviaire ainsi que la sûreté des pipelines et des pétroliers, y compris l'élaboration de directives relatives à l'analyse des avantages environnementaux nets (l'initiative Mesures d'intervention de rechange).

Certaines initiatives du SSCMNC auxquelles ECCC participe cadrent également avec les priorités ministérielles suivantes :

- Soutenir des mesures d'intervention d'urgence efficaces associées au transport maritime, y compris l'établissement de meilleurs renseignements de référence sur la répartition et l'abondance des oiseaux dans les milieux marins (initiative Recherche et activités scientifiques);
- Amorcer des travaux pour remanier les renseignements sur les conditions météorologiques maritimes, en mettant l'accent sur la préparation d'avertissements fondés sur l'impact afin de répondre aux besoins des marins (initiative Science et technologie pour le nettoyage);
- Continuer d'améliorer les modèles informatiques pour les conditions météorologiques et l'état de la glace, afin de mieux prévoir la concentration et les mouvements de la glace de mer ainsi que la pression interne de la glace et les courants océaniques (initiative Science et technologie pour le nettoyage).

Ressources naturelles Canada

La priorité de RNCan consistant à tirer profit des connaissances scientifiques et technologiques pour gérer les risques d'atteinte à la sécurité et à la sûreté cadre avec les initiatives dans le cadre du SSCMNC. RNCan joue un rôle important dans la préparation aux urgences associées aux catastrophes naturelles et d'origine humaine, y compris aux incidents industriels, et dans la gestion de ceux-ci. Dans le RPP 2015-2016 de RNCan, le ministère s'engage à mener des travaux sur la gestion interministérielle des urgences et à diffuser son expertise scientifique (les initiatives Science et technologie pour le nettoyage, Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte nord de la C.-B. et Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin).

HARMONISATION AVEC LES RÉSULTATS STRATÉGIQUES MINISTÉRIELS

Constatation n° 4 : Les initiatives du SSCMNC sont harmonisées avec les résultats stratégiques des ministères.

L'initiative du SSCMNC est harmonisée avec les résultats stratégiques (RS) des ministères et les programmes de l'architecture d'alignement des programmes (AAP) des ministères participant (voir le tableau 10).

Tableau 10 : Initiative du SSCMNC par résultat stratégique et programme de l'AAP des ministères.

Ministère	Résultat stratégique	Programme
Transports Canada	RS2 – Un réseau de transport respectueux de l'environnement	Programme 2.2 : Eau propre – Transport Programme 3.2 : Sécurité maritime
	RS3 – Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
Ministère des Pêches et des Océans	RS1 – Secteurs maritimes et des pêches économiquement prospères	Programme 1.8 : Navigation maritime
	RS2 – Des écosystèmes aquatiques durables	Programme 2.4 : Services d'intervention environnementale
	RS3 – Des eaux sécuritaires et sécurisées	Programme 3.1 : Services de recherche et sauvetage Programme 3.2 : Services de communications et de trafic maritimes Programme 3.7 : Produits et services hydrographiques
Environnement et Changement climatique Canada	RS1 – L'environnement naturel du Canada est conservé et restauré pour les générations actuelles et à venir	Programme 1.1 : Biodiversité – Espèces sauvages et habitats
	RS2 – La population canadienne est équipée pour prendre des décisions éclairées quant aux conditions changeantes du temps, de l'eau et du climat	Programme 2.1 : Services météorologiques et environnementaux pour les Canadiens Programme 2.2 : Services météorologiques et environnementaux pour les utilisateurs ciblés
	RS3 – Les menaces que représente la pollution pour les Canadiens ainsi que pour leur environnement sont minimisées	Programme 3.1 : Gestion des substances et des déchets

Ministère	Résultat stratégique	Programme
Ressources naturelles Canada	RS2 – Les secteurs des ressources naturelles et les consommateurs sont respectueux de l’environnement	Programme 2.2 : Innovation technologique
	RS3 – Les Canadiens ont l’information nécessaire pour gérer leurs terres et leurs ressources naturelles, et sont protégés contre les risques associés	Programme 3.1 : Protection des Canadiens et des ressources naturelles

Par ailleurs, les évaluateurs ont réussi à harmoniser chaque initiative avec un ou plusieurs résultats stratégiques des AAP des ministères (voir l’[annexe B](#)).

NÉCESSITÉ/JUSTIFICATION CONSTANTE

Constatation n°5 : **Le SSCMNC ou des initiatives du genre demeurent nécessaires pour permettre le développement des ressources naturelles et l’expansion des exportations au moyen du transport maritime de façon à limiter au minimum les conséquences possibles sur l’environnement et la sécurité maritime, et à inspirer confiance aux Canadiens.**

Le Comité d’experts sur la sécurité des navires-citernes (de l’initiative Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d’intervention en cas de déversements d’hydrocarbures) a indiqué dans son premier rapport que le Régime canadien de préparation et d’intervention en cas de déversements d’hydrocarbures par des navires a grandement contribué au nombre limité de déversements d’hydrocarbures au pays, mais que le régime a été créé il y a près de 20 ans et que depuis lors, le secteur des ressources naturelles du Canada a connu une croissance importante, tout comme le volume d’hydrocarbures et de substances dangereuses et nocives transporté dans les eaux canadiennes. Autrement dit, l’une des raisons de l’initiative du SSCMNC est qu’il était temps de revoir le Régime canadien de préparation et d’intervention en cas de déversements d’hydrocarbures par des navires compte tenu de la croissance du secteur des ressources et de l’augmentation du trafic maritime, et d’y apporter des améliorations au besoin.

Le Comité d’experts sur la sécurité des navires-citernes a fait un certain nombre de recommandations, dont beaucoup ont modelé les initiatives subséquentes dans le cadre du SSCMNC. Par exemple, il a fait des recommandations relativement à la planification de l’intervention sectorielle qui sont mises en œuvre au moyen du Projet pilote de planification de l’intervention sectorielle. De même, il a recommandé que le gouvernement du Canada supprime les obstacles législatifs à l’utilisation de mesures d’intervention de rechange, qui sont également examinés dans le cadre d’initiatives du SSCMNC, soit l’Examen des agents de traitement et des contre-mesures et l’initiative des Mesures d’intervention de rechange.

Une autre raison d’être de certaines initiatives dans le cadre du SSCMNC est qu’elles donnent suite aux recommandations que le Commissaire à l’environnement et au développement durable (CEDD) a formulées dans ses rapports en vue d’améliorer la préparation et l’intervention en cas de déversements d’hydrocarbures par des navires. Par exemple, dans le rapport 2010 du CEDD, on recommande que TC et la GCC effectuent une évaluation des risques liés aux déversements d’hydrocarbures par des navires qui couvre les trois côtes du Canada en consultation avec ECCC et l’industrie du transport maritime. L’initiative du SSCMNC comprend un certain nombre d’évaluations des risques liés aux déversements

d'hydrocarbures par des navires, dont deux font partie de l'initiative Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

La même vérification a remis en question les capacités du SGI à inclure d'autres partenaires d'intervention rapidement et efficacement lors d'une urgence, notant que le SGI était un système de gestion des incidents créé par la GCC et faisant appel à des opérations et à de la documentation élaborées par la GCC qui le rend incompatible avec le SCI standard utilisé par les autres ministères du gouvernement et l'industrie. L'initiative du SSCMNC comprend deux initiatives qui répondent à cette préoccupation : le Système de commandement des interventions (SCI) et le Soutien au commandement des interventions.

Enfin, dans le rapport 2012 du CEDD, on recommande que TC effectue un examen exhaustif des risques liés au régime de responsabilité et d'indemnisation en matière de transport maritime, en tenant compte des capacités limitées d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires et de l'augmentation prévue de la taille des pétroliers et des déplacements de navires transportant des substances nocives pour l'environnement dans les eaux canadiennes. L'initiative du SSCMNC comprend deux initiatives liées au régime de responsabilité et d'indemnisation en matière de transport maritime – une consistant en un examen et l'autre étant de nature législative et réglementaire.

La raison d'être la plus convaincante de l'initiative du SSCMNC est probablement le développement des ressources proposé, plus particulièrement l'expansion possible du secteur pétrolier et gazier dans l'Ouest du Canada et le souhait du secteur de conquérir de nouveaux marchés, particulièrement l'Asie, grâce au développement des pipelines et des terminaux maritimes en C.-B. Au début de l'examen, deux projets d'expansion proposés étaient à l'étude : le projet d'expansion de Trans Mountain (par Burnaby) et le projet Enbridge Northern Gateway (par Kitimat)³. On prévoyait qu'à eux seuls, ces deux projets d'expansion augmenteraient le nombre de pétroliers faisant le voyage le long des côtes de la Colombie-Britannique, passant de 1 180 voyages à 2 280 voyages par année (gouvernement de la Colombie-Britannique, 2012), et une augmentation du trafic de pétroliers accroît le risque d'accident. {SUPPRIMÉ AIPRP} En 2012, l'une des conditions préalables établies par le gouvernement provincial pour la réalisation de projets d'oléoducs était la création d'un régime de classe mondiale d'intervention en cas de déversements en milieu marin (gouvernement de la Colombie-Britannique, 2012)⁴.

Par ailleurs, un certain nombre de projets de gaz naturel liquéfié (GNL) ont été proposés dans la région; neuf pour la côte Ouest, dont trois pour la région de Kitimat⁵ – Kitimat LNG, Douglas Channel LNG et

³À la fin du mois de novembre 2016, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il approuvait le projet d'expansion de Trans Mountain et qu'il rejetait le projet Enbridge Northern Gateway, soit après qu'on eût terminé le rapport sur l'examen de la mise en œuvre.

⁴ En 2012, le gouvernement de la Colombie-Britannique a établi cinq conditions pour donner son appui aux projets d'exploitation pétrolière et de construction d'oléoducs sur la côte Ouest dans son document intitulé *Requirements for British Columbia to Consider Support for Heavy Oil Pipelines*, notamment la réalisation d'un examen environnemental; une intervention de classe mondiale en cas de déversements en milieu marin; la prévention des déversements de pétrole terrestres; l'examen des exigences juridiques, des droits issus de traités des Autochtones et des débouchés pour ces derniers liés à de tels projets; ainsi qu'une « juste part » pour la province des avantages fiscaux et économiques.

⁵ Les initiatives du SSCMNC qui incluent la région de Kitimat sont les suivantes : Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat; Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat; Recherche et activités scientifiques; Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B.; Gouvernance appropriée pour les ports et Centre de Transports Canada à Kitimat.

LNG Canada⁶. À eux seuls, ces trois projets pourraient entraîner une augmentation des exportations de GNL d'environ 36 millions de tonnes par année, ce qui se traduirait par une augmentation de méthaniers faisant escale dans la région de l'ordre de 500 par année, à compter de 2016. Cela entraînerait une augmentation du risque de déversements de combustible de soute (combustible utilisé pour le fonctionnement ou la propulsion du navire). En moyenne, il y a eu deux déversements de combustible de soute de l'ordre de 10 à 100 tonnes chaque année au Canada depuis 2003 et un déversement de produits pétroliers raffinés tous les deux ans au cours de la même période. Cette situation entraînerait également une augmentation du risque de collision avec d'autres navires en raison du trafic maritime accru.

Une autre raison d'être de l'initiative du SSCMNC, également mentionnée par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes (dans son deuxième rapport), est que le recul des glaces polaires de plusieurs années dans le Nord du Canada et les améliorations à la construction et à la technologie des navires augmentent la possibilité de trafic maritime dans le Nord. Ces changements augmentent également la possibilité d'exploration et de développement des ressources dans le Nord, et compte tenu de l'immensité du Nord, de nombreuses régions sont toujours mal desservies et dangereuses, compromettant la sécurité de la navigation maritime et créant des risques pour le milieu marin. À l'heure actuelle, il y a peu d'infrastructures de navigation dans le Nord, sans parler de la technologie et des moyens de nettoyer les marées noires et d'autres déversements de produits chimiques causés par des navires. La raison d'être est particulièrement pertinente pour la phase III de l'initiative du SSCMNC, bien que certains travaux préparatoires dans le Nord aient été entrepris dans les phases précédentes, c.-à-d. l'initiative du Comité d'experts et ses recommandations pour la région au nord du 60^e parallèle ainsi que l'initiative Préparer le terrain pour l'Arctique.

Le SSCMNC ou des initiatives du genre demeurent clairement nécessaires pour mettre à niveau le régime de prévention, de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires afin de tenir compte des nombreuses recommandations formulées ces dernières années, particulièrement dans le Nord. {SUPPRIMÉ AIPRP} il est nécessaire de poursuivre des initiatives comme le SSCMNC ou des initiatives similaires.

⁶ On ne sait pas exactement quel est l'état de ces projets. Selon une source, la décision de désigner Kitimat comme port public se fonde sur la proposition d'aménagement de cinq installations de GNL dans la région de Kitimat, mais selon les données disponibles au début de 2016, un projet était annulé, trois étaient mis sur la glace et un était considéré comme inactif. Toutefois, sur la page des projets majeurs du site Web de Kitimat, il est indiqué qu'une décision d'investissement définitive doit toujours être prise au sujet du projet Kitimat LNG, mais que la préparation du chantier et d'autres travaux préparatoires sont en cours, tout comme la construction de logements provisoires pour les travailleurs sur le site de l'ancienne usine de papier Eurocan Pulp & Paper. En ce qui concerne le projet LNG Canada, on indique que des certificats provinciaux et fédéraux d'évaluation environnementale ont été délivrés pour le projet. En janvier 2016, un permis d'exportation valide 40 ans a été accordé par l'Office national de l'énergie. On pourrait décider de passer à la phase de développement du projet dans la première moitié de 2016 et de le lancer vers la fin de la décennie (en attendant les approbations réglementaires et décisions d'investissement). En ce qui concerne le projet Douglas Channel LNG, on indique que des accords de location ont été conclus avec la Nation Haisla pour l'occupation des terres et l'accès à l'eau. On a également conclu des accords sur la capacité pipelinère avec Pacific Northern Gas pour l'approvisionnement en gaz à long terme au moyen de son réseau de pipelines existant desservant Kitimat. Le consortium pense que les exportations de GNL pourraient commencer dès 2018. De nombreuses autres propositions d'exploitation de ressources sont en cours dans la région de Kitimat, y compris deux projets de raffinerie et trois nouveaux projets de gazoduc. Voir : <http://www.kitimat.ca/EN/main/business/invest-in-kitimat/major-projects.html>

En bref, à l'origine, la raison d'être de l'initiative du SSCMNC (phases 1A, 1B et 2) comportait plusieurs facettes et elle a évolué au fil du temps pour répondre à certains besoins en sécurité maritime et besoins environnementaux liés à la prévention, à la préparation et à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, ainsi qu'à la responsabilité et à l'indemnisation, afin de donner suite aux recommandations relatives aux améliorations du CEDD et du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes et de s'adapter aux nouvelles tendances en ce qui concerne l'augmentation du trafic maritime et l'exploitation des ressources.

Pertinentes lorsqu'elles ont été élaborées, les initiatives dans le cadre du SSCMNC le sont toujours, et elles ont jeté les bases des améliorations futures. D'autres initiatives similaires sont toujours nécessaires pour renforcer l'intégrité du régime, jusqu'à ce que celui-ci soit entièrement modernisé pour couvrir les risques accrus que l'augmentation du trafic des pétroliers, résultant du développement du secteur pétrolier et gazier, pose pour les eaux et les côtes canadiennes; et jusqu'à ce qu'il obtienne le statut de régime de classe mondiale qui inspire confiance aux Canadiens.

RENDEMENT

La présente section fait état des résultats de l'examen en ce qui concerne l'état de la mise en œuvre des initiatives, de l'utilisation des ressources, des extraits et des réalisations dans le contexte des résultats, de la gouvernance et de l'état de préparation à l'évaluation prévue pour 2018-2019.

ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE

Bien qu'un grand nombre d'initiatives aient été retardées ou accusent des retards, cela est attribuable en grande partie à des facteurs qui n'auraient pas pu être atténués, et les objectifs de très peu d'initiatives risquent de ne pas être atteints.

Constatation n° 6 : Un grand nombre d'initiatives ont été retardées au-delà de leur date d'achèvement prévue (10 sur 32) ou accusent des retards (7 sur 32), mais certaines de ces dernières pourraient encore être achevées dans les délais prévus.

Des 32 initiatives, huit ont été achevées. Sept des initiatives achevées sont des examens. L'initiative Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes de TC a été comptée comme l'un des examens achevés. Toutefois, il faut nuancer l'énoncé selon lequel cette initiative a été achevée, étant donné qu'elle comptait d'autres produits livrables que l'examen, et que l'examen a mené à la conclusion que l'approche réglementaire prévue en vertu de la LMMC 2001 n'était pas la meilleure façon d'atteindre les objectifs de l'initiative. Par conséquent, ces autres objectifs seront maintenant réalisés dans le cadre de l'initiative Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes, qui a été retardée. L'initiative Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite d'ECCC est la seule initiative qui n'est pas un examen et qui a été achevée.

Au total, six initiatives sont en voie d'être achevées dans les délais prévus. L'une de ces six initiatives a été retardée de deux ans à son lancement (le Programme de financement de la participation communautaire), mais est maintenant sur la bonne voie comme programme d'un an, plutôt que de trois ans. Il reste à voir si tous les fonds peuvent être dépensés en un an. Une autre des initiatives comptées comme étant sur la bonne voie, l'initiative Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC, est sur la bonne voie seulement en raison d'un changement de plans et de la décision selon laquelle certains des produits livrables prévus n'étaient plus nécessaires.

L'initiative de l'Équipe d'experts internationaux en sécurité des navires-citernes a été annulée, puisqu'on a décidé que, telle qu'elle avait été conçue, elle n'était pas représentative du régime pancanadien et que certaines de ses parties recoupaient le travail du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes.

Des 17 initiatives restantes, six accusent des retards, mais pourraient néanmoins être achevées dans les délais prévus⁷. Une septième, Surveillance et contrôle systématiques des navires (PNSA), est un cas

⁷ Cela est fondé sur le fait que les BPR (bureaux de première responsabilité) ont indiqué aux évaluateurs que, même s'ils avaient accusé un certain nombre de retards, ils croyaient pouvoir trouver des façons d'achever les projets pour la date d'achèvement initiale, comme en accélérant l'exécution de certains éléments des initiatives ou en exécutant plusieurs éléments des initiatives en parallèle.

spécial. {SUPPRIMÉ AIPRP} Toutefois, compte tenu de la restructuration budgétaire à TC, le PNSA a dû les réduire.

Tableau 11 : État de la mise en œuvre des initiatives dans le cadre du SSCMNC

État d'avancement à TC	N ^{bre} d'initiatives	Conséquences
Achevée	8	L'initiative peut avoir accusé des retards ou non, mais elle a été achevée.
Sur la bonne voie	6	L'initiative est en voie d'être achevée dans les délais prévus et aucun retard n'a été signalé.
Accusant des retards	7	L'initiative est en cours, mais elle accuse des retards et/ou n'a pas atteint les cibles relatives aux activités courantes. Dans certains cas, des mesures ont été prises pour tenter de respecter la date d'achèvement initiale. L'initiative pourrait être achevée dans les délais prévus ou non.
Retardée	10	L'initiative a été retardée (ou on s'attend à ce qu'elle soit retardée) au-delà de sa date d'achèvement prévue et/ou n'a pas atteint les cibles relatives aux activités courantes.
Annulée	1	L'initiative a été annulée dès le début.

Il reste donc 10 initiatives, qui ont toutes été retardées au-delà de leur date d'achèvement prévue (ces initiatives sont indiquées plus loin, dans la troisième colonne du [tableau 13](#)). Cela pourrait être considéré comme un taux de retard élevé (le taux est de 31 % si l'on considère seulement les initiatives retardées au-delà de leur date d'achèvement prévue et 53 % si l'on tient compte également des initiatives accusant des retards), cependant, un examen des raisons des retards révèle que l'initiative dans son ensemble a été mise en œuvre au cours d'une période inhabituelle, ce qui a entraîné un nombre plus élevé d'initiatives retardées que cela n'aurait été le cas autrement.

Constatation n° 7 : Une analyse des raisons signalées des retards indique que l'initiative du SSCMNC a été mise en œuvre au cours d'une période inhabituelle (p. ex., la restructuration budgétaire à TC), et que cela a entraîné un nombre plus élevé d'initiatives ayant accusé ou accusant des retards que cela n'aurait été le cas autrement.

L'une des raisons les plus fréquentes des retards (voir le tableau 12) était des problèmes d'administration ou de RH (signalée neuf fois). Cela comprend les retards attribuables à de longs processus de passation de marchés, d'approvisionnement, de classification ou de dotation en personnel. Cela comprend également le départ d'employés ayant une expertise spécialisée et la difficulté à trouver l'expertise spécialisée nécessaire (p. ex., des scientifiques spécialisés), et les retards accusés dans le cadre de l'obtention des services de TI nécessaires auprès de Services partagés Canada, comme la capacité informatique de haute performance nécessaire pour la modélisation à haute résolution.

Dans certains cas, les retards auraient peut-être pu être atténués grâce à une meilleure planification. Toutefois, dans d'autres cas, les fonds ont été reçus tard dans l'exercice, de telle sorte que l'on n'a tout simplement pas eu le temps d'achever les longs processus administratifs.

Des changements de plans ou de circonstances, qui n'auraient pas pu être prévus, ont touché sept initiatives. Cela comprend des modifications de conception imprévues pour un projet de construction (le simulateur d'environnement de la prochaine génération d'ECCC), la non-approbation de projets de ressources (ce qui a une incidence sur la nécessité immédiate de certaines initiatives), un examen donnant lieu à un autre plan d'action que prévu, ou une évaluation d'un logiciel prêt à l'emploi donnant lieu à son rejet et à la création de capacités de modélisation personnalisées à l'interne.

Tableau 12 : Principales raisons signalées pour les retards par initiative dans le cadre du SSCMNC

Principales raisons des retards	N ^{bre} d'initiatives	Projets
		Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2
Problèmes d'administration ou de RH	9	Recherche et activités scientifiques (Modélisation du devenir et du comportement – MPO) {Phase 1A}
		Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et modernisation du Programme d'intervention environnementale</i> (TC) {Phase 1A}
		Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC) {Phase 1B}
		Partenariats publics, privés et communautaires (GCC) {Phase 1B}
		Système de commandement des interventions (GCC) Phase 1B}
		Science et technologie pour le nettoyage (Évaluation des risques de pollution en milieu marin et des produits des sables bitumineux et capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer à haute résolution, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et améliorées – ECCC; Modélisation océanique à haute résolution – MPO){Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (MPO) {Phase 2}
		Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC) {Phase 2}
Changements de plans ou de circonstances	7	Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (MPO-GCC) {Phase 1A}
		Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (Acheter et installer des marégraphes et des courants modèles – MPO) {Phase 1A}
		Centre de Transports Canada à Kitimat (TC) {Phase 1A}
		Recherche et activités scientifiques (Orientation et soutien pour la surveillance de base des oiseaux de mer – ECCC) {Phase 1A}
		Gouvernance appropriée pour les ports (TC) {Phase 1B}
		Science et technologie pour le nettoyage (Amélioration de la modélisation opérationnelle des déversements d'hydrocarbures, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et des capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer – ECCC) {Phase 1B}
		Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC) {Phase 2}
Restructuration budgétaire ou manque de ressources à TC	6	Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et modernisation du Programme d'intervention environnementale</i> (TC) {Phase 1A}
		Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes (TC) {Phase 1B}
		Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPO (TC) {Phase 1B}
		Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC) {Phase 1B}
		Partenariats publics, privés et communautaires (TC) {Phase 1B}
		Système de navigation moderne – phase 1 (TC) {Phase 2}
Difficultés techniques ou services	2	Recherche et activités scientifiques (Inventaire des ressources marines –

Principales raisons des retards	N ^{bre} d'initiatives	Projets
de TI		MPO, Cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques – MPO, Recherche et conseils relativement aux interactions avec les écosystèmes – MPO {Phase 1A}
		Système de navigation moderne – phase 1 (ECCC) {Phase 2}
Intempéries et défaillance mécanique	2	Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (Relevés multifaisceaux dans les chenaux de navigation critiques – SHC; Gestion et production des données – SHC) {Phase 1A}
		Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC) {Phase 1B}

La restructuration budgétaire à TC et le manque de ressources ont également retardé un grand nombre d'initiatives (soit six). Cela a créé un environnement inhabituel pour la mise en œuvre de l'initiative du SSCMNC, une situation qui n'aurait pas pu être atténuée et qui, en fin de compte, a augmenté le nombre d'initiatives retardées au-delà de leur date d'achèvement (ou accusant des retards) au-delà de ce à quoi on aurait pu s'attendre.

Quelques raisons inhabituelles ont également expliqué les retards. Par exemple, deux initiatives ont été retardées en raison de difficultés techniques. Cela comprend les difficultés techniques associées au déploiement de l'équipement de navigation (c.-à-d. les bouées intelligentes) et l'incapacité des services de TI de fournir un serveur de système d'information géographique (SIG) fonctionnel pour l'exécution de l'analyse des données géospatiales (trois éléments de l'initiative Recherche et activités scientifiques ont été touchés). En dernier lieu, quelques initiatives ont été retardées en raison d'intempéries ou de défaillances mécaniques (c.-à-d. des navires ou des avions tombant en panne).

Constatation n° 8 : Pour plusieurs des initiatives qui ont été retardées ou qui accusent des retards, il n'y a pas de conséquences. Si on tient compte des conséquences et des autres facteurs de risque, comme les nouvelles dates cibles et dispositions de financement, sept initiatives représentent une source de préoccupation, du fait qu'elles nécessitent une surveillance plus étroite (2) ou la prise de mesures (5).

Certaines des initiatives retardées ne constituent pas une source de préoccupation, parce que le retard n'a pas de conséquences. Par exemple, trois des initiatives retardées seront achevées au cours du prochain exercice, et des dispositions ont été prises pour reporter les fonds nécessaires pour tenir compte des retards ou les travaux seront achevés à l'aide des ressources des services votés. Ces trois initiatives sont toutes des initiatives scientifiques, c'est-à-dire l'initiative Recherche et activités scientifiques du MPO et d'ECCC, et les initiatives Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat et Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat du MPO.

Pour les autres initiatives, il y a des conséquences à ce qu'elles soient retardées ou à ce que leurs activités courantes soient réduites. Un exemple du deuxième cas est l'initiative du PNSA. Les réductions apportées aux heures de surveillance de la pollution et aux activités d'éducation et de sensibilisation du PNSA ont probablement réduit l'efficacité du programme en tant que moyen de dissuasion des pollueurs⁸. Des exemples du premier cas sont les initiatives pour lesquelles aucun modèle ou aucune stratégie d'établissement des coûts pour les inspections n'a été élaboré, tel qu'il avait été prévu

⁸ Voir la note de bas de page 12 à la page 48.

initialement. Par conséquent, des fonds sont exigés pour couvrir le coût des inspections. Par exemple, TERMPOL et les Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes.

Afin d'avoir une meilleure idée quant à savoir lesquelles des initiatives retardées (ou des initiatives accusant des retards) constituaient une source de préoccupation, les évaluateurs ont classé les initiatives selon l'état d'avancement de la mise en œuvre, les conséquences (de ne pas achever l'initiative dans les délais prévus ou d'exécuter les activités courantes dans la mesure prévue) et d'autres facteurs liés aux risques. Ces autres facteurs sont les suivants :

- Le nombre de jalons touchés ou retardés.
- La probabilité que l'initiative soit achevée pour la date d'achèvement initiale et le fait que les cibles courantes sont atteintes ou non.
- Le fait qu'il y a un calendrier révisé ou un plan clair pour le respect des dates cibles ou non.
- Le fait que l'initiative aura besoin de fonds supplémentaires pour se poursuivre ou non (selon que des personnes le signalent et que l'initiative recevait des fonds).
- La complexité de l'initiative (le nombre d'éléments, le montant des fonds en dollars et le nombre de ministères concernés).

Le [tableau 13](#) présente les résultats de ce classement. Les évaluateurs ont identifié d'un rondvert (●) les initiatives qui avaient été retardées au-delà de leur date d'achèvement initiale, mais pour lesquelles des ressources avaient été identifiées pour les achever et une stratégie d'achèvement avait été établie, et les initiatives qui étaient sur la bonne voie, afin d'indiquer que l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces initiatives ne constituait pas une source de préoccupation. On a attribué à ces initiatives retardées une cote de 2 ou moins sur l'échelle de risque (voir l'[annexe C](#) pour connaître la cote des initiatives pour chacun des éléments de risque).

L'une de ces initiatives est l'initiative Centre de Transports Canada (CTC) à Kitimat. Les projets de ressources dans la région de Kitimat n'ont pas encore été approuvés, et, par conséquent, la circulation de navires-citernes n'a pas encore augmenté à des niveaux qui justifieraient l'affectation permanente d'inspecteurs à un CTC à Kitimat. De même, dans le cas de l'initiative Gouvernance appropriée pour les ports, il n'y a pas de nécessité urgente que Kitimat ait une désignation de port public sous le régime de la *Loi maritime du Canada*, compte tenu des niveaux de circulation actuels. Lorsque la présence d'inspecteurs est requise dans la région de Kitimat, des inspecteurs s'y rendent à partir de Prince Rupert ou de Vancouver, et l'initiative Gouvernance appropriée pour les ports est financée à même les ressources existantes. Au total, les évaluateurs ont attribué à l'état d'avancement de la mise en œuvre de 13 initiatives la cote verte – pas un sujet de préoccupation (●). Les initiatives qui sont sur la bonne voie sont comprises dans ce total.

Il y a deux initiatives qui accusent des retards et auxquelles les évaluateurs ont attribué un panneau avertisseur (◆) pour indiquer qu'elles nécessitaient une surveillance plus étroite ou un suivi. Il s'agit de 1) l'initiative Partenariats publics, privés et communautaires (GCC) et de 2) l'initiative Système de navigation moderne – phase 1 dans son ensemble. Ces initiatives accusent plusieurs retards; on n'a pas établi de calendrier d'achèvement révisé pour ces initiatives. La deuxième initiative est complexe, alors que la première ne sera probablement pas achevée pour la date d'achèvement initiale, selon l'évaluation effectuée par les évaluateurs. Il est trop tôt pour déterminer si l'initiative Système de navigation moderne – phase 1 sera achevée dans les délais prévus et quelles pourraient être les conséquences, étant donné que sa date d'achèvement est plus tardive que la plupart {SUPPRIMÉ

AIPRP}. Les initiatives auxquelles on a attribué un panneau avertisseur ont reçu une cote de 3 sur l'échelle de risque.

Les évaluateurs ont également attribué un panneau avertisseur (◆) à l'un des éléments de l'initiative Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (MPO-SHC), seulement parce qu'on avait accusé des retards liés à la négociation d'un processus de mise en œuvre pour le système de radiodiffusion entre le SHC et la GCC, et qu'aucune date cible n'avait été établie pour cette mise en œuvre. Pourtant, c'était là la raison d'être de l'initiative.

En dernier lieu, il y a cinq initiatives auxquelles les évaluateurs ont attribué un drapeau rouge (🚩) pour indiquer que des mesures doivent être prises :

- Modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC)

La date d'achèvement initiale prévue était 2016-2017.

L'achèvement du travail de réglementation d'ici la fin de l'exercice 2016-2017 dépendra de l'absence d'autre modification ou priorité réglementaire à la suite des consultations auprès de l'industrie et de la disponibilité des rédacteurs juridiques.

Les contraintes en matière de personnel liées à la restructuration budgétaire de TC ont ralenti le travail associé au Programme d'intervention environnementale et ont nui à la capacité du programme d'atteindre ses objectifs d'accroître le nombre d'inspections de conformité aux installations de manutention des hydrocarbures.

Il est possible qu'il faille trouver d'autres sources de financement⁹.

- Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes (TC)

La date d'achèvement initiale prévue était 2016-2017.

TC a atteint la cible d'inspecter tous les navires-citernes battant pavillon étranger en 2014-2015, comme il devait le faire. Toutefois, au T3 et au T4 de 2015-2016, les inspections ont été effectuées en fonction du risque en raison de la restructuration budgétaire de TC.

La rédaction des modifications a également été retardée par la restructuration budgétaire, et on s'attend à ce qu'elle soit achevée à l'automne 2016. La stratégie de recouvrement des coûts des inspections a également été retardée, et on s'attend à ce qu'elle ne soit pas mise en œuvre avant 2018-2019, au plus tôt.

{SUPPRIMÉ AIPRP}

Un financement temporaire supplémentaire sera nécessaire pour l'exercice 2017-2018 et les exercices suivants.

- Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL (TC)

⁹ En septembre 2016, le CGX (la direction de TC) a approuvé la poursuite de la mise en œuvre de la modernisation du Programme d'intervention environnementale et, à ce titre, a autorisé la dotation en personnel des postes régionaux. Par conséquent, au moment de la rédaction du présent rapport, cette initiative a peut-être un risque potentiel plutôt que des risques identifiables

La date d'achèvement initiale prévue était 2013-2014.

Cette initiative accuse des retards en ce qui concerne l'élaboration de son modèle de recouvrement des coûts à long terme.

La demande d'examens TERMPOL s'accroît.

L'initiative a été financée à même les ressources existantes.

On n'a pas de ressources pour poursuivre les consultations sur les options réglementaires¹⁰.

- Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, la GCC, le MPO et ECCC)

La date d'achèvement initiale prévue était 2016-2017.

Le report des activités de mobilisation a retardé les autres éléments de l'initiative.

La quantité de travail et le séquençage des activités d'analyse des risques, de planification et de politiques ont donné lieu à des retards liés au projet dans son ensemble allant au-delà de 2016-2017. L'achèvement du projet est maintenant prévu pour le premier trimestre de 2017-2018¹¹.

L'état d'avancement de la mise en œuvre de cette initiative a une incidence sur le Programme de financement de la participation communautaire.

- Surveillance et contrôle systématiques des navires – Programme national de surveillance aérienne – PNSA (TC).

Le PNSA accuse des retards, mais le sujet de préoccupation plus grave est que, compte tenu de la restructuration budgétaire de TC, il a fallu réduire les activités courantes du PNSA.

On s'attendait à ce que le PNSA augmente le nombre d'heures de vol de patrouille antipollution à environ 2 300 heures par année à l'échelle nationale pour les quatre premières années (de 2012 à 2016) et à 2 800 heures en 2017-2018 et par la suite. En 2015-2016, dans le cadre du PNSA, on a fait seulement 1 939 heures de vol de patrouille antipollution. En 2016-2017, TC prévoit faire seulement 1 300 heures de vol.

De plus, les responsables du programme ont dû annuler les activités d'éducation et de sensibilisation, limiter les vols de surveillance de la pollution les fins de semaine et les jours fériés, et réduire les patrouilles de nuit et les heures supplémentaires.

Tous ces changements ont eu pour effet de réduire l'efficacité du PNSA en matière de prévention de la pollution¹².

Il n'est pas clair quand le PNSA obtiendra les fonds nécessaires pour reprendre l'accroissement de ses activités courantes¹³.

¹⁰ {SUPPRIMÉ AIPRP}

¹¹ {SUPPRIMÉ AIPRP}

¹² La raison en est que l'efficacité du PNSA dépend de sa capacité de dissuader les pollueurs. Cette capacité dépend, elle, du fait que les membres de l'industrie de la navigation commerciale savent que le PNSA les surveille (les activités d'éducation et de sensibilisation) et qu'ils ne connaissent pas les horaires de vol du PNSA. Si les heures de vol sont régulières, comme de 9 h à 17 h, du lundi au vendredi, les pollueurs savent qu'ils peuvent polluer sans se faire prendre en dehors de ces heures et de ces jours. De même, comme pour le maintien de l'ordre, l'efficacité de la dissuasion, en ce qui concerne le nombre de contrevenants appréhendés ou dissuadés, dépend du nombre d'heures de patrouille.

On a attribué à ces initiatives une cote de 4 ou plus sur l'échelle de risque (6 au maximum). Afin d'obtenir des renseignements plus détaillés sur la cote attribuée à ces initiatives pour chaque élément de risque, veuillez consulter l'[annexe C](#).

Tableau 13 : Date d'achèvement, état d'avancement de la mise en œuvre et classification de risque des initiatives dans le cadre du SSCMNC

Initiative	Date d'achèvement	État d'avancement à TC			Classification de risque
		Phase 1A	Phase 1B	Phase 2	
	Phase du SSCMNC :	Phase 1A	Phase 1B	Phase 2	
Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (MPO-GCC) {Phase 1A}	2016-2017	Retardée			
Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat (MPO-SHC) {Phase 1A}	2015-2016	Retardée			
Relevés multifaisceaux dans les chenaux de navigation critiques (SHC) {Phase 1A}		Achevée			
Acheter et installer des marégraphes et des courants modèles (MPO-SHC) {Phase 1A}		Retardée			
Gestion et production des données (SHC) {Phase 1A}		Retardée			
Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (TC) {Phase 1A}	2014-2015	Achevée (qualifiée)			
Centre de Transports Canada à Kitimat (TC) {Phase 1A}	2016-2017	Retardée			
Modifications à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC) {Phase 1A}	2016-2017	Retardée			
Équipe d'experts internationaux en sécurité des navires-citernes (TC) {Phase 1A}	2013-2014	Annulée			
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (TC) {Phase 1A}	2015-2016	Achevée			
Recherche et activités scientifiques (ECCC, MPO) {Phase 1A}	2015-2016	Retardée			
Recherches à l'aide d'une cuve à houle (MPO) {Phase 1A}		Achevée			
Modélisation du devenir et du comportement (MPO) {Phase 1A}		Retardée			
Inventaire des ressources marines (MPO) {Phase 1A}		Retardée			
Cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques (MPO) {Phase 1A}		Retardée			
Recherche et conseils relativement aux interactions avec les écosystèmes (MPO) {Phase 1A}		Retardée			
R et D améliorés sur le devenir et le comportement sur le littoral et en matière de confinement, la modélisation des déversements et les contre-mesures (ECCC) {Phase 1A}		Achevée			
Orientation et soutien pour la surveillance de base des oiseaux de mer (ECCC) {Phase 1A}		Retardée			
Identification coordonnée des priorités environnementales (ECCC) {Phase 1A}		Retardée			
Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite (ECCC) {Phase 1A}		2016-2017	Achevée		
Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes (TC) {Phase 1B}	2015-2016	Retardée			
Options en matière de systèmes modernes de navigation par carte (GCC-SHC du MPO) {Phase 1B}	2013-2014	Achevée			
Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B. (RNCAN) {Phase 1B}	2017-2018	Sur la bonne voie			
Examen des plans de navigation dans les eaux à haut risque – TERMPOL (TC) {Phase 1B}	2013-2014	Retardée			
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortés (TC) {Phase 1B}	2013-2014	Achevée			
Gouvernance appropriée pour les ports (TC) {Phase 1B}	2015-2016	Retardée			

¹³ {SUPPRIMÉ AIPRP}

Initiative	Date d'achèvement	État d'avancement à TC	Classification de risque
Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC) {Phase 1B}	2017-2018	Accusant des retards	
Préparer le terrain pour l'Arctique (TC, GCC) {Phase 1B}	2013-2014	Achevée	
Partenariats publics, privés et communautaires (GCC, TC) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Retardée	
Système de commandement des interventions (GCC) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	
Soutien au commandement des interventions (ECCC) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Sur la bonne voie	
Examen des agents de traitement et des contre-mesures (ECCC, MPO, TC, RNCAN) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Achevée	
Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC, RNCAN) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	
Amélioration de la modélisation opérationnelle des déversements d'hydrocarbures, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et des capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer (ECCC) {Phase 1B}		Accusant des retards	
Évaluation des risques de pollution en milieu marin et des produits des sables bitumineux et capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer à haute résolution, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et améliorées (ECCC) {Phase 1B}		Accusant des retards	
Système de modélisation océanique à haute résolution (MPO, avec l'aide d'ECCC) {Phase 1B}		Accusant des retards	
Recherches sur le bitume dilué à l'aide d'une cuve à houle (MPO) {Phase 1B}		Sur la bonne voie	
Recherches de caractérisation du bitume dilué (RNCAN) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Sur la bonne voie	
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation (TC) {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Achevée	
Système de navigation moderne – phase 1 (GCC, MPO, ECCC, TC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada (TC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Sur la bonne voie	
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO, ECCC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Retardée	
Programme de financement de la participation communautaire {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Initialement retardée (mais maintenant sur la bonne voie)	
Mesures d'intervention de rechange – modifications législatives (TC, ECCC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	

Initiative	Date d'achèvement	État d'avancement à TC	Classification de risque
	AIPRP}		
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC, RNCAN) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	●
Contribution au Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Sur la bonne voie	●
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Accusant des retards	●
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (TC, GCC-MPO) {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Sur la bonne voie	●

Classification selon l'état d'avancement de la mise en œuvre et des facteurs de risque :

✓ **Aucun risque – Initiative achevée**

● **Aucun risque – Aucun sujet de préoccupation**

L'état d'avancement de la mise en œuvre n'est pas un sujet de préoccupation – l'initiative a une cote de 2 ou moins sur l'échelle de risque.

Il s'agit généralement d'initiatives qui sont sur la bonne voie en ce qui concerne l'état d'avancement de leur mise en œuvre; ou qui ont été retardées au-delà de leur date d'achèvement initiale, mais pour lesquelles des ressources ont été identifiées pour leur achèvement et une stratégie d'achèvement a été établie.

◆ **Un certain risque potentiel – Certains sujets de préoccupation potentiels**

L'initiative exige une surveillance étroite – elle a une cote de 3 sur l'échelle de risque.

Ces initiatives accusent plusieurs retards, elles n'ont aucun calendrier d'achèvement révisé, et elles sont très complexes ou il est peu probable qu'elles soient achevées pour la date d'achèvement initiale;

ou une sous-initiative est presque achevée, sauf pour un problème touchant un élément important, qui n'a pas été réglé au moment de l'évaluation et qui nuira à la réalisation de l'objectif global de l'initiative.



Des risques identifiables – Certains sujets de préoccupation identifiés

Des mesures doivent être prises pour que l'initiative soit achevée – elle a une cote de 4 ou plus (6 au maximum) sur l'échelle de risque.

Ces initiatives ont été retardées au-delà de leur date d'achèvement, ou accusent plusieurs retards et/ou certains de leurs objectifs courants ne sont pas atteints;

et certains jalons clés de ces initiatives n'ont pas été, ne seront pas ou ne seront probablement pas atteints avant leur date d'achèvement initiale;

et il n'y a pas de stratégie d'achèvement révisée, et des fonds supplémentaires sont ou seront probablement nécessaires pour les achever ou elles sont très complexes.

De plus, les retards (ou la non-exécution des activités courantes) ont des conséquences.

UTILISATION DES RESSOURCES

Constatation n° 9 : L'utilisation globale des ressources liées aux nouveaux fonds dépensés sur plusieurs exercices est de près de 76 %, mais elle varie considérablement selon le ministère et l'initiative, et augmente généralement au fil du temps. Il y avait beaucoup d'éléments probants indiquant que les ressources avaient été bien gérées par le report de fonds ou la gestion de la trésorerie, et très peu d'éléments probants indiquant l'inutilisation de fonds.

Les raisons des écarts variaient selon le ministère, mais étaient généralement liées à des retards dans la réception des fonds, les calendriers des projets ou les processus administratifs, comme l'approvisionnement, la passation de marchés ou la dotation en personnel.

Le tableau 14 présente les données sur l'utilisation des ressources (le pourcentage moyen de nouveaux fonds dépensés sur plusieurs exercices) par ministère et initiative. Le pourcentage total de nouveaux fonds dépensés par les quatre ministères est de 75,6 %. RNCan avait le plus haut pourcentage de nouveaux fonds dépensés (95,4 %), suivi de TC (85,8 %), du MPO (69,2 %) et d'ECCE (62,4 %).

Tableau 14 : Pourcentage moyen de nouveaux fonds dépensés sur plusieurs exercices par ministère et initiative

Ministère	Initiative	Montant total affecté (\$) (nouveaux fonds)	% du budget dépensé (moyenne pondérée)
	Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2		
RNCan	Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin** {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	99,2 %
	Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B. {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	93,7 %
	Total pour RNCan	{SUPPRIMÉ AIPRP}	95,4 %
TC	Système de navigation moderne – phase 1 {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	100,0 %
	Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	100,0 %
	Contribution au Clear Seas – Centre de transport maritime responsable {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	100,0 %
	Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle **{Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	96,5 %

Ministère	Initiative	Montant total affecté (\$) (nouveaux fonds)	% du budget dépensé (moyenne pondérée)
	Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	93,3 %
	Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	90,2 %
	Partenariats publics, privés et communautaires {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	89,8 %
	Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	85,8 %
	Centre de Transports Canada à Kitimat {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	79,2 %
	Modifications à la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	78,4 %
	Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	73,1 %
	Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	67,5 %
	Programme de financement de la participation communautaire {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	
	Total pour TC	{SUPPRIMÉ AIPRP}	85,8 %
MPO	Partenariats publics, privés et communautaires {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	115,7 %
	Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	107,6 %
	Acheter et installer des marégraphes et des courants modèles {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	140,0 %
	Relevés multifaisceaux dans les chenaux de navigation critiques {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	98,9 %
	Gestion et production des données {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	94,4 %

Ministère	Initiative	Montant total affecté (\$) (nouveaux fonds)	% du budget dépensé (moyenne pondérée)
		AIPRP}	
	Système de navigation moderne – phase 1	{SUPPRIMÉ AIPRP}	99,4 %
	Recherche et activités scientifiques {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	87,9 %
	Inventaire des ressources marines {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	108,4 %
	Cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	99,6 %
	Recherches à l'aide d'une cuve à houle {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	91,5 %
	Recherche et conseils relativement aux interactions avec les écosystèmes {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	81,3 %
	Modélisation du devenir et du comportement {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	79,8 %
	Science et technologie pour le nettoyage {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	81,3 %
	Recherches sur le bitume dilué à l'aide d'une cuve à houle {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	87,9 %
	Système de modélisation océanique à haute résolution {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	65,9 %
	Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle ** {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	78,5 %
	Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	49,5 %
	Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	47,6 %
	Système de commandement des interventions {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	37,1 %

Ministère	Initiative	Montant total affecté (\$) (nouveaux fonds)	% du budget dépensé (moyenne pondérée)
		AIPRP}	
	Total pour le MPO	{SUPPRIMÉ AIPRP}	69,2 %
ECCC	Surveillance intégrée de la pollution par satellite – surveillance par satellite {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	112,9 %
	Recherche et activités scientifiques {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	102,7 %
	Orientation et soutien pour la surveillance de base des oiseaux de mer {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	103,9 %
	Identification coordonnée des priorités environnementales {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	86,7 %
	R et D améliorés sur le devenir et le comportement sur le littoral et en matière de confinement, la modélisation des déversements et les contre-mesures {Phase 1A}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	64,9 %
	Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	96,3 %
	Soutien au commandement des interventions {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	94,9 %
	Science et technologie pour le nettoyage {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	45,1 %
	Amélioration de la modélisation opérationnelle des déversements d'hydrocarbures, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et des capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	57,0 %
	Évaluation des risques de pollution en milieu marin et des produits des sables bitumineux et capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer à haute résolution, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et améliorées {Phase 1B}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	36,8 %
	Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	25,0 %
	Système de navigation moderne – phase 1 {Phase 2}	{SUPPRIMÉ AIPRP}	
	Total pour ECCC	{SUPPRIMÉ	62,4 %

Ministère	Initiative	Montant total affecté (\$) (nouveaux fonds)	% du budget dépensé (moyenne pondérée)
		AIPRP}	
	<i>Total général</i>	{SUPPRIMÉ AIPRP}	75,6 %
<p>** Cela exclut les programmes de contribution qui ont reçu des fonds dans le cadre de cette initiative. * Le PFPC a été restructuré, de sorte qu'il n'a pas réellement commencé avant 2016-2017. * ECCC a dépensé seulement 1 % des fonds qu'il a reçus en 2015-2016, en raison d'une révision générale de la technologie des bouées qu'il allait acheter, et cela n'a pas été pris en compte dans les calculs, car cela aurait faussé les résultats.</p>			

Environnement et Changement climatique Canada

Le pourcentage moyen des fonds d'ECCC dépensés sur plusieurs exercices était de moins de 80 % pour deux initiatives et une sous-initiative d'une troisième initiative auxquelles ECCC a participé. On a identifié le fait de trouver et de maintenir en poste une expertise spécialisée comme une raison assez fréquente des pourcentages dépensés moins élevés, y compris les problèmes d'approvisionnement et d'acquisition.

Le pourcentage de fonds dépensés le moins élevé d'ECCC était pour l'initiative Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin; en moyenne, seulement 25,0 % des fonds alloués à ECCC ont été dépensés sur les deux exercices de l'initiative. Le pourcentage était faible pour les deux exercices. Les fonds ont été reçus au cours de la seconde partie du premier exercice de l'initiative, et, par conséquent, certaines immobilisations n'ont pas pu être achetées avant l'exercice suivant. De plus, on a éprouvé des difficultés à trouver l'expertise spécialisée nécessaire pour créer une nouvelle installation de bassin d'essais, et le processus d'approvisionnement pour le développement du bassin et des installations était plus complexe et plus long que prévu. L'écart était également attribuable à la suspension des consultations prévues auprès des intervenants et des contrats connexes.

Le deuxième pourcentage moyen de fonds dépensés le moins élevé d'ECCC était pour l'initiative Science et technologie pour le nettoyage (45,1 %). Cela est attribuable au faible pourcentage de fonds dépensés pour les deux sous-initiatives Évaluation des risques de pollution en milieu marin et des produits des sables bitumineux et capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer à haute résolution, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et améliorées (36,8 %) et Amélioration de la modélisation opérationnelle des déversements d'hydrocarbures, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et des capacités de modélisation des déversements d'hydrocarbures en mer (57,0 %). Une grande partie du travail réalisé dans le cadre de ces sous-initiatives dépend d'une expertise spécialisée dans l'élaboration de modèle pour le système de modélisation des déversements d'hydrocarbures intégré offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. ECCC a éprouvé des difficultés à trouver et à maintenir en poste le personnel spécialisé nécessaire pour entreprendre le travail exigé dans le cadre de ces sous-initiatives. Le départ soudain de

membres du personnel pour des possibilités d'emploi plus attrayantes a empêché la gestion des fonds par leur report. Lors du troisième exercice de la première de ces sous-initiatives, on a également éprouvé des difficultés à l'égard de l'approvisionnement et de l'acquisition. Les fonds n'ont pas été reportés.

Le pourcentage de fonds dépensés pour les sous-initiatives d'ECCC dans le cadre de l'initiative Recherche et activités scientifiques est resté élevé pendant les trois exercices, la moyenne étant de 102,7 %. Cependant, le pourcentage était faible (64,9 %) pour une sous-initiative, R et D améliorés sur le devenir et le comportement sur le littoral et en matière de confinement, la modélisation des déversements et les contre-mesures. Le pourcentage était plus faible pour les deux premiers exercices, soit 56,5 % en 2013-2014 et 55,5 % en 2014-2015. Il était de presque 80 % pour le troisième exercice. Pour tous les trois exercices, l'une des raisons de l'écart était des problèmes liés aux ressources humaines (RH), par exemple, des retards liés à l'embauche, des départs imprévus ou des difficultés à trouver l'expertise spécialisée requise. Pour le troisième exercice, on a également éprouvé des difficultés à l'égard de l'approvisionnement et de l'acquisition.

Pour ce qui est du pourcentage dépensé des fonds alloués pour la participation d'ECCC au Système de navigation moderne – phase 1, les données financières ont été retirées de l'analyse, parce que presque tout le montant de {SUPPRIMÉ AIPRP} affecté en 2015-2016, le premier exercice de l'initiative, avait été reporté. La raison en est qu'une révision générale de la technologie pour les bouées était en cours et qu'ECCC a décidé de retarder l'achat des bouées, afin de pouvoir examiner ses options. Le montant en capital prévu au budget a été reporté.

Pêches et Océans Canada

Les dépenses du MPO pour ses trois initiatives scientifiques étaient généralement très élevées (au-dessus de 80 %). Lorsque le MPO a fait peu de dépenses (pour deux sous-initiatives), cela était attribuable à des circonstances particulières, comme les difficultés éprouvées à obtenir une capacité supplémentaire d'ordinateur de haute performance (HPC) par l'intermédiaire de Services partagés Canada.

Le pourcentage moyen de fonds dépensés pour l'initiative Produits hydrographiques et pour la navigation pour Kitimat du MPO sur les trois exercices était de 107,6 %. Ce pourcentage est plus élevé que 100 %, parce que les fonds ont été traités dans le cadre de la gestion de la trésorerie à l'intérieur du MPO, comme c'était le cas à certains autres ministères, de sorte que les fonds qui ne pouvaient pas être utilisés pour une certaine initiative ou un certain élément d'une initiative au cours d'un exercice donné étaient distribués à d'autres initiatives ou éléments du SSCMNC qui en avaient besoin.

Le pourcentage moyen de fonds dépensés pour l'initiative Recherche et activités scientifiques du MPO sur les trois exercices était également très élevé (c.-à-d. de plus de 80 %), soit de 87,9 %. Une exception est la sous-initiative Modélisation du devenir et du comportement, pour laquelle on a dépensé 79,8 % des fonds sur les trois exercices. Cela est attribuable en grande partie aux dépenses pour l'exercice 2015-2016, lorsque seulement 60,4 % des fonds alloués ont été dépensés pour cette sous-initiative. L'explication en est que le MPO a accusé des retards liés à l'acquisition de ressources supplémentaires en matière de capacité d'HPC auprès de Services partagés Canada. (Le MPO a demandé

un report, afin que le travail de modélisation océanique puisse se poursuivre avec ECCC jusqu'en 2016-2017.)

Le pourcentage moyen de fonds dépensés pour l'initiative Science et technologie pour le nettoyage du MPO sur ses deux premiers exercices était également élevé (81,3 %). Il aurait été plus élevé, si cela n'avait pas été des dépenses moyennes plus faibles pour la sous-initiative Système de modélisation océanique à haute résolution (66,1 %). Ces faibles dépenses étaient attribuables en grande partie aux faibles dépenses pour cette sous-initiative lors de l'exercice 2013-2014, lorsque seulement 41,1 % des fonds avaient été dépensés. Les pourcentages pour les deux exercices suivants étaient également relativement faibles (77,2 % et 74,2 %). Pour tous les exercices, l'écart s'explique par les difficultés éprouvées dans l'obtention d'une capacité supplémentaire d'HPC par l'intermédiaire de Services partagés Canada, comme il a été mentionné précédemment. Des problèmes liés aux RH et, plus particulièrement, à l'expertise spécialisée, servent également à expliquer l'écart. Les fonds ont été reportés pour achever le travail de modélisation, et le MPO a exploré d'autres avenues pour traiter certains des problèmes liés à l'obtention de l'expertise spécialisée nécessaire, comme la collaboration avec des établissements universitaires.

Pour deux des trois initiatives auxquelles seulement la GCC au MPO avait participé, les dépenses moyennes sur plusieurs exercices étaient faibles. Des problèmes administratifs liés à la dépense des fonds pour dépenses en capital, la passation de marchés et les RH (des retards liés à la dotation en personnel) ressortent comme explications de l'écart à la GCC.

Parmi toutes les initiatives du MPO, celle pour laquelle le pourcentage de fonds moyen le moins élevé a été dépensé sur plusieurs exercices était l'initiative Système de commandement des interventions. Le pourcentage moyen de fonds dépensés sur les trois exercices était de seulement 37,1 %, mais les dépenses se sont améliorées au fil du temps (s'accroissant de 10,6 % en 2013-2014 à 29,0 % en 2014-2015 et à 57,2 % en 2015-2016). Les explications des écarts sont les suivantes : 1) toute l'affectation pour l'exercice n'a pas été fournie en novembre 2013, laissant peu de temps dans l'exercice pour commencer l'initiative, 2) on a sous-estimé le temps qu'il faudrait pour réaliser les processus d'approvisionnement par l'intermédiaire de TPSGC et de Services partagés Canada pour deux grands projets d'immobilisations (le Système de gestion de l'information et le Centre d'intervention national), et 3) on a sous-estimé le temps qu'il faudrait pour réaliser les processus de RH associés à l'établissement du bureau de gestion des incidents. Les fonds ont été reportés.

L'initiative du MPO pour laquelle le deuxième pourcentage de fonds moyen le moins élevé a été dépensé était l'initiative Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat (47,6 %). Le faible pourcentage moyen était attribuable en grande partie aux dépenses effectuées en 2013-2014, lorsque seulement 5,8 % des fonds ont été dépensés. L'explication en est que les fonds pour dépenses en capital reçus en 2013-2014 pour l'installation des aides à la navigation n'ont pas été utilisés en raison de retards liés à la réalisation de la phase 1 de l'examen (et que ces aides ne pouvaient être installées qu'au cours des mois d'été). De plus, la phase II de l'examen a été achevée plus tard que prévu (en 2015-2016), en raison d'efforts pour valider les constatations par un engagement supplémentaire avec les clients dans les communautés éloignées et autochtones. Cela a entraîné d'autres retards liés à l'installation des aides à la navigation et l'utilisation des fonds pour dépenses en capital en 2014-2015. Par conséquent, seulement 22,3 % des fonds alloués pour cette initiative en 2014-2015 ont été dépensés. Toutefois, en 2015-2016, 92,0 % des fonds alloués ont été dépensés.

Pour deux des trois initiatives restantes auxquelles le MPO participait, un faible pourcentage moyen de fonds avait été dépensé sur les exercices. La GCC et le secteur scientifique du MPO participaient tous deux à ces initiatives. Le retard dans les consultations était l'une des raisons des écarts dans les dépenses pour ces deux initiatives.

De plus, un faible pourcentage moyen des fonds du MPO avait été dépensé sur les deux exercices par rapport à ceux alloués pour l'initiative Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (49,5 %). Au cours du premier exercice de la participation du MPO, seulement 29,1 % des fonds alloués au MPO ont été dépensés. Au cours du deuxième exercice, 60,3 % des fonds ont été dépensés. Voici les explications des écarts : 1) des retards liés à la dotation en personnel et le lancement de cette initiative ont entraîné le report de fonds à l'exercice suivant, 2) des retards liés à l'achèvement d'autres activités et produits livrables ont entraîné des retards liés aux activités d'engagement avec les intervenants en 2014-2015, et, par conséquent, des ressources n'ont pas été utilisées et plusieurs autres activités n'ont pas été achevées, et 3) les activités d'engagement ont été reportées à 2015-2016.

La seule autre initiative à laquelle le MPO avait participé et pour laquelle un pourcentage moyen assez faible des fonds du MPO avait été dépensé était le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (78,5 %); ce pourcentage est néanmoins supérieur à la moyenne pour le MPO (69,1 %). La raison de l'écart consiste en des retards liés à la dotation en personnel, des retards liés à l'élaboration de la méthodologie relative aux risques, et les consultations connexes. Les fonds et les ressources liées à la dotation en personnel connexes ont été reportés par la GCC, afin de tenter de compenser les répercussions sur le calendrier, ce qui a eu pour effet le report des éléments de la planification finale jusqu'au début de 2017-2018.

Transports Canada

Des 13 initiatives dans le cadre du SSCMNC auxquelles TC participait, seulement quatre avaient un pourcentage moyen de fonds dépensés sur les exercices inférieur à 80 %. Les raisons des faibles dépenses étaient très variées.

Parmi les initiatives de TC, celle pour laquelle le pourcentage moyen de fonds dépensés était le plus faible était l'initiative Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes (67,5 %). Cela était attribuable en grande partie au fait que seulement 20,7 % des fonds avaient été dépensés au cours de l'exercice 2014-2015. Les explications de cet écart sont que l'on n'a pas affecté un équivalent temps plein (ETP) comme il était prévu initialement et que l'on a engagé à contrat un chimiste marin comme témoin expert pour une poursuite à un prix moins élevé que prévu.

Voici les trois autres initiatives pour lesquelles les dépenses étaient relativement faibles et les raisons des écarts :

- L'initiative Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (73,1 %) On a fait de faibles dépenses seulement au cours de l'exercice 2014-2015, le premier exercice de l'initiative (41,2 %).
En raison des contraintes budgétaires ministérielles, on a adopté une approche d'approvisionnement différente pour achever les études sur la gouvernance, ce qui a entraîné des dépenses plus faibles.

On n'a pas entrepris le travail et l'engagement avec les intervenants liés à l'élaboration d'une stratégie de financement à long terme pour le SSCMNC. En raison d'un changement de stratégie, ce travail n'était plus nécessaire.

- L'initiative Modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et modernisation du Programme d'intervention environnementale (78,4 %)

C'est en 2013-2014 et en 2014-2015 que l'on a fait de faibles dépenses (71,8 % et 65,3 % respectivement).

Les ressources financières ont été reçues officiellement tard au cours de l'exercice (dans le cadre du budget supplémentaire des dépenses (B), le 23 décembre 2013).

Par conséquent, il y avait des fonds excédentaires parce qu'on avait reçu les fonds pour payer le coût du nouveau Programme d'intervention environnementale pour un exercice complet, alors que l'élaboration du programme n'avait pas encore été entamée.

De même, au cours de l'exercice 2013-2014, il y a eu un excédent, parce que les fonds qui devaient être affectés aux régions n'ont pas été utilisés, car la structure organisationnelle du programme dans les régions n'avait pas encore été achevée et les nouveaux postes n'avaient pas encore été créés ou classifiés.

Le fait que les services juridiques requis pour les modifications proposées à la LMMC 2001 ont coûté moins cher que prévu a également contribué à l'excédent.

- L'initiative Centre de Transports Canada (CTC) à Kitimat (79,2 %)

C'est seulement en 2014-2015 que l'on a fait de faibles dépenses (55,0 %).

Une erreur dans le montant de fonds salariaux alloué pour l'initiative dans le cadre de la délégation budgétaire initiale n'a pas été corrigée.

De plus, puisqu'il n'aurait pas été logique d'établir un CTC à Kitimat avec des inspecteurs sur place en l'absence de navires-citernes supplémentaires faisant escale à Kitimat, et qu'il n'était pas possible de former certains employés embauchés au cours du dernier trimestre de l'exercice 2014-2015, il y a eu des fonds inutilisés au titre des coûts de fonctionnement permanents, que l'on a reportés à l'exercice 2015-2016.

Ressources naturelles Canada

Les dépenses de RNCan étaient élevées par rapport aux affectations, sur tous les exercices, pour les deux initiatives pour lesquelles il avait reçu des fonds (un pourcentage de plus de 90 % pour les deux initiatives pour tous les exercices).

EXTRANTS ET RÉALISATIONS

Constatation n° 10 : **Un certain nombre des extrants et des produits livrables prévus des initiatives dans le cadre du SSCMNC ont été produits, particulièrement en ce qui concerne les conseils découlant des examens et les renseignements scientifiques, qui servent tous de fondement pour les autres initiatives et éléments.**

Toutefois, en raison de retards pour un certain nombre d'initiatives, plusieurs extraits et produits livrables n'ont pas encore été produits, particulièrement dans les domaines de la législation et réglementation et de la surveillance.

Néanmoins, des progrès considérables ont été réalisés.

Étant donné qu'à l'exception des initiatives qui étaient uniquement des examens, très peu d'initiatives avaient été achevées au moment de l'examen, les évaluateurs étaient incapables d'examiner la mesure dans laquelle les initiatives et leurs extraits avaient contribué aux résultats immédiats, et cela était prévu au début de l'examen.

Une seule modification législative a été effectuée jusqu'à présent; il y a maintenant une surveillance de la pollution intégrée 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans les eaux canadiennes grâce à la surveillance par satellite et aux nouvelles lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes; certaines activités de mobilisation avec les communautés et les intervenants ont été réalisées; certaines nouvelles infrastructures de la navigation ont été mises en place; on a tenu une formation et des exercices à l'appui du Système de commandement des interventions en cours d'élaboration; et on a produit beaucoup d'extraits dans le domaine des conseils et des renseignements scientifiques.

De plus, on a augmenté le pourcentage de navires-citernes battant pavillon étranger soumis à une inspection et, dans le cadre du PNSA, on avait presque doublé le nombre d'heures de patrouille antipollution avant que les contraintes budgétaires ministérielles ne soient mises en œuvre en 2016-2017. Des exemples des extraits et des réalisations de l'initiative du SSCMNC à ce jour dans le contexte des résultats immédiats sont examinés en détail plus loin. Afin d'obtenir un aperçu plus complet des extraits et des réalisations, veuillez consulter l'[annexe D](#).

Conseils

La plupart des examens, y compris les examens dans le cadre d'initiatives, ont été achevés. Les seules exceptions sont les examens intégrés à l'initiative Système de navigation moderne – phase 1, lesquels sont en cours.

Tous les examens achevés ont été utilisés pour leurs fins prévues, qu'elles aient été de déterminer quelles aides à la navigation étaient nécessaires pour améliorer le système de navigation, de déterminer quel plan d'action était requis dans un domaine donné, comme la gouvernance du SSCMNC, de fournir au gouvernement du Canada des options législatives ou réglementaires, ou d'éclairer la conception d'une initiative. Six des examens achevés et leurs résultats avaient pour but d'appuyer une navigation plus sécuritaire, deux, l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, un, des installations de manutention des hydrocarbures plus sécuritaires, et un, l'amélioration du régime de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures.

De plus, l'examen du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, réalisé dans le cadre de l'initiative Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, a débouché sur la formulation de 45 recommandations pour améliorer le régime de préparation et d'intervention du Canada au sud du 60^e parallèle, a aidé à éclairer les initiatives de la phase II (p. ex., le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle et l'initiative Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC), et aidera à éclairer d'autres

initiatives. Dans son deuxième rapport, le Comité d'experts a formulé 25 recommandations pour l'Arctique (au nord du 60° parallèle), 17 recommandations sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, et une recommandation (applicable aux deux phases de l'examen) sur la gestion des incidents maritimes.

En dernier lieu, deux des trois études réalisées dans le cadre de l'initiative Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC ont été achevées en 2015-2016. Une ébauche de rapport pour la troisième étude a été reçue au début de l'automne 2016 et est actuellement en cours de finalisation. {SUPPRIMÉ AIPRP}

Lois et règlements

Des six initiatives visant des propositions de modifications législatives ou réglementaires, seulement l'initiative Modifications à la LMMC 2001 et modernisation du Programme d'intervention environnementale a vu ses modifications législatives proposées achevées. Ces modifications, qui font partie de la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* (auparavant le projet de loi C-3), sont en vigueur depuis décembre 2014.

Entre autres choses, ces modifications ont introduit de nouvelles exigences pour les exploitants d'installations de manutention des hydrocarbures (IMH), y compris celles d'aviser le ministre de leurs activités d'exploitation et de lui présenter des plans. Ils doivent également démontrer de quelle façon ils se conforment à la Loi et à ses règlements d'application.

Les modifications accordent aux agents ou mandataires des organismes d'intervention l'immunité civile et pénale dans le cadre des interventions. De plus, elles prévoient de nouvelles mesures de contrôle d'application pour la partie 8 de cette loi, notamment en rendant applicable à la partie 8 de la Loi le régime de sanctions administratives pécuniaires prévu à la partie 11 de la Loi.

Les modifications réglementaires proposées dans le cadre de l'initiative (en vertu de la LMMC 2001) n'ont pas encore été effectuées.

Surveillance

Pour ce qui est de la surveillance, des progrès ont été réalisés à l'égard des trois initiatives à l'appui de l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires.

En plus des modifications législatives susmentionnées, effectuées dans le cadre de l'initiative Modifications à la LMMC 2001 et modernisation du Programme d'intervention environnementale, des politiques, des procédures et des instructions de travail liées à l'inspection des IMH ont été élaborées et approuvées en septembre 2014, et un certain nombre de nouveaux postes d'inspecteur ont été classifiés. Toutefois, la modernisation du Programme d'intervention environnementale visant à améliorer les inspections de conformité effectuées aux IMH n'a pas eu lieu comme prévu, parce que la restructuration budgétaire de TC a entravé l'affectation d'inspecteurs pour le programme.

Une deuxième initiative de surveillance appuyant une intervention améliorée est l'initiative Surveillance intégrée de la pollution par satellite (SIPPS) – surveillance par satellite. ECCC assure maintenant la

surveillance de la pollution intégrée 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 dans les eaux canadiennes grâce à la surveillance par satellite (plutôt que seulement 18 heures sur 24, 7 jours sur 7). Cela est possible grâce à la conclusion d'un protocole d'entente avec la Satellite Analysis Branch de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) des É.-U., dans lequel elle a convenu de couvrir les eaux canadiennes à l'aide d'autres satellites au cours des périodes d'indisponibilité. Pour sa part, ECCC couvre les eaux des É.-U. pour elle. De plus, ECCC a pris des arrangements pour accéder à l'imagerie satellitaire Sentinelle de l'Agence spatiale européenne pour l'analyse de la SIPPS, et a apporté des améliorations au logiciel d'analyse et de production.

Au cours de l'exercice 2014-2015, au total, 2 109 images ont été analysées et 50 anomalies ont été détectées, et, au cours de l'exercice 2015-2016, au total, 3 623 images ont été analysées et 57 anomalies ont été détectées. Afin d'obtenir des renseignements plus détaillés, veuillez consulter [l'annexe D](#).

Une troisième initiative liée à la surveillance est l'initiative Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA de TC. Malgré la réduction des heures de vol de surveillance de la pollution, le PNSA a permis d'identifier 380 incidents de pollution au cours de l'exercice 2015-2016, alors que le nombre avait été de 322 au cours de l'exercice 2014-2015 et de 214 au cours de l'exercice 2013-2014.

On a également réalisé des progrès à l'égard de la surveillance des navires-citernes, à l'appui de l'accroissement de la sécurité des navires-citernes.

- De nouvelles lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes ont été élaborées dans le cadre de l'initiative Lignes directrices pour le contrôle des navires-citernes afin de renforcer encore davantage les exigences d'inspection.
- Au cours de l'exercice 2014-2015 et de la première moitié de l'exercice 2015-2016, tous les navires-citernes étrangers pénétrant dans les eaux canadiennes ont été inspectés dans le cadre de l'initiative Inspections accrues et obligatoires des navires-citernes.
- Au cours de l'exercice 2014-2015, trois postes de TI (inspecteurs) ont été pourvus. Les inspecteurs ont suivi le programme de formation de 18 mois exigé dans le cadre de l'initiative Centre de Transports Canada (CTC) à Kitimat. Les inspections de navires étrangers à Kitimat ont commencé au cours de l'exercice 2015-2016.

Renseignements (et conseils) scientifiques

Une grande partie des extrants scientifiques produits dans le cadre de l'initiative du SSCMNC avaient pour but d'appuyer l'amélioration des infrastructures de la navigation et de l'information sur la navigation et, en fin de compte, la sécurité de la navigation dans le nord de la Colombie-Britannique. Par exemple, le SHC (MPO) a effectué des relevés hydrographiques avec la technologie multifaisceaux (couverture du plancher sous-marin à 100 %) dans des régions le long des chenaux de la côte Nord de la Colombie-Britannique dans le cadre de l'initiative Produits hydrographiques et pour la navigation pour

Kitimat. Les régions visées par les relevés comprenaient l'entrée Caamano, la région à l'ouest de l'île Stephens et le détroit d'Hecate.

Les renseignements scientifiques recueillis dans le cadre de ces relevés ont été utilisés pour produire des cartes de navigation, afin d'informer les marins naviguant dans la région de Kitimat. Dans le cadre de la même initiative, le MPO a installé trois marégraphes permanents à Kitimat, dans l'entrée Caamano et à l'extrémité sud de l'archipel Haida Gwaii, afin de recueillir des renseignements sur les marées, les courants et les niveaux d'eau. Ces renseignements sont utilisés pour produire des cartes pour une navigation maritime sécuritaire (et, également, la modélisation des courants océaniques).

À titre de deuxième exemple, 32 des 119 modifications et installations prévues d'aides à la navigation ont été achevées (en date de mars 2016) dans le cadre de l'initiative Aides à la navigation nouvelles et modifiées pour desservir la région de Kitimat. On s'attend à ce que toutes les modifications et installations restantes soient achevées d'ici la fin de l'exercice 2017-2018.

Afin d'obtenir d'autres exemples de la contribution du MPO à l'amélioration des infrastructures de la navigation et de l'information sur la navigation, veuillez consulter [l'annexe D](#).

RNCan a également contribué à une navigation plus sécuritaire dans le nord de la Colombie-Britannique. Entre autres choses, il a déployé de nouvelles stations du système mondial de localisation (GPS) et de sismomètre dans le nord de la Colombie-Britannique (plus particulièrement, dans la région de Kitimat et du chenal Douglas), afin de combler une lacune importante en matière d'information dans le réseau sismologique (dans le cadre de l'initiative Études géoscientifiques pour évaluer la sécurité maritime sur la côte Nord de la C.-B.).

La surveillance de routine et en temps réel des données sismiques et GPS produites par ces nouvelles stations est en cours. On a produit une carte du paysage marin indiquant les particularités du fond de la mer et les géorisques dans la région. Les failles ont été identifiées comme étant actives ou inactives, et des douzaines de glissements sous-marins précédemment inconnus ont été identifiés. Un rapport sur les constatations de cet examen préliminaire de la sismicité a été publié par la *Commission géologique du Canada*.

De plus, RNCan étudie la fréquence et l'ampleur des glissements sous-marins dans le chenal Douglas, qui sont connus pour avoir causé des tsunamis destructeurs dans les années 1970. Par exemple, au cours de l'exercice 2014-2015, RNCan a effectué une mission de relevé et d'échantillonnage par navire, afin de déterminer les déclencheurs et la fréquence des dangers de glissements sous-marins récemment identifiés dans la région côtière de la C.-B. Un rapport d'expédition scientifique en mer a été publié par la *Commission géologique du Canada*.

Afin d'obtenir d'autres exemples de la contribution de RNCan, veuillez consulter [l'annexe D](#).

ONC a mis en place d'autres instruments scientifiques, grâce au soutien financier qu'il a obtenu de TC dans le cadre du Programme de contributions Smart Oceans d'Oceans Networks Canada. Au cours de l'exercice 2016-2017, on a installé des observatoires océaniques à Campbell River et à Kitimat Village.

Ces observatoires comprennent une station côtière, une plateforme sous-marine, une antenne de l'AIS et un système de surveillance des vagues et du courant (WaMoS) par radar. Ces instruments de surveillance océanique produisent les données de base sur le milieu marin qui servent à fournir les avertissements de dangers pour la navigation maritime (et appuyer la préparation aux urgences et les interventions en cas d'urgence). Par exemple, le WaMoS a la capacité de mesurer les courants de surface, et la hauteur et la direction des vagues. Ces renseignements peuvent également être utiles pour la planification de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. ONC met les renseignements scientifiques produits par les observatoires à la disposition du public en ligne.

De plus, au cours de l'exercice 2015-2016, dans le cadre de l'initiative Système de navigation moderne – phase 1, la GCC a mis en œuvre la plateforme d'information pour la navigation électronique et l'a publiée en ligne pour mettre des renseignements à jour et en temps réel à la disposition des marins. La GCC a également effectué des relevés de surveillance de fond de chenal dans 8 des 14 voies navigables de la C.-B., de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador. Pour sa part, le SHC a effectué, au cours de l'exercice 2015-2016, des relevés multifaisceaux dans 13 des 20 ports prioritaires pour la production de cartes électroniques de navigation (les sept cartes manquantes sont en cours de production). Le travail de relevés et de production de cartes se poursuivra jusqu'à la fin de l'exercice 2018-2019.

Dans le cadre de diverses initiatives du SSCMNC, une grande quantité de renseignements scientifiques a également été produite pour appuyer l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires.

Par exemple, dans le cadre de diverses sous-initiatives de l'initiative Recherche et activités scientifiques et dans le cadre de l'initiative Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle, on a produit des renseignements et des conseils scientifiques grâce à des relevés sur le terrain, à l'échantillonnage des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques, et à des activités de baguage des oiseaux. On a produit ces renseignements pour permettre la production de cartes, de bases de données et de modèles de répartition des espèces à utiliser comme outils pour éclairer la planification de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, et fournir des conseils d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures. L'identification et la cartographie préalables des ressources menacées par un déversement d'hydrocarbures potentiel sont particulièrement importantes pour éclairer les priorités et les contre-mesures d'intervention au moment d'un déversement d'hydrocarbures réel. Voici des exemples de résultats produits dans ce domaine :

- Le MPO a créé un inventaire des ressources, des habitats et des autres utilisations d'écosystèmes marins (dans le cadre de la sous-initiative Inventaire des ressources marines).
- Le MPO a effectué des relevés sur le terrain dans les régions prioritaires le long de la côte Nord de la Colombie-Britannique, y compris le chenal Douglas, les chenaux Principe et Squally, et l'archipel de Gwaii Haanas (dans le cadre de la sous-initiative Cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques).

Les relevés sur le terrain ont produit des données basées sur le SIG que l'on utilise pour la production de cartes des habitats benthiques. On s'attend à ce que ces cartes soient produites d'ici la fin de l'exercice 2016-2017, une fois l'analyse des données achevée. On utilisera les cartes pour produire une délimitation détaillée des zones d'importance écologique et biologique (ZIEB) dans le cadre de la sous-initiative Inventaire des ressources marines.

Les données sont également utilisées pour créer une base de données géospatiale sur les renseignements relatifs aux ZIEB, et seront transférées à ECCC d'ici la fin de l'exercice 2016-2017 aux fins d'intégration dans ses outils de cartographie du SIG.

- Dans le cadre de l'initiative Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle, le MPO a identifié et cartographié des sensibilités physiques, biologiques et socioéconomiques côtières et marines. Plus de 300 ensembles de données ont été produits et fournis pour l'élaboration de la méthodologie d'évaluation des risques sectoriels et des plans d'intervention sectorielle. Un grand nombre de ces fichiers ont été partagés avec ECCC aux fins d'intégration dans son Système de cartographie des urgences environnementales (SCUE).

Le MPO a également élaboré un cadre évalué par des pairs pour déterminer la vulnérabilité des espèces aquatiques à l'exposition aux hydrocarbures, et améliorer encore davantage l'évaluation du risque posé par un déversement d'hydrocarbures par un navire pour une région.

Des fonds de contribution du MPO ont été octroyés à plus de 10 groupes autochtones et ONG (p. ex., des organisations des pêches) pour cartographier les connaissances traditionnelles côtières et marines (p. ex., les pêches traditionnelles, les espèces marines importantes sur le plan culturel, les lieux de cueillette, les pêches côtières).

- ECCC a acquis plus de 80 ensembles de données géospatiales et les a normalisés dans ses outils de cartographie du SIG (dans le cadre du travail réalisé en vertu de la sous-initiative Identification coordonnée des priorités environnementales) pour appuyer son SCUE.
- Au cours de l'exercice 2015-2016, ECCC a également élaboré des modèles de répartition des espèces pour prévoir les habitats propices aux espèces prioritaires en matière de conservation (également dans le cadre de la sous-initiative Cartographie des habitats proches du littoral et des écosystèmes benthiques). De plus, on effectue des analyses spatiales pour l'élaboration de fichiers de formes pour les espèces très prioritaires à partir des bases de données sur les recherches et les débarquements des pêches commerciales, lesquelles devraient être achevées au cours de l'exercice 2016-2017.
- ECCC utilise les données sur la répartition des espèces marines, la structure des populations et les habitats obtenues à partir des relevés des oiseaux marins et des étiquettes de repérage (enregistreurs de données GLS, GPS et de la télémessure satellitaire), afin de comprendre les risques spatiaux et temporels pour les populations d'oiseaux marins en cas de déversements d'hydrocarbures. On s'attend à ce que les données recueillies soient intégrées aux produits de données et aux outils d'aide à la décision existants et nouveaux d'ici la fin de l'exercice 2016-2017. Ensuite, les produits de données seront intégrés, au besoin, au SCUE d'ECCC.

Afin d'obtenir d'autres exemples de réalisations dans le domaine de l'identification et de la cartographie préalables des ressources menacées par un déversement d'hydrocarbures potentiel à l'appui de l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, veuillez consulter l'[annexe D](#).

Dans le cadre de l'initiative du SSCMNC, un deuxième domaine important de recherche scientifique à l'appui de l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures

par des navires dans lequel on a produit des résultats substantiels est celui de l'étude du comportement du bitume (un type de pétrole brut dérivé des sables bitumineux que l'on mélange à divers types de diluants pour pouvoir le transporter dans les pipelines) dans diverses conditions et dans divers milieux marins, et à l'égard de l'efficacité des options de restauration après un déversement d'hydrocarbures (les mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, comme les agents dispersants chimiques), pour éclairer le processus décisionnel relatif à la préparation et à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

La production des renseignements scientifiques dans ce domaine de recherche s'est faite par des études en laboratoire et dans un bassin d'essais, et des études sur le terrain sur le comportement de divers échantillons de bitume dilué en matière d'altération aux intempéries. Les résultats de ces recherches sont importants pour les premiers intervenants en cas de déversements d'hydrocarbures, mais ils le sont également pour l'élaboration de modèles de déversements d'hydrocarbures. Les renseignements produits par ces études sont utilisés dans le cadre de l'élaboration de modèles servant à prévoir le comportement des hydrocarbures lorsqu'ils sont déversés dans des milieux marins. Voici des exemples de ce travail :

- Au cours de la phase 1A de l'initiative du SSCMNC (dans le cadre de l'initiative Recherche et activités scientifiques), le MPO et ECCC ont entamé des recherches sur l'efficacité des mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disponibles actuellement, comme les agents dispersants chimiques, à l'égard de deux produits bitumineux dilués. Les recherches se sont poursuivies à la phase 1B, en collaboration avec RNCAN, dans le cadre de plusieurs sous-initiatives de l'initiative Science et technologie pour le nettoyage.
- À la phase 2, RNCAN effectue des recherches pour déterminer les conséquences du prétraitement des hydrocarbures sur le comportement du bitume dilué lorsqu'il est déversé dans divers environnements aquatiques, et évalue des possibilités de catalyseurs pour améliorer les processus de photo-oxydation naturels, afin d'accroître le taux d'élimination du pétrole dans les environnements aquatiques.
- De plus, au cours de l'exercice 2015-2016, RNCAN a établi le Programme scientifique d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (OSRS) (dans le cadre de l'initiative Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin). Le programme OSRS facilitera de nouvelles recherches visant à élaborer de nouveaux processus pour la récupération mécanique des produits pétroliers déversés dans des milieux marins.

Pour ce qui est des modèles, le MPO et ECCC collaborent ensemble afin de créer, d'ici la fin de l'exercice 2017-2018, un système de modélisation des déversements d'hydrocarbures intégré offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 à haute résolution pleinement opérationnel, comme outil clé à l'appui de la planification de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, et durant les interventions en cas de déversements d'hydrocarbures.

Comme les études sur le bitume dilué, le travail d'élaboration de modèles pour le système de modélisation des déversements d'hydrocarbures intégré offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 a commencé à la phase 1A, dans le cadre de l'initiative Recherche et activités scientifiques. La validation et les essais ont commencé à la phase 1B, dans le cadre de plusieurs sous-initiatives de l'initiative Science et technologie pour le nettoyage. Ce travail d'élaboration comprenait la création et la mise à

l'essai d'un certain nombre de modèles, qui contribueraient au système de modélisation des déversements d'hydrocarbures intégré offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Le MPO et ECCC travaillent actuellement au couplage de ces divers modèles (c.-à-d. le *Système canadien de modélisation des déversements pétroliers* (COSMoS), les modèles hydrologiques et atmosphériques, de circulation océanique et côtiers, et le système de prévision océan-glace), afin d'établir le système de modélisation des déversements d'hydrocarbures intégré offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Afin d'obtenir des renseignements supplémentaires sur les réalisations scientifiques à l'appui de l'amélioration de la préparation et de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, veuillez consulter l'[annexe D](#).

Intervention coordonnée en cas d'incident

Afin d'améliorer la capacité institutionnelle du Canada d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires, la GCC adopte un Système de commandement des interventions. Il s'agit d'un système de gestion des interventions utilisé pour le commandement, le contrôle et la coordination des opérations d'intervention en cas d'incident.

Le grand projet de construction du centre des opérations de gestion des crises national (Centre d'intervention) de la GCC a été achevé à la fin de mars 2016. Par conséquent, on s'attend à ce que le Centre d'intervention soit fonctionnel d'ici la fin de l'exercice 2016-2017. Le système technique du SCI de la GCC (maintenant appelé le Système de GI du SCI) pour faciliter l'utilisation du SCI sur les lieux, au niveau régional et au niveau national, devrait être achevé à l'exercice 2016-2017. Malgré les retards, la GCC s'attend à avoir un SCI entièrement fonctionnel d'ici la fin de l'exercice 2018-2019, comme prévu initialement.

La GCC a participé à divers exercices et formations en préparation de la mise en œuvre du SCI, et a tenu son premier exercice préliminaire du SCI dans l'Arctique. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter l'[annexe D](#).

De plus, les représentants d'ECCC ont suivi une formation équivalente sur le SCI, et ont participé à un certain nombre d'exercices ayant une composante du SCI et/ou de la Garde côtière américaine (USCG), en préparation de la mise en œuvre du SCI. À l'automne 2015, ECCC a mis à jour son plan opérationnel d'intervention en cas d'urgence environnementale, et, depuis lors, il a réalisé des progrès dans la définition de ses rôles dans le SCI.

Dans le cadre du Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle, des évaluations des risques étaient en cours entre les exercices 2013-2014 et 2016-2017, et une méthodologie d'évaluation des risques sectoriels a été achevée à l'exercice 2016-2017. Au printemps 2015, on a effectué un examen complet des politiques, des procédures et des instructions de travail relatives à la gestion des urgences, et, à l'exercice 2014-2015, on a mis sur pied des équipes de travail régionales. Toutefois, en raison du fait que l'on avait amorcé le processus de mobilisation plus tard que prévu, on n'a pas élaboré les plans d'intervention sectorielle au cours de l'exercice 2015-2016, et on prévoit maintenant les achever plutôt en décembre 2016, une fois les consultations terminées.

Mobilisation des collectivités et des intervenants

Les activités de mobilisation, y compris les consultations dans le cadre d'un certain nombre d'initiatives, ont été achevées ou sont en cours de réalisation, principalement dans les domaines de l'amélioration de la préparation et des interventions, et de l'amélioration de la sécurité de la navigation.

L'initiative Programme de financement de la participation communautaire, prévue initialement pour l'exercice 2014-2015, était en cours de réalisation en date de mars 2016. Son but était de permettre aux intervenants admissibles des communautés locales et des groupes autochtones de participer à la planification de l'intervention sectorielle dans les quatre secteurs géographiques couverts par l'PPIS, afin de garantir que les sensibilités environnementales et les conditions locales soient bien prises en compte.

À ce jour, dans le cadre du programme, 21 demandes ont donné lieu à l'octroi d'une subvention pour participer aux activités de mobilisation.

Dans le cadre de l'initiative Partenariats publics, privés et communautaires, des agents de mobilisation communautaire de la GCC ont fait la promotion de la sécurité maritime par l'atelier avec les Premières Nations nisga'as, les dialogues tripartites sur le transport maritime du GNL (gouvernement fédéral, gouvernement provincial et Premières Nations), le sommet sur la sécurité et le risque maritimes avec la Première Nation des T'Sou-ke, et l'élaboration de plans de mobilisation pour le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle.

De plus, avec des intervenants, on a examiné et mis à jour des plans d'urgence pour la région à risque prioritaire clé de l'inlet Burrard.

En janvier 2016, TC a tenu des consultations sur les résultats de son analyse des limites proposées du port de Kitimat avec le Kitimat Port Management Working Group, dirigé par la C.-B. (dans le cadre de l'initiative Gouvernance appropriée pour les ports).

Les membres de ce groupe de travail comprennent des représentants de promoteur de projet, des municipalités locales et le groupe autochtone local.

Dans le cadre de son Programme de contribution Smart Oceans, Ocean Networks Canada a également approché les intervenants, par deux ateliers et séances d'information, afin de les sensibiliser aux dangers potentiels de la navigation le long de la côte de la Colombie-Britannique.

ONC continue de tenir des discussions avec un large éventail d'intervenants, afin d'aider à définir des produits de données qui répondent à leurs besoins.

Afin d'obtenir d'autres exemples de réalisations dans le domaine de la mobilisation des collectivités et des intervenants, veuillez consulter l'[annexe D](#).

Responsabilité et indemnisation

À part l'examen qui a été réalisé sur ce sujet et le travail législatif et réglementaire qui est en cours en conséquence de l'examen, il n'y a rien à signaler à l'égard de cet extrait.

GOVERNANCE

Afin d'évaluer la gouvernance de l'initiative du SSCMNC, les évaluateurs se sont penchés sur le sous-comité interministériel du SSCMNC, étant donné que c'était à ce niveau que la surveillance et

l'établissement de rapports sur la mise en œuvre de l'initiative du SSCMNC avaient lieu. Toutefois, en plus du comité interministériel du SSCMNC au niveau des DG dirigé par TC et du sous-comité du SSCMNC, Sécurité et sûreté maritimes de TC a lancé (en octobre 2014) son propre sous-comité au niveau des directeurs (le sous-comité du Comité exécutif de la sécurité et de la sûreté maritimes (CESSM) sur le SSCMNC) et ses propres tableaux de bord pour superviser la mise en œuvre des initiatives du SSCMNC relevant de son mandat, et établir des rapports sur l'état d'avancement de la mise en œuvre au Comité exécutif de la sécurité et de la sûreté maritimes (CESSM) et comité du SSCMNC au niveau des DG. Ce sous-comité était présidé par le directeur exécutif de ce qui était alors appelé le secrétariat du SSCMNC.

De plus, ECCC et le MPO avaient chacun un organisme de coordination pour superviser l'établissement de rapports exigés de TC à l'égard des initiatives du SSCMNC relevant de leurs mandats respectifs. Certains ministères ont mis sur pied des comités ou des groupes de travail interministériels pour superviser la mise en œuvre d'initiatives particulières du SSCMNC, comme l'initiative Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle, et les membres d'un groupe de travail interministériel sur la science opérationnelle du SSCMNC se réunissaient tous les mois pour discuter des progrès réalisés à l'égard des activités de recherche.

Pour ce qui est du sous-comité du SSCMNC, dès le départ, on a demandé aux membres de se charger de l'élaboration de chartes de projet pour toutes les initiatives, et de tableaux de bord ou de plans de projet, afin de fournir régulièrement des mises à jour au Comité interministériel sur la pollution maritime au niveau des DG et, par la suite, au comité du SSCMNC au niveau des DG, comme le montrent les procès-verbaux des réunions du comité. De plus, on fournissait régulièrement des mises à jour de rapport de situation avant toute réunion prévue du Bureau de gestion des grands projets du SM et au SMA des Politiques à TC.

Constatation n° 11 : **La structure de gouvernance interministérielle qui avait été mise en place par TC pour superviser la mise en œuvre de l'initiative du SSCMNC semble avoir assuré une bonne surveillance de l'initiative dans l'ensemble. Toutefois, le tableau de bord interministériel utilisé pour surveiller la mise en œuvre pourrait être amélioré.**

Principalement dans le cadre de l'examen des procès-verbaux de réunion, des ordres du jour et des courriels connexes disponibles, les évaluateurs ont trouvé des éléments probants indiquant que le sous-comité du SSCMNC se réunissait conformément à son mandat et se penchait sur les domaines qu'il devait aborder. Cela comprenait la surveillance et l'établissement de rapports sur l'état d'avancement de mesures particulières du SSCMNC, l'identification des problèmes émergents, et l'élaboration et la mise à jour des tableaux de bord et d'une stratégie d'engagement¹⁴.

En matière de gouvernance, la seule lacune que les évaluateurs ont constatée était la qualité de certains renseignements des tableaux de bord interministériels qui devaient servir à la surveillance de l'état d'avancement des initiatives ou à la compréhension de l'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives. Souvent, les scientifiques rendaient compte de ce qu'ils avaient fait récemment dans le cadre

¹⁴ Le mandat du sous-comité du CESSM sur le SSCMNC comprenait des fonctions semblables pour les initiatives mises en œuvre par Sécurité et sûreté maritimes, et les procès-verbaux des réunions, les ordres du jour et les courriels comprenaient des éléments probants indiquant que ce sous-comité avait respecté les termes de son mandat et avait eu une influence positive sur la gouvernance des initiatives du SSCMNC dont il était responsable.

de leurs initiatives (parfois par ordre chronologique), sans tenir compte de ce qu'ils avaient réalisé à l'égard des jalons clés établis dans les documents fondamentaux ou la stratégie de mesure du rendement de l'initiative du SSCMNC (qui, pour la plupart, étaient les mêmes). Les mises à jour relatives aux initiatives scientifiques comprenaient souvent un langage très technique qui faisait en sorte qu'il était difficile pour les évaluateurs de relier les résultats signalés aux attentes des jalons clés. Le même problème survenait lorsque les évaluateurs fournissaient des modèles à remplir sur les progrès réalisés à l'égard de chaque initiative par rapport à ses jalons clés particuliers (en partie, parce que les renseignements fournis initialement étaient copiés-collés à partir des tableaux de bord). De plus, les renseignements dans le tableau de bord n'étaient pas toujours bien mis à jour (p. ex., il était inscrit que l'on s'attendait à ce qu'une certaine initiative soit achevée ou qu'elle serait achevée en mars 2015, alors que ce mois était passé depuis longtemps)¹⁵.

Une autre lacune liée au tableau de bord était que les renseignements sur l'état d'avancement ou les extrants des trois grandes initiatives scientifiques (Recherche et activités scientifiques – Phase 1A, Science et technologie pour le nettoyage – Phase 1B et Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin – Phase 2) étaient communiqués sous l'en-tête « Scientific research on petroleum and spill response (salt/fresh water environments) - ECCC, DFO, NRCan » (Recherche scientifique sur le pétrole et l'intervention en cas de déversements (environnements d'eau douce / d'eau salé) – ECCC, MPO, NRCan), sans que des sous-catégories ne soient clairement définies. Pour cette raison, il était difficile d'identifier l'initiative scientifique (et la phase du SSCMNC et le ministère) à laquelle les renseignements correspondaient. En fait, les évaluateurs ont éprouvé des difficultés à trouver les liens entre les renseignements dans les tableaux de bord et les jalons clés de certaines initiatives, même après avoir recueilli des données détaillées sur les jalons clés de chaque initiative à l'aide de leurs propres modèles. Par conséquent, il est peu probable que plusieurs autres lecteurs du tableau de bord comprenaient ces liens¹⁶.

Une dernière lacune du tableau de bord interministériel était qu'il ne comprenait pas de renseignements interministériels sur les dépenses (p. ex., le pourcentage dépensé) des initiatives du SSCMNC, même pas sur une base annuelle. Sécurité et sûreté maritimes et, plus tard, le MPO avaient des renseignements sur les dépenses dans leurs tableaux de bord, et les renseignements étaient recueillis régulièrement. Sans ces renseignements, il est difficile de comprendre l'état d'avancement réel de la mise en œuvre des initiatives à un moment donné ou la manière dont les ressources sont gérées.

ÉTAT DE PRÉPARATION À L'ÉVALUATION EN 2018-2019

L'examen était l'occasion de mettre à l'essai la stratégie de mesure du rendement (MR) des initiatives du SSCMNC, de déterminer si elle avait été mise en œuvre de manière systématique et, ainsi, de déterminer si des renseignements sur le rendement seraient disponibles pour l'évaluation en 2018-2019.

¹⁵ Veuillez prendre note que lors de sa réunion du 13 mars 2015, le sous-comité du CESSM sur le SSCMNC a soulevé la question de la nécessité de garantir que son tableau de bord sur le SSCMNC soit mis à jour régulièrement par les BPR, qu'il fasse état des initiatives avec exactitude et clarté, et que les BPR mettent à jour leurs initiatives dans le tableau de bord à tout le moins tous les mois à l'aide d'un rappel ou d'une réunion avec l'AMSW (le secrétariat du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes).

¹⁶ Les évaluateurs n'ont pas trouvé de lacune dans les tableaux de bord de SSM qu'ils ont examinés, lesquels servaient également à alimenter le tableau de bord interministériel. Le tableau de bord que le MPO a élaboré récemment pour alimenter le tableau de bord interministériel fournit également des renseignements de qualité.

La stratégie de mesure du rendement du SSCMNC s'est révélé un guide adéquat pour l'examen. Les relations logiques entre les activités de programme et les extrants, puis avec les résultats immédiats et les étapes suivantes, sont pour la plupart solides. Toutefois, pour l'évaluation de 2018-2019, on devrait examiner la sensibilisation des collectivités et des intervenants comme extrant du modèle logique. La raison en est que très peu, voire pas du tout, d'activités du SSCMNC sont liées à la sensibilisation en soi. Il s'agit d'activités de mobilisation, dont plusieurs devraient probablement servir à alimenter le résultat immédiat de l'amélioration de la préparation et de l'intervention.

De plus, la stratégie n'est pas trop fastidieuse pour ce qui est des renseignements qu'elle exige, et elle utilise un grand nombre d'indicateurs standards (p. ex., le nombre inspecté, le pourcentage de cas conformes, le nombre d'examens ou d'études scientifiques réalisés, le taux de conformité, etc.). Les mesures proposées pour les indicateurs sont bonnes. Toutefois, le modèle logique pour l'initiative est trop complexe, étant donné qu'il est difficile de voir comment les extrants alimentent les résultats immédiats ou de suivre les initiatives jusqu'à leurs résultats immédiats. Cela est attribuable en partie à la complexité de l'initiative du SSCMNC et au fait qu'un certain nombre d'extrants alimentent plusieurs résultats immédiats.

Il pourrait être possible de simplifier le modèle logique dans une certaine mesure. Par exemple, l'extrant du régime de responsabilité et d'indemnisation pourrait être supprimé, parce qu'il ne comporte pas d'autres éléments que les conseils et les lois et règlements, lesquels sont déjà couverts par le modèle logique. Le résultat immédiat des collectivités et des intervenants mobilisés pourrait être supprimé s'il pouvait être conceptualisé comme extrant. Les résultats immédiats d'une capacité d'intervention physique et institutionnelle améliorée pourraient peut-être être combinés à ceux d'une capacité d'intervention améliorée, et si les initiatives touchant les installations de manutention des hydrocarbures concernent seulement des mesures et des plans d'intervention, le résultat immédiat de côtes ou d'installations de manutention des hydrocarbures plus sécuritaires pourrait également être supprimé.

Pour ce qui est de la disponibilité des données sur le rendement de l'initiative du SSCMNC, ECCC suit les publications scientifiques produites par le MPO, RNCAN et ECCC à l'aide du financement du SSCMNC, et a élaboré un rapport sommaire. Chaque année, on distribue les résultats scientifiques non seulement aux ministères fédéraux, mais également à l'ensemble de la communauté scientifique internationale dans le cadre du séminaire technique annuel du Programme de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer et dans l'Arctique (AMOP). Les évaluateurs ont appris que la GCC est à mettre à jour ses mesures et ses résultats de rendement.

Bien que le tableau de bord interministériel serve effectivement de base pour la collecte de certains des renseignements exigés par la stratégie de MR du SSCMNC (p. ex., le nombre d'examens qui ont été réalisés comme prévu et le nombre d'aides à la navigation qui ont été déployées), il est axé davantage sur la prestation d'un aperçu des derniers progrès réalisés dans la mise en œuvre. Cela étant dit, les évaluateurs ont été en mesure d'obtenir la plupart des renseignements requis auprès des BPR, par l'intermédiaire de divers coordonnateurs ministériels, aux fins de l'examen.

Constatation n° 12 : Les évaluateurs ont été en mesure d'obtenir les renseignements sur le rendement nécessaires pour l'examen par l'intermédiaire de divers coordonnateurs ministériels, et ils croient que l'examen a contribué à la préparation en vue de l'évaluation de 2018-2019 et à l'amélioration de la stratégie de mesure du rendement de l'initiative du SSCMNC.

Les renseignements sur le rendement nécessaires pour l'évaluation de 2018-2019 semblent être disponibles, quoique la stratégie prévoit que l'équipe d'évaluation de TC joue un rôle important dans l'élaboration des renseignements à l'aide de divers axes de recherche au moment de l'évaluation.

Les évaluateurs ont constaté que les renseignements sur le rendement étaient disponibles ou qu'ils le seraient pour tous les domaines d'extrants et de résultats. Par exemple, l'indicateur standard pour l'extrait des lois et règlements était le nombre d'améliorations des lois et règlements effectuées par rapport au nombre prévu, et cela était facilement disponible. De même, pour ce qui est des conseils, le nombre d'examen réalisés comme prévu est l'indicateur standard et disponible, ainsi que la question de savoir si les examens ont servi aux fins prévues. D'autres exemples sont le nombre d'études scientifiques réalisées pour l'extrait des conseils et des renseignements scientifiques, et le nombre d'aides à la navigation déployées par année et le nombre de cartes et de relevés produits pour l'extrait de l'information sur la navigation.

Un bon nombre d'indicateurs appropriés sont également disponibles pour la surveillance. Voici des exemples de ces indicateurs, dont certains constituent la base d'indicateurs pour la mesure des résultats immédiats :

- le nombre et le pourcentage de navires-citernes battant pavillon étranger soumis à une inspection;
- le nombre d'images satellitaires analysées;
- le nombre d'heures de vol de patrouille effectuées par rapport au nombre d'heures de vol de patrouille prévues;
- le nombre de survols de navires commerciaux par heure de vol;
- la quantité d'hydrocarbures observée (en litres) à la surface de l'océan par année;
- le nombre de déversements de polluants par des navires identifiés par rapport au nombre total de déversements de polluants détectés par l'aéronef du PNSA;
- le nombre de cibles du Système d'identification automatique (SIA) par année;
- le nombre de mouvements commerciaux intérieurs et étrangers au Canada par année et par région;
- le nombre d'inspections d'IMH et le nombre d'IMH conformes par année et par région;
- le nombre de séances de formation tenues et le nombre de personnes formées.

Au moment de l'examen, certains renseignements sur le rendement, comme l'extrait de la sensibilisation des collectivités et des intervenants, n'étaient pas disponibles, parce qu'il était trop tôt pour les obtenir, compte tenu de l'état d'avancement des initiatives liées à la mobilisation. Toutefois, les évaluateurs croient que les renseignements seront disponibles pour l'évaluation de l'exercice 2018-2019. Cela comprend le nombre de réunions avec les intervenants, le nombre de trousse d'information pour intervenant distribuées et le nombre de visites du site Web. Un autre exemple d'un indicateur que les évaluateurs n'ont pas obtenu, mais qu'ils croient être disponible est le nombre et le pourcentage de navires-citernes battant pavillon étranger qui sont conformes. Là encore, il s'agit d'indicateurs standards.

Il y a également des exemples d'indicateurs du rendement pour les extrants et les résultats qui ont été modifiés par les BPR au cours de l'examen afin qu'ils s'harmonisent mieux avec les données disponibles

ou qu'ils tiennent mieux compte de ce qui doit être mesuré. Par exemple, pour l'initiative Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle, les indicateurs d'extrants révisés comprennent ce qui suit :

- le nombre de réunions avec les organismes d'intervention (OI) et les experts pour valider la méthodologie d'évaluation des risques sectoriels (plutôt que le nombre d'évaluations des risques validées avec l'aide des OI, des intervenants locaux et des experts);
- le nombre d'évaluations des risques sectoriels effectuées (plutôt que la mesure dans laquelle les évaluations des risques sont mises à jour avec l'aide des OI, des intervenants locaux et des experts);
- le nombre de réunions avec les organismes d'intervention et les experts pour valider la méthodologie d'évaluation des risques sectoriels (plutôt que le nombre d'évaluations des risques validées par les organismes d'intervention, les intervenants locaux et les experts).

On a également apporté des modifications pour mesurer certains des résultats immédiats et à long terme (p. ex., des installations côtières plus sécuritaires, une navigation plus sécuritaire et la protection environnementale des zones marines par la prévention des déversements d'hydrocarbures). Par exemple :

- le nombre d'accidents signalés par les navires-citernes dans les ports comparé au nombre d'accidents signalés par tous les navires dans les ports au fil du temps (plutôt que le nombre d'accidents/incidents de navire par nombre de mouvements de navire dans les installations côtières);
- le nombre et le volume des déversements par des navires signalés par région, au fil du temps (plutôt que le nombre et le volume des déversements par des navires par région géographique);
- le nombre d'accidents de navigation signalés au fil du temps (plutôt que le nombre d'accidents/incidents de navigation par rapport aux kilomètres parcourus).

Au moins deux des indicateurs ci-dessus devront être comparés à un point de référence quelconque, comme « par nombre de mouvements de navire » (un mouvement désignant chaque fois qu'un navire commence ou cesse de faire route) ou « par volume de pétrole transporté ».

La plupart des résultats intermédiaires et à plus long terme seront mesurés, au moment de l'évaluation, par l'équipe d'évaluation de TC, à l'aide d'un certain nombre d'axes de recherche, comme des études comparatives, des entrevues, des sondages et, peut-être, un groupe d'experts.

RECOMMANDATIONS

À la suite de l'évaluation, on a formulé les recommandations ci-dessous, adressées à TC.

Recommandation : Il est recommandé que TC améliore le tableau de bord interministériel qu'il utilise pour surveiller la mise en œuvre de toutes les initiatives du SSCMNC et qu'il applique ces améliorations au suivi de la mise en œuvre des initiatives du Plan de protection des océans. Plus particulièrement, il est recommandé que TC suive et demande aux ministères partenaires les renseignements suivants :

- la liste de tous les calendriers et jalons prévus et achevés par exercice pour chaque initiative, en fonction de ce qui est décrit dans les documents fondamentaux et les stratégies de mesure du rendement;
- des renseignements sur les dépenses interministérielles et, plus particulièrement, le montant total des fonds alloués et le pourcentage des fonds dépensés par exercice pour chaque initiative.

ANNEXE A : PROGRAMMES DE SUBVENTIONS ET DE CONTRIBUTIONS FINANCÉS DANS LE CADRE DE L'INITIATIVE DU SSCMNC

Initiative connexe	Programme de subventions et de contributions	Ministère	Total du nouveau financement {SUPPRIMÉ AIPRP}	Programme nouveau/existant
Phase du SSCMNC : Phase 1A Phase 1B Phase 2				
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC)	Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable {Phase 2}	TC	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Nouveau
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC et RNCan)	Programme d'exercice d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures {Phase 2}	RNCan	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Nouveau
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC)	Programme de financement de la participation communautaire {Phase 2}	TC	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Nouveau
	Programme de contribution à la recherche universitaire Contributions pour soutenir les organisations qui participent à la recherche, au développement, à la gestion et à la promotion des questions relatives aux pêches et aux océans Programme autochtone de gestion des ressources aquatiques et océaniques {Phase 2}	MPO	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Existant (complémentaire)
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada (TC)	Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada {Phase 2}	TC	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Existant (complémentaire)
Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC et RNCan)	Programme de contribution à la recherche universitaire {Phase 1B}	MPO	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Existant (complémentaire)
	Centre de recherche sur le pétrole, le gaz et autres sources d'énergie extracôtières (CRPGEE) {Phase 1B}	MPO	{SUPPRIMÉ AIPRP}	Existant (complémentaire)

ANNEXE B : INITIATIVES DU SSCMNC ET RÉSULTATS STRATÉGIQUES MINISTÉRIELS

Initiative	Résultat stratégique (RS)			
	MPO	ECCC	RNCan	TC
Aides à la navigation nouvelles ou modifiées pour assurer le service de la région de Kitimat {Phase 1A}	RS1, RS3			
Produits de navigation et d'hydrographie pour Kitimat {Phase 1A}	RS1, RS3			
Lignes directrices sur la vérification des navires-citernes {Phase 1A}				RS3
Centre de Transports Canada à Kitimat {Phase 1A}				RS3
Modification de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale {Phase 1A}				RS2
Équipe d'experts internationaux en sécurité des navires-citernes {Phase 1A}				RS2
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures {Phase 1A}				RS2
Recherches et activités scientifiques	RS2	RS1		
Surveillance intégrée de la pollution par satellite – Surveillance par satellite {Phase 1A}		RS3		
Augmentation des inspections des navires-citernes {Phase 1B}				RS3
Options pour un système de navigation par cartes moderne {Phase 1B}	RS1, RS3			
Études géoscientifiques sur la sécurité maritime sur la côte nord de la C.-B. {Phase 1B}			RS3	
Examen des plans de navigation pour les eaux à haut risque – TERMPOL {Phase 1B}				RS3
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortes {Phase 1B}				RS3
Gouvernance appropriée dans les ports {Phase 1B}				RS3
Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA {Phase 1B}				RS2
Fondements des activités dans l'Arctique {Phase 1B}	RS1			RS3
Partenariats publics, privés et communautaires {Phase 1B}	RS2			RS2
Système de commandement des interventions {Phase 1B}	RS2, RS3			
Soutien au commandement des interventions {Phase 1B}		RS2, RS3		
Examen des agents de traitement et des contre-mesures {Phase 1B}	RS2	RS3	RS2	RS2
Science et technologie pour le nettoyage {Phase 1B}	RS2	RS1, RS3	RS2	

Initiative	Résultat stratégique (RS)			
	MPO	ECCC	RNCan	TC
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation {Phase 1B}				RS2
Système de navigation moderne – Phase 1 {Phase 2}	RS3	RS2		RS3
Programme de contributions Smart Oceans d'Ocean Networks Canada {Phase 2}				RS2, RS3
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle {Phase 2}	RS2, RS3	RS1, RS2, RS3		RS2
Mesures d'intervention de rechange – Modifications législatives {Phase 2}	RS2	RS3		RS2
Programme de financement de la participation communautaire {Phase 2}				RS2
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin {Phase 2}		RS3	RS2	
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable {Phase 2}				RS2
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures causée par les navires {Phase 2}				RS2
Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC {Phase 2}	RS2, RS3			RS2
Légende des résultats stratégiques				
MPO	RS1 : Des secteurs maritimes et des pêches prospères sur le plan économique RS2 : Des écosystèmes aquatiques durables RS3 : Des eaux sécuritaires et sécurisées			
ECCC	RS1 : L'environnement naturel du Canada est conservé et restauré pour les générations actuelles et à venir RS2 : La population canadienne est équipée pour prendre des décisions éclairées quant aux conditions changeantes du temps, de l'eau et du climat RS3 : Les menaces que représente la pollution pour les Canadiens ainsi que pour leur environnement sont minimisées			
RNCan	RS2 : Les secteurs des ressources naturelles et les consommateurs sont respectueux de l'environnement RS3 : Les Canadiens ont l'information nécessaire pour gérer leurs terres et leurs ressources naturelles, et sont protégés contre les risques associés			
TC	RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr			

ANNEXE C : INITIATIVES DU SSCMNC ET RISQUES PARTICULIERS

Initiative	Date d'achèvement initiale {SUPPRIMÉ AIPRP}	Plusieurs jalons retardés	Achèvement à temps improbable	Aucune stratégie d'achèvement	Financement supplémentaire probablement nécessaire	Complexité	Conséquences
Aides à la navigation nouvelles ou modifiées pour assurer le service de la région de Kitimat (MPO-GCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}		✓				
Produits de navigation et d'hydrographie pour Kitimat (MPO-SHC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}		✓				
Centre de Transports Canada à Kitimat (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}		✓				
Recherche et activités scientifiques (ECCC, MPO)	{SUPPRIMÉ AIPRP}		✓			✓	
Gouvernance appropriée dans les ports (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}		✓				
Système de commandement des interventions (SCI)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓				✓	
Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC, RNCan)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓				✓	
Programme de financement de la participation communautaire (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}						
Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC, RNCan)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓				✓	
Mesures d'intervention de rechange – Modifications législatives (TC et ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}			Autorisation du gouvernement fédéral obtenue			
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}			Autorisation du gouvernement fédéral obtenue			
Partenariats publics, privés et communautaires (GCC, TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓			

Initiative	Date d'achèvement initiale {SUPPRIMÉ AIPRP}	Plusieurs jalons retardés	Achèvement à temps improbable	Aucune stratégie d'achèvement	Financement supplémentaire probablement nécessaire	Complexité	Conséquences
Système de navigation moderne – Phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓		✓		✓	
Modification de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓	✓		✓ Financement nécessaire pour achever l'initiative
Augmentation des inspections des navires-citernes/inspections obligatoires des navires-citernes (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓	✓		✓ La diminution du nombre de navires-citernes inspectés pourrait réduire la sécurité des navires-citernes. Financement provisoire obtenu du budget de 2016, mais d'autres sources de financement seront nécessaires jusqu'à la mise en œuvre de la stratégie de recouvrement des coûts en 2018-2019.
Examen des plans de navigation pour les eaux à haut risque – TERMPOL (TC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓	✓		✓ Aucune option de recouvrement des coûts n'a pas été élaborée à temps, et il manquait de financement pour effectuer des consultations auprès des intervenants; des sources de financement provisoire seront nécessaires jusqu'à ce qu'une stratégie de recouvrement des coûts soit mise en œuvre.
Surveillance et contrôle	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Initiative	Date d'achèvement initiale {SUPPRIMÉ AIPRP}	Plusieurs jalons retardés	Achèvement à temps improbable	Aucune stratégie d'achèvement	Financement supplémentaire probablement nécessaire	Complexité	Conséquences
systematiques des navires – PNSA (TC)	AIPRP}						Les heures de surveillance de la pollution ont été réduites et toutes les activités d'éducation et de sensibilisation ont été annulées; cela a diminué l'efficacité du PNSA comme programme de prévention de la pollution.
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO, ECCC)	{SUPPRIMÉ AIPRP}	✓	✓	✓	✓	✓	✓ Il est improbable que les options pour une mise en œuvre nationale de la planification de l'intervention sectorielle soient élaborées à temps en raison des retards du projet pilote cela pourrait entraîner un écart de financement entre le projet pilote et le démarrage du programme national. La situation de cette initiative a une incidence sur le PFPC.
*Si une case n'est pas cochée, cela signifie que le facteur ne s'applique pas. Autrement dit, l'absence de coche pour « Aucune stratégie d'achèvement » signifie qu'il existe une stratégie d'achèvement pour cette initiative. S'il n'y a pas de coche pour « Conséquences », cela signifie qu'il n'y a aucune conséquence.							

ANNEXE D : LISTE DES EXTRANTS ET DES RÉALISATIONS, 2013-2016

Initiative	Activités/produits livrables achevés
Navigation plus sécuritaire	
Aides à la navigation nouvelles ou modifiées pour assurer le service de la région de Kitimat (MPO-GCC)	<ul style="list-style-type: none"> • La phase I de l'examen du système d'aides à la navigation pour la région de Kitimat s'est achevée en 2014-2015. La phase II s'est achevée en 2015-2016 et la phase III s'est achevée en 2016-2017. • Le 31 mars 2016, 32 des 119 aides à la navigation existantes avaient été modifiées ou installées. • {Phase 1A}
Produits de navigation et d'hydrographie pour Kitimat (MPO-SHC)	<p>Levés multifaisceaux dans les voies navigables difficiles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des levés hydrographiques détaillés à l'aide de la technologie multifaisceau ont été achevés en 2016-2017 à l'entrée Caamano, à l'ouest de l'île Stephens, et le long des principales routes de navigation proposées pour les navires-citernes. Des levés du détroit d'Hécate ont été amorcés en avril 2015 et la collecte de données se poursuit. {phase 1A} <p>Achat et installation des marégraphes et modèles actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trois marégraphes permanents ont été installés en 2015-2016 à Kitimat, à l'entrée Caamano et à la pointe sud des îles Haida Gwaii. Ces marégraphes recueillent des données qui appuieront les modèles actuels et permettront de diffuser les renseignements relatifs au niveau d'eau. {Phase 1A} <p>Gestion et production de données :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 2015-2016, 20 des 25 nouvelles cartes de navigation prévues ont été créées et distribuées à l'usage des marins. Des instructions nautiques et les tableaux des courants et des marées de 2015 et de 2016 ont également été publiés et distribués. En juin 2016, l'une des cartes restantes fournissant un aperçu de la couverture a été élaborée. {Phase 1A}
Options pour un système de navigation par cartes moderne (GCC-SHC du MPO)	<ul style="list-style-type: none"> • {SUPPRIMÉ AIPRP} • Cela a mené à la phase II d'une initiative de modernisation, qui a par la suite été approuvée par le gouvernement fédéral en février 2014 (la phase I de l'initiative de Système de navigation moderne). • {Phase 1B}
Études géoscientifiques sur la sécurité maritime sur la côte nord de la C.-B. (RNCan)	<ul style="list-style-type: none"> • RNCan a effectué un levé par navire (cartographie du fond marin) et une mission d'échantillonnage en vue de déterminer les facteurs déclencheurs et la fréquence des risques de glissement sous-marin identifiés récemment dans la région côtière de la Colombie-Britannique. {Phase 1B} • Un rapport de l'expédition scientifique en mer a été publié et était intitulé « CCGS Tully 2014007PGC cruise report » (rapport d'expédition du CCGS Tully 2014007PGC). Par Lintern, D. G., et coll., Commission géologique du Canada, Dossier public 7761, 2015. {Phase 1B} • La surveillance régulière des données sismiques et GPS des nouvelles stations est en cours. Une carte du paysage marin a été produite et indique les caractéristiques du fond marin. Les failles ont été identifiées comme actives ou inactives. Des dizaines de glissements sous-marins auparavant inconnus ont été identifiés. {Phase 1B} • Un rapport de l'examen préliminaire sur la sismicité est à l'impression. Brillon, C. « North Coast Geohazards – 2016 Seismology Update » (biorisques sur la côte nord – mise à jour de la sismologie 2016), Commission géologique du Canada, Dossier public 8052, 2016. {Phase 1B} • La datation des glissements sous-marins a été achevée et la publication de l'article est prévue pour l'automne 2016. {Phase 1B} • Le modèle numérique pour la stabilité des talus sous-marins, le delta Kitimat, a été élaboré et sa publication est prévue pour la fin de décembre 2016. {Phase 1B}

Initiative	Activités/produits livrables achevés
Examen des plans de navigation pour les eaux à haut risque – TERMPOL (TC)	<ul style="list-style-type: none"> • TC a révisé le Processus d'examen TERMPOL (PET) et a publié le manuel du PET mis à jour en décembre 2014 pour clarifier la portée et l'intention de TERMPOL en mettant l'accent sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution en milieu marin et pour encourager les promoteurs à mobiliser les utilisateurs locaux des voies navigables, en particulier les groupes autochtones, pour la préparation des levés et des études. {Phase 1B} • Le manuel révisé a été mis à la disposition des intervenants en janvier 2015. {Phase 1B}
Examen du pilotage obligatoire et des remorqueurs escortés (TC)	<ul style="list-style-type: none"> • L'examen a révélé que les mesures existantes étaient bien établies, et aucun problème de conformité n'a été indiqué. Ainsi, aucune nouvelle exigence n'était nécessaire à ce moment et les futurs changements liés aux navires-citernes plus gros ou aux routes de navigation des navires-citernes pouvaient être gérés au moyen de mesures volontaires ou de mesures réglementaires. {Phase 1B} • L'examen a conclu qu'il ne s'agissait pas de l'approche à adopter, par conséquent, cet élément de l'initiative a été transféré à l'initiative d'Augmentation des inspections des navires-citernes, qui est ensuite devenu l'initiative d'Augmentation des inspections des navires-citernes/d'inspections obligatoires des navires-citernes. {Phase 1B}
Gouvernance appropriée dans les ports (TC)	<ul style="list-style-type: none"> • Une évaluation des limites des ports publics d'après le volume de circulation actuel et le volume projeté ainsi que d'après les principales caractéristiques gouvernementales s'est achevée en 2013-2014. {Phase 1B} • TC a examiné les ports non désignés en tenant compte du volume de circulation des navires-citernes et des volumes prévus de gaz naturel liquéfié, et a conclu que seul le port de Kitimat ne devrait être proposé pour la désignation de port public pour le moment. {Phase 1B} • TC a présenté les résultats de ses analyses concernant les limites des ports au groupe de travail en janvier 2016. Il est maintenant proposé que des consultations auprès des intervenants de l'industrie, des principales Premières Nations et des communautés locales se déroulent à l'automne 2016 pour s'harmoniser au calendrier de la stratégie de mobilisation relative au moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. {Phase 1B}
Fondements des activités dans l'Arctique (TC, GCC)	<ul style="list-style-type: none"> • Les examens des services, des programmes et des politiques se sont achevés en 2013-2014. D'après une analyse approfondie des volumes de circulation maritime, des risques et des autres facteurs, TC et la GCC ont identifié de façon préliminaire les corridors de transport maritime du Nord. L'initiative des Corridors fournirait un cadre stratégique pour orienter les investissements du gouvernement fédéral dans le transport maritime en Arctique. {Phase 1B} • Les rapports de cinq études techniques ont été achevés en mars 2014. Un rapport intitulé « Initiative on Marine Corridors in Canada's Arctic: General Review of Levels of Service and Engineering Studies » (corridors marins dans l'Arctique canadien : examen général des niveaux de service et études techniques) a également été produit. {Phase 1B} • Cet examen a jeté les fondements pour les initiatives en Arctique ci-dessous (par exemple, la phase III de l'hydrographie et la cartographie de l'Arctique) et servira de guide pour orienter les investissements du gouvernement fédéral dans le transport maritime en Arctique. {Phase 1B}
Système de navigation moderne – Phase 1 (GCC, MPO, ECCC et TC)	<ul style="list-style-type: none"> • Le prototype d'une bouée de navigation lumineuse quatre saisons a été installé à l'essai en 2015-2016. L'essai se poursuit en 2016-2017. {Phase 2} • Le portail de navigation électronique a été achevé; le portail a été mis en ligne en août 2015. Le lien a été transmis aux comités régionaux et nationaux sur la navigation électronique et partagé à la Garde côtière des États-Unis (des ajouts sont prévus à mesure que de nouvelles données seront disponibles). {Phase 2} • L'installation des trois radars à Prince Rupert s'est achevée le 31 août 2016. {Phase 2} • Les levés (multifaisceaux) de 13 ports se sont achevés, et les données sont traitées pour produire des cartes et des produits; 7 nouvelles cartes électroniques de navigation (CEN) sont en production. {Phase 2} Une étude sur les capacités opérationnelles du Canada en matière d'hydrographie a été achevée. Le rapport final sur les capacités en matière d'hydrographie et sur les nouvelles technologies disponibles

Initiative	Activités/produits livrables achevés
	<p>pour les produits et les services dynamiques d'hydrographie a été produit. {Phase 2}L'équipement d'observation suivant a été installé par la GCC en 2016-2017 pour la collecte continue de données dans les ports d'essai, soit le port de Metro Vancouver, le port du fleuve Fraser, le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et le port de Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse : {Phase 2}Quatre courantomètres à effet Doppler acoustique (ADCP) ont été installés tant à Saint John, N.-B., qu'à Port Hawkesbury (trois cycles d'installation et de récupération). {Phase 2}Deux courantomètres ADCP ont été installés au port de Metro Vancouver (deux cycles d'installation et de récupération). {Phase 2}Le profilage des courants de travers est effectué au port de Metro Vancouver. {Phase 2}De nouveaux marégraphes ont été installés au port de Metro Vancouver et au port de Port Hawkesbury. {Phase 2}Des grilles adaptables d'éléments finis pour le modèle de volumes finis des eaux côtières (FVCOM) ont été élaborées pour ces quatre ports d'essai. {Phase 2}La GCC a achevé 8 des 14 levés de surveillance du fond des chenaux proposés. {Phase 2}</p> <ul style="list-style-type: none"> Six études de recherche ont été présentées lors de la Conférence hydrographique du Canada de 2016. {Phase 2}
Programme de contributions Smart Oceans d'Oceans Networks Canada (TC)	<ul style="list-style-type: none"> TC a signé une entente pluriannuelle avec Ocean Networks Canada (ONC) en 2014-2015 pour soutenir le travail d'ONC consistant à transformer les données océanographiques en renseignements de navigation, qui aideront à prévenir les accidents maritimes et à faire des mises en garde contre les dangers pour la navigation. {Phase 2} L'installation des observatoires océaniques à Campbell River et à Kitimaat Village s'est achevée en mars 2016. Des radars WaMos servant à recueillir des données océanographiques ont également été installés à Campbell River. {Phase 2}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Une entente de contribution pluriannuelle en vigueur du 4 mai 2015 au 31 mars 2019 a été signée pour soutenir l'établissement du Clear Seas Centre à titre de principale source indépendante de renseignements et de pratiques exemplaires pour le transport maritime des produits du pétrole et du gaz naturel liquéfié (GNL). {Phase 2} <ul style="list-style-type: none"> Le Centre a été établi et a commencé ses activités. Il a créé un site Web qui diffuse des renseignements ainsi que des constatations et qui promeut ses activités, ce qui a facilité les recherches qui ont mené à l'élaboration de rapports d'évaluation sur les sujets suivants : {Phase 2}Les avantages socioéconomiques du transport maritime pour le Canada et la population canadienne; {Phase 2} Les risques socioéconomiques et environnementaux du transport maritime; {Phase 2} Les améliorations aux mesures de prévention, de préparation et d'intervention. {Phase 2}
Navires-citernes plus sécuritaires	
Lignes directrices sur la vérification des navires-citernes (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Un rapport sur l'examen du programme de rapports d'inspection des navires (SIRE) a été produit en 2013-2014. Les modifications réglementaires initialement proposées dans le cadre de cette initiative n'ont pas été adoptées en raison des résultats de l'examen du SIRE et des avis juridiques. {Phase 1A} <p>Les objectifs de cette initiative seront plutôt poursuivis dans l'initiative d'Augmentation des inspections des navires-citernes/d'inspections obligatoires des navires-citernes, ce qui entraînera des modifications du <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i> afin qu'il soit exigé que les navires-citernes subissent des inspections annuelles. {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> Les lignes directrices sur les inspections de sécurité des navires-citernes ont été achevées en 2014-2015, et les Lignes directrices sur la vérification des navires-citernes récemment élaborées sont en place. {Phase 1A}
Centre de Transports Canada à Kitimat (TC)	<ul style="list-style-type: none"> En vue d'assurer le service dans la région Kitimat, trois postes TI (d'inspecteurs) ont été dotés en 2014-2015 et le programme de formation de 18 mois nécessaire a été terminé par les inspecteurs au printemps 2016. {Phase 1A} Les inspections des bâtiments étrangers à Kitimat ont commencé en 2015-2016, et les inspecteurs viennent de Vancouver et de Prince Rupert. {Phase 1A}
Surveillance intégrée de la pollution par	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 50 anomalies ont été détectées dans les eaux navigables canadiennes en 2014-2015 et 57

Initiative	Activités/produits livrables achevés
satellite (SIPPS) – Surveillance par satellite (ECCC)	<p>ont été détectées en 2015-2016. {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> Des présentations à propos de la SIPPS ont été faites à l’atelier sur le milieu maritime de la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA), au MDN, à la GRC, à Parcs Canada, à l’ASFC et au MPO. {Phase 1A}
Augmentation des inspections des navires-citernes/inspections obligatoires des navires-citernes (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Des normes de service ont été élaborées au cours de l’été 2014, et un programme de formation a été élaboré à l’automne 2014. {Phase 1B} La stratégie de recouvrement des coûts a été élaborée en 2015-2016 et sa mise en œuvre est prévue pour 2017-2018. {Phase 1B} Les modifications proposées au <i>Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux</i>, qui fourniraient au gouvernement la base pour un frais d’utilisation visant à récupérer les coûts d’inspection auprès des propriétaires de bâtiment, devraient être publiées dans la <i>Gazette du Canada</i> en 2016-2017. {Phase 1B} Il y a eu une augmentation de 25 % des inspections de navires-citernes en 2013-2014. En 2014-2015, 100 % des navires-citernes étrangers qui sont entrés dans les eaux canadiennes ont été inspectés. Au cours des 1^{er} et du 2^e trimestres, le taux d’inspection de 100 % a été maintenu, et pendant les 3^e et 4^e trimestres, les inspections ont été réalisées en fonction du risque plutôt qu’en fonction d’objectifs (79 % des navires-citernes ont été inspectés lors de leur première visite). Les inspections continuent d’être réalisées en fonction du risque en 2016-2017. {Phase 1B}
Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC)	<ul style="list-style-type: none"> En 2013-2014, le PNSA a presque atteint son objectif de surveillance de la pollution (2 300 heures) en effectuant 2 253 heures de vol. En 2014-2015, le PNSA a effectué 2 092 heures de vol. En 2015-2016, les aéronefs ont effectué 1 939 heures de patrouilles antipollution. {Phase 1B} Le nombre d’incidents de pollution identifiés par le PNSA ne cesse d’augmenter malgré la diminution du nombre d’heures de vol. Le PNSA a identifié 124 incidents de pollution en 2013-2014, 322 en 2014-2015 et 380 en 2015-2016. {Phase 1B}
Installations côtières plus sécuritaires	
Modification de la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> et modernisation du Programme d’intervention environnementale (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Le programme d’inspection des installations de manutention des hydrocarbures (IMH) a été élaboré et la politique, les procédures et les directives de travail nécessaires ont été mises en place en septembre 2014. {Phase 1A}
Études géoscientifiques sur la sécurité maritime sur la côte nord de la C.-B. (RNCAN)	<ul style="list-style-type: none"> RNCAN mène des études et recueille des données afin d’améliorer les connaissances sur les tremblements de terre et les secousses sismiques qui en découlent dans la région de Kitimat et du chenal Douglas, et d’offrir des technologies pour leur surveillance en temps réel pour l’industrie et les organisations de gestion des urgences. RNCAN a également réalisé des enquêtes sur la fréquence et l’ampleur des glissements sous-marins dans le chenal Douglas, qui sont connus pour avoir causé des tsunamis destructeurs dans les années 70. {Phase 1B} En 2013-2014, RNCAN a établi de nouvelles stations sismologiques et GPS dans le nord de la Colombie-Britannique pour combler une lacune importante dans le réseau sismique, ce qui permet d’avoir une plus grande exactitude pour déterminer l’emplacement et la magnitude des tremblements de terre et pour définir les endroits où des déformations se produisent dans la région. {Phase 1B}

Amélioration de la capacité en matière de préparation et d'intervention	
Modification de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001) et modernisation du Programme d'intervention environnementale (TC)	<ul style="list-style-type: none"> • Les modifications proposées à la LMMC 2001 ont reçu la sanction royale en décembre 2014, et les modifications sont en vigueur. {Phase 1A} • Un document de travail sur l'élaboration des règlements liés au projet de loi a été produit et présenté à l'industrie au printemps 2016, ce qui servira de point de départ pour les consultations avec l'industrie. {Phase 1A} • S'il n'y a aucune autre modification nécessaire après les consultations avec l'industrie, le dossier de rédaction réglementaire sera prêt et la rédaction législative pourra commencer. Les règlements proposés devraient être publiés dans la partie I de la <i>Gazette du Canada</i> au début de 2017. {Phase 1A}
Recherche et activités scientifiques (ECCC, MPO)	<p>Recherche en cuve à houle (MPO) : {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des études de recherche en cuve à houle ont été amorcées dans la phase 1A et des études complémentaires ont aussi été amorcées dans la phase 1B (Recherche en cuve à houle sur le bitume dilué) pour examiner le devenir, le comportement et les effets toxiques des produits de bitume dilué afin d'être en mesure d'intervenir en cas de déversements d'hydrocarbures. Les constatations de la phase 1A et les constatations préliminaires de la phase 1B ont mené à la production des publications suivantes : {Phase 1A} <ul style="list-style-type: none"> • Un rapport sur les constatations préliminaires sur le comportement de deux produits de bitume dilué a été publié sur le site Web d'ECCC en 2013-2014. La publication était le fruit d'une collaboration entre ECCC et RNCan. {Phase 1A} • Un article sur le devenir du mélange de bitume dilué Access Western traité avec un dispersant et des particules minérales dans une cuve à houle a été soumis au <u>Marine Pollution Bulletin</u> aux fins de publication. {Phase 1A} • Un article intitulé « Fate of Cold Lake Blend diluted bitumen treated with dispersant and mineral fines in a wave tank » (devenir du mélange de bitume dilué Cold Lake traité avec un dispersant et des particules minérales dans une cuve à houle) a été publié dans le <u>Environmental Engineering Science</u> (3:251-261, 2015). {Phase 1A} • Une présentation intitulée « Fate of Diluted Bitumen Spilled in Aquatic Environments: Relevance to Environmental Impacts » (devenir du bitume dilué déversé dans les milieux marins : pertinence des effets sur l'environnement) a été faite à la National Academy of Sciences les 9 et 10 mars 2015 et est disponible à l'adresse : http://nas-sites.org/dilbit/march-9-11-2015/ (en anglais uniquement). {Phase 1A} • Une présentation intitulée « Diluted Bitumen Research in Marine Environments Environmental Impacts of Crude Oil Released into Aqueous Environments » (recherche en milieux marins des effets environnementaux du déversement de pétrole brut dans les milieux aquatiques) a été faite à la Société royale du Canada le 9 avril 2015 et est disponible à l'adresse : https://rsc-src.ca/fr/consultations-des-parties-prenantes (en anglais uniquement). {Phase 1A} • Un article, accompagné d'une affiche, intitulé « Fate of Chinese and Canadian Oils Treated with Dispersants in a Wave Tank » (devenir des hydrocarbures canadiens et chinois traités avec un dispersant et des particules minérales dans une cuve à houle) a été publié dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2015. {Phase 1A} • Des études à méso-échelle des rivages sur la pénétration et la rétention du bitume dilué ont été réalisées. Des rapports finaux ont été transmis (le 31 mars 2016), puis mis à la disposition de tous les intervenants pour orienter les mesures préventives et les décisions finales quant au nettoyage. {Phase 1A} <p>Modélisation du devenir et du comportement (MPO) : {Phase 1A}</p> <p>Ce volet vise principalement à recueillir des données pour orienter les travaux de développement des modèles océaniques liés au système du modèle couplé océan-atmosphère dans le cadre de la phase 1B de l'initiative (Modélisation des océans à haute résolution). {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dans le volet de Modélisation du devenir et du comportement de l'initiative, un plan conjoint pour la création d'un système intégré de modélisation a été élaboré en collaboration avec EC d'après le PE du CONCEPTS. Plusieurs groupes font des progrès sur les différents éléments (par exemple, le modèle atmosphérique à haute résolution, le modèle hydrologique et le modèle océanique à haute résolution).

	<p>{Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Du matériel informatique de haute performance a été installée en janvier 2015 et a pu commencer à être utilisé en juin 2015 pour fournir les ressources informatiques nécessaires au développement du modèle à haute résolution des eaux côtières de la côte nord de la Colombie-Britannique. {Phase 1A} • Des antennes de radars côtiers (CODAR) ont été installées au détroit d'Hécate et au phare de l'île Bonilla en 2015 pour fournir des données en temps réel sur les courants de surface, qui seront utilisées pour l'assimilation des données du modèle. {Phase 1A} • Avant la fin de mars 2016, environ 200 bouées dérivantes pistées par satellite de faible coût ont été installées sur la côte nord pour recueillir des données qui seront utilisées dans les modèles. Cela fournira des renseignements importants sur les trajectoires et les vitesses de dérive en vue de la planification des interventions d'urgence. {Phase 1A} • Un rapport de données a été achevé et comprenait une description des données recueillies entre juillet 2013 et juin 2014. Un second rapport de données a été produit et contenait une description des données recueillies ente juillet 2014 et juillet 2015. Ces données permettront d'orienter les travaux d'évaluation des risques et les travaux de suivi du modèle dans le cadre de la phase 1B (Modélisation des océans à haute résolution). {Phase 1A} • Une mission pour récupérer et réinstaller des courantomètres amarrés et des pièges à sédiments sur la côte nord de la Colombie-Britannique s'est achevée en août 2015. Une mission océanographique consacrée au chenal Douglas, pendant laquelle des courantomètres ont aussi été amarrés, s'est terminée en novembre 2015. {Phase 1A} • La collecte de renseignements et de données océanographiques dans le cadre de ce volet de l'initiative servira à l'élaboration des modèles qui orienteront la planification de la préparation et de l'intervention en cas de déversement. Les travaux sur les modèles de la phase 1A (Modélisation du devenir et du comportement) et les travaux de soutien de la phase 1B (Modélisation des océans à haute résolution) ont mené à la production des publications et des rapports suivants : {Phase 1A} <ul style="list-style-type: none"> • Un rapport de données intitulé « Physical, chemical and biological oceanographic data collected in Douglas Channel and the approaches to Kitimat, June 2013-July 2014 » (données océanographiques physiques, chimiques et biologiques recueillies dans le chenal Douglas et aux abords de Kitimat, juin 2013-juillet 2014) a été publié dans le Canadian Data Report of Hydrography and Ocean Sciences (196(2):66, 2015). {Phase 1A} • Un rapport de données intitulé « Physical, Chemical, and Biological Oceanographic Data Collected in Douglas Channel and the Approaches to Kitimat, August 2014 to July 2015 » (données océanographiques physiques, chimiques et biologiques recueillies dans le chenal Douglas et aux abords de Kitimat, août 2014-juillet 2015) est en préparation pour le Canadian Data Report of Hydrography and Ocean Sciences. {Phase 1A} • Un rapport intitulé « Oil spill trajectory on the northern British Columbia Coast: results from a series of numerical simulations » (trajectoire de déversement d'hydrocarbures sur la côte nord de la Colombie-Britannique : résultats d'une série de simulation) a été publié dans le Canadian Data Report of Hydrography and Ocean Sciences (306:27, 2015). {Phase 1A} • Un article intitulé « Sub-tidal circulation in a deep-silled fjord: Douglas Channel, British Columbia » (circulation sublittorale dans un fjord à seuils profonds : chenal Douglas, Colombie-Britannique) est en préparation pour le Journal of Geophysical Research et a été soumis en juin 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « Using Low- Cost Satellite-Tracked Drifters to Determine Oil Spill Trajectories: A Case Study in Douglas Channel, BC » (utilisation de bouées dérivantes pistées par satellite de faible coût pour déterminer les trajectoires de déversement d'hydrocarbures : étude de cas du chenal Douglas, C.-B.) est en préparation pour le Marine Pollution Bulletin et la date d'achèvement prévue est juillet 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « RADARSAT – its capability for detection of crude oil and surfactants on the ocean surface » (RADARSAT – capacités de détection de pétrole brut et de surfactants à la surface des océans) a été préparé par M. Will Perrie, mais n'a pas été publié. Achevé. {Phase 1A} • Un article intitulé « Tidal Circulation along the Northern Coast of British Columbia, Canada » (circulation des marées le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, Canada) est en préparation pour le Canadian Technical Report of Hydrography and Ocean Sciences et la date d'achèvement prévue est août 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « Influence of wave-induced Stokes drift on the trajectories of potential oil spills in the Hecate
--	---

	<p>Strait waters » (influence de la dérive de Stokes causée par les vagues sur les trajectoires des possibles déversements d'hydrocarbures dans les eaux du détroit d'Hécate) a été soumis pour le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2016. {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un article intitulé « An estimate of the fraction of spilled diluted bitumen that sinks in coastal waters » (estimation de la portion de bitume dilué déversé qui s'enfonce dans les eaux côtières) a été soumis pour le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « The Surface Drifter Program on the North Coast of British Columbia, April 2014 to November 2015 » (programme de bouées dérivantes sur la côte nord de la Colombie-Britannique, avril 2014 à novembre 2015) est en préparation pour le <u>Canadian Technical Report of Hydrography and Ocean Sciences</u> et la date d'achèvement prévue est août 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « Effects of rainfall on oil droplet size and the dispersion of spilled oil with application to Douglas Channel, British Columbia, Canada » (effets des précipitations de pluie sur la taille des gouttelettes d'hydrocarbures et la dispersion des hydrocarbures déversés, appliqués au chenal Douglas, Colombie-Britannique, Canada) a été soumis au <u>Marine Pollution Bulletin</u> et a été accepté en juin 2016. {Phase 1A} • Un article intitulé « Application of an Oil Weathering Model to Douglas Channel » (application d'un modèle d'atmosphérisation des hydrocarbures au chenal Douglas) est en préparation pour le <u>Canadian Technical Report of Hydrography and Ocean Sciences</u> et la date d'achèvement prévue est juillet 2016. {Phase 1A} <p>Inventaire des ressources marines (MPO) : {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • En 2014-2015, un inventaire des ressources marines, des habitats et des autres utilisations des écosystèmes a été créé pour identifier et combler les lacunes en matière de renseignements. {Phase 1A} • Des discussions avec Environnement Canada et le gouvernement de la Colombie-Britannique sur les bases de données existantes et sur les renseignements recueillis ont été entamées pour identifier les lacunes dans les données de l'inventaire des ressources marines et pour aider à la planification des études sur le terrain. {Phase 1A} • Les discussions ont mené à l'examen des outils de cartographie des ressources qui seront utilisés pour la planification des interventions en cas de déversement et pour commencer les travaux de mise à jour de la couche de données géospatiales existantes sur les espèces, l'habitat et les pêches. {Phase 1A} • Les discussions ont également mené à la planification des études sur le terrain dans la région du chenal Douglas afin de produire des données fondées sur SIG qui seront utilisées pour l'élaboration de cartes benthiques de l'habitat. (Les levés dans les zones prioritaires ont été effectués en 2014-2015 et en 2015-2016 dans le cadre de la sous-initiative de cartographie des habitats littoraux et des écosystèmes benthiques du MPO ci-dessous.) {Phase 1A} <p>Cartographie des habitats littoraux et des écosystèmes benthiques (MPO) : {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un sonar latéral a été acheté en 2013-2014 pour effectuer le travail sur le terrain dans les chenaux Principe et Squally. Les vidéos des levés ont été utilisées pour l'élaboration des protocoles d'extraction de données pour la cartographie des caractéristiques des habitats et des écosystèmes benthiques. Les données seront utilisées pour soutenir le développement des modèles servant à prévoir la qualité de l'habitat pour les espèces dont la conservation est prioritaire. {Phase 1A} • Les levés sur le terrain se sont terminés en 2014-2015 pour le chenal Douglas et ses abords. Des échantillons biologiques ont été prélevés pour une vérification taxinomique de la biodiversité. Des échantillons ont aussi été prélevés sur les plages sensibles situées dans le bras Kitimat en collaboration avec ECCC. {Phase 1A} • Les levés sur le terrain dans l'aire marine nationale de conservation Gwaii Haanas se sont terminés à l'été 2015. {Phase 1A} • Des cartes détaillées des habitats littoraux et des écosystèmes benthiques sont produites à l'aide des données recueillies au moyen des levés. {Phase 1A} • Des modèles de répartition des espèces ont été développés pour prévoir la qualité de l'habitat pour les espèces dont la conservation est prioritaire. {Phase 1A}
--	--

Recherche et conseils sur les interactions avec les écosystèmes (MPO) : {Phase 1A}

- Jusqu'à maintenant, les publications suivantes ont été produites dans le cadre de ce volet grâce aux renseignements et aux données provenant de la sous-initiative d'Inventaire des ressources marines et de la sous-initiative de Cartographie des habitats littoraux et des écosystèmes benthiques : {Phase 1A}
 - Un article intitulé « Factors Influencing Intertidal Biota Distribution on BC's North Coast: Considerations for Oil Spill Contingency Planning and Response » (facteurs influençant la répartition du biote littoral sur la côte nord de la C.-B. : considérations pour la planification et l'intervention d'urgence en cas de déversements d'hydrocarbures) produit en collaboration avec ECCC a été soumis pour le compte rendu du Colloque technique de l'AMOP, juin 2016. Une publication conjointe est en préparation. {Phase 1A}
 - Un article intitulé « ShoreZone Verification in Preparation for Marine Oil Spills » (vérification de ShoreZone en préparation à un déversement d'hydrocarbures en milieu marin) a été soumis pour le compte rendu du Colloque technique de l'AMOP, juin 2016. {Phase 1A}
 - Une présentation intitulée « Decision Support System in Support of the Departmental Early Response to Oil Spills in Douglas Channel: a Proof of Concept (PoC) » (système d'aide à la décision pour soutenir une intervention rapide du ministère en cas de déversements d'hydrocarbures dans le chenal Douglas : validation de principe) a été faite en juillet 2016. Une affiche et un rapport technique sont en préparation. {Phase 1A}
 - Un article intitulé « A collation of the literature and databases examining the fate, behaviour, toxicity, and treatment of oil spilled the marine environment » (recueil de la littérature et des bases de données examinant le devenir, le comportement, la toxicité et le traitement des hydrocarbures déversés dans un milieu marin), produit en collaboration avec ECCC, est en préparation pour une publication dans le Canadian Technical Report of Fisheries and Aquatic Sciences, 2016. {Phase 1A}

Amélioration de la recherche et du développement sur le confinement, le devenir et le comportement sur la côte, la modélisation de déversement et les mesures de lutte en cas de déversement (ECCC et MPO) : {Phase 1A}

- Un rapport évalué par les pairs intitulé « Propriétés, composition, comportement des déversements en milieu marin, devenir et transport de deux produits de bitume dilué issus des sables bitumineux canadien » a été produit en 2013-2014 pour présenter les recherches préliminaires effectuées sur le comportement général des produits de bitume dilué lors de déversement. (Noter que ce rapport est le même que celui indiqué ci-dessus dans la section sur les travaux de modélisation du devenir et du comportement du MPO, puisqu'il inclut des constatations connexes du volet sur la Recherche et les activités scientifiques de l'initiative du MPO et d'ECCC, y compris les travaux préliminaires de la phase 1B [des éléments de l'initiative de Science et technologie pour le nettoyage].) {Phase 1A}
- Des données de base sur l'incidence environnementale de trois échantillons de bitume dilué ont été recueillies en 2014-2015, et ces données ont été incluses dans les travaux de soutien de développement du modèle entrepris dans la phase 1B de l'initiative. {Phase 1A}
 - Essai climatique d'échantillons. Études de flottabilité, de devenir et de comportement sur trois produits de bitume dilué initiaux et études d'atmosphérisation par évaporation de trois échantillons de bitume dilué (mars 2015) et études de photoxydation (mars 2016). {Phase 1A}
 - Études de devenir et de comportement, étude de flottabilité, examen de la littérature portant sur les propriétés, la composition, le devenir et le comportement de quatre produits de bitume dilué (mars 2016). {Phase 1A}
- Des levés de données sur les rivages dans la région de Kitimat et dans les routes de transport maritime ont été effectués entre septembre 2013 et l'été 2015. Ces données ont été utilisées pour orienter les travaux associés au développement du système du modèle couplé océan-atmosphère. Un résumé des détails a également été publié dans les comptes rendus des Colloques de l'AMOP de juin 2014 et de juin 2015. {Phase 1A}
 - Premières consultations avec les partenaires du gouvernement fédéral et du gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi qu'avec les Premières Nations (mars 2014); consultations avec les entrepreneurs en intervention de la Western Canada Marine Response Corporation et l'industrie de Kitimat (mars 2015); poursuite des consultations et transfert de technologie avec tous les groupes ci-dessus (mars 2016). {Phase 1A}
 - Levé aérien des rivages, puis classification du littoral pour les régions suivantes : la partie

	<p>supérieure du chenal Douglas et chenal Granville (mars 2014); la partie inférieure du chenal Douglas et îles (mars 2015); l'île Banks et Haida Gwaii (mars 2016). {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Levé au sol des rivages, échantillonnage, puis analyse de laboratoire de base pour la partie supérieure du chenal Douglas, la partie inférieure du chenal Douglas et Haida Gwaii (mars 2015). {Phase 1A} • Études sur le devenir et le comportement sur les rivages, ce qui comprend : l'évaluation de laboratoire sur place au moyen d'instruments portatifs sur les technologies adaptées (mars 2014); l'acquisition et les essais sur le terrain des technologies de gestion des hydrocarbures dans l'eau à proximité des rivages (mars 2015); les essais sur les rivages, la préparation des manuels ou des lignes directrices, la validation sur le terrain et la préparation des rapports (mars 2016). {Phase 1A} <ul style="list-style-type: none"> • En septembre 2015, une série de modèles de prévision atmosphérique pour appuyer les activités de préparation et d'intervention en cas de déversement a été développée en mode recherche à une résolution croissante (2,5 km, 1 km, 0,25 km) avec le chenal Douglas (région de Vancouver) comme point central. {Phase 1A} • Le modèle atmosphérique a été converti en modèle de développement en octobre 2015, et les travaux de suivi sur le modèle atmosphérique en vue de son intégration au système du modèle couplé océan-atmosphère s'est poursuivi dans les travaux de la phase 1B d'ECCC (initiative de Science et technologie pour le nettoyage). {Phase 1A} • Les études de modélisation ont également été terminées pour examiner les éléments suivants (décembre 2015) : {Phase 1A} <ul style="list-style-type: none"> • La réduction de la tension superficielle du mélange dilbit-saumure dans diverses conditions d'interactions entre le dilbit et les agents dispersants chimiques; {Phase 1A} • L'interaction entre le dilbit et les sédiments en suspension à l'aide d'un seul matériau de référence étalon du NIST et dans diverses conditions d'interactions entre le dilbit et les agents dispersants chimiques; {Phase 1A} • L'interaction entre le dilbit et les sédiments en suspension à l'aide de sédiments naturels dans diverses conditions d'interactions entre le dilbit et les agents dispersants chimiques; {Phase 1A} • Les propriétés physiques des agrégats de dilbit et de sédiments (création d'une colonne de décantation de pointe); {Phase 1A} • La formation de gouttelettes de dilbit dans diverses conditions d'interactions entre le dilbit et les agents dispersants chimiques. {Phase 1A} • Les travaux liés aux mesures de lutte comprennent une évaluation des comportements surfactants des produits faisant partie des autres catégories d'agents de traitement lorsqu'ils sont mélangés avec des hydrocarbures (décembre 2014); l'évaluation de l'efficacité des agents dispersants sur les produits de dilbit et les pétroles lourds au moyen d'essais en laboratoire; et l'évaluation de l'efficacité des agents de nettoyage de surface sur les produits de dilbit et les pétroles lourds au moyen d'essais en laboratoire existants (juin 2015). {Phase 1A} <p>Orientation et soutien pour la surveillance de base des oiseaux marins (ECCC) : {Phase 1A}</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'installation de tous les enregistreurs de données de géolocalisation par détection et de données GPS sur les espèces d'alcidés prioritaires au printemps et à l'été 2013, les expéditions de récupération et d'installation au printemps et à l'été 2014, et la récupération au printemps et à l'été 2015 ont été achevées. De plus, la mise en place de la télémétrie satellitaire a été effectuée pour les espèces prioritaires de canards marins et de canards plongeurs ainsi que pour les guillemots marbrés. De nombreux émetteurs satellites sont demeurés actifs et ont continué de transmettre des données en 2015-2016 et par la suite. Les données sont utilisées, en plus d'autres ensembles de données existantes, pour élaborer une série de produits de données ainsi que des outils d'aide à la décision aux fins de la planification, de la préparation et de l'intervention en cas d'urgence. {Phase 1A} • Deux articles pour des revues à comité de lecture ont été produits en 2015-2016 à l'aide des données recueillies grâce aux activités de marquage des oiseaux : {Phase 1A} <ul style="list-style-type: none"> • Un article intitulé « First evidence of east-west migration across the North Pacific » (premières données sur la migration est-ouest dans le Pacifique Nord) a été publié dans <i>Marine Bird Ibis</i>. (157(4):877-82, 2015). {Phase 1A}
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> Un article intitulé « Marbled Murrelet <i>Brachyramphus marmoratus</i> movements and marine habitat use near proposed tanker routes to Kitimat, B.C. » (mouvements et utilisation des habitats marins du guillemot marbré <i>Brachyramphus marmoratus</i> à proximité des routes de navigation proposées vers Kitimat, en C.-B., pour les navires-citernes) est à l'impression dans le <u>Marine Ornithology</u>. {Phase 1A}
Surveillance intégrée de la pollution par satellite (SIPPS) – Surveillance par satellite (ECCC)	<ul style="list-style-type: none"> Le service du bureau de SIPPS est devenu un programme 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 en 2016. {Phase 1A} Un logiciel de PCI a été acheté pour évaluer les nouvelles techniques de détection de déversement d'hydrocarbures. {Phase 1A}
Surveillance et contrôle systématiques des navires – PNSA (TC)	<ul style="list-style-type: none"> En 2013-2014, en 2014-2015, en 2015-2016, d'importants projets ont été achevés sur les aéronefs afin de renforcer la capacité, ce qui a entraîné l'amélioration des aéronefs. En 2015-2016, une seconde console utilisateur a été installée dans l'un des aéronefs de surveillance pour être mise à l'essai avant son installation dans les deux autres aéronefs. Cette capacité est offerte dans d'autres pays, et le Canada essaie de savoir s'il peut également être efficace pour les opérations canadiennes. {Phase 1B}
Système de commandement des interventions (GCC)	<ul style="list-style-type: none"> L'utilisation du programme de SCI du Canada comme référence a permis de créer quatre modules du SCI (SCI-100, SCI-200, SCI-300 et SCI-400) en 2014-2015. {Phase 1B} Les formations sur le SCI suivantes ont été offertes aux employés de la GCC et aux employés désignés du MPO : <ul style="list-style-type: none"> 2014-2015 : SCI-100 (325 employés), SCI-200 (100 employés) 2015-2016 : SCI-100 (1 670 employés), SCI-200 (245 employés), SCI-300 (130 employés), SCI-400 (45 employés) {Phase 1B} La construction du centre national d'intervention s'est achevée à la fin mars 2016, et la capacité opérationnelle améliorée a été atteinte en septembre 2016 et la capacité opérationnelle finale sera atteinte en mars 2017. {Phase 1B} L'achèvement du système de gestion de l'information du SCI est en cours (l'achèvement est prévu pour le 4^e trimestre de 2016-2017 et la mise en œuvre complète du SCI est prévue pour 2017-2018). {Phase 1B}
Soutien du commandement des interventions (ECCC)	<ul style="list-style-type: none"> À l'automne 2015, ECCC a mis à jour son plan d'intervention en cas d'urgence environnementale à l'aide du SCI pour qu'il reflète le plan d'intervention d'urgence de la GCC, et depuis, ECCC a fait des progrès dans la définition de ses rôles dans le SCI. {Phase 1B} De plus, en 2014-2015, la GCC a dirigé des formations SCI-200 et SCI-300 pour les experts d'ECCC (80 % des agents de l'environnement d'ECCC ont reçu une formation jusqu'au SCI-200). {Phase 1B} La formation en 2015-2016 était axée sur la mise en œuvre de la structure d'intervention du SCI par ECCC. En 2015-2016, des formations SCI-200 et SCI-300 ont été offertes aux experts d'ECCC à Montréal. {Phase 1B} En 2016, une formation d'une journée (I-402 – Aperçu pour les gestionnaires et les hauts fonctionnaires) a été offerte dans la région de la capitale nationale (à Gatineau). Cette formation normalisée présentait le SCI ainsi que les bases pour la compréhension et la participation de la direction en ce qui concerne le SCI. {Phase 1B} Un expert-conseil a également fourni des conseils spécialisés sur le SCI en vue de l'élaboration d'un guide pour sa mise en œuvre dans le Programme des urgences environnementales d'Environnement Canada afin de respecter le mandat et les politiques d'Environnement Canada concernant l'intervention en cas d'urgence environnementale. {Phase 1B}
Examen des agents de traitement et des contre-mesures (ECCC, MPO, TC et RNCan)	<ul style="list-style-type: none"> L'examen a mené à la production d'un rapport à l'automne 2013, qui contenait des options et des recommandations quant aux modifications législatives et réglementaires nécessaires. {Phase 1B} Cela a conduit à l'approbation par le gouvernement fédéral d'une initiative visant à éliminer les obstacles juridiques relatifs à l'utilisation d'agents de traitement, soit l'initiative sur les Mesures d'intervention de rechange (TC, GCC et ECCC) de la phase II du SSCMNC. {Phase 1B}

<p>Science et technologie pour le nettoyage (MPO, ECCC et RNCa)</p>	<p>Renforcement des capacités de modélisation des interventions en cas de déversements d'hydrocarbures opérationnelle 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et des capacités de modélisation des océans (ECCC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un prototype fonctionnel du Système canadien de modélisation des déversements d'hydrocarbures (COSMOS), à utiliser pour orienter l'intervention ou le nettoyage en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin, a été développé en 2015-2016. Une première version du COSMOS a été achevée par le Centre de prévision météorologique et environnementale du Canada (CPMEC) en juin 2016. {Phase 1B} • L'adaptation et l'essai des modèles hydrologiques « Watroute » (prévisions du débit des fleuves qui seront incluses dans les modèles océanographiques) et du modèle de bassin fluvial (température des eaux fluviales qui sera incluse dans les modèles océanographiques) ont été achevés en mode expérimental en mars 2016. {Phase 1B} • Un Système global de prévision océan-glace (SGPOG v2.1) amélioré et un système régional de prévision océan-glace (SRPOG v1.1) expérimental ont été élaborés et mis en œuvre dans l'infrastructure opérationnelle de TI du CPMEC d'ECCC en juin 2016. Ces deux systèmes produiront les conditions limites pour le modèle des eaux côtières à très haute résolution du MPO. {Phase 1B} <p>Évaluation du risque de pollution en milieu marin et des produits de sable bitumineux, et renforcement des capacités de modélisation à haute résolution des déversements d'hydrocarbures dans l'océan 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 (ECCC avec la collaboration du MPO) : {Phase 1B}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les données sur les propriétés physiques et chimiques de 2013-2014, y compris sur l'évaporation de six produits de dilbit, ont été incluses dans le logiciel existant de modélisation de déversement d'hydrocarbures (OilMap), puis elles ont été mises à l'essai. {Phase 1B} • Les agents de traitement et les contre-mesures contenus dans une liste ont été évalués pour déterminer leur efficacité avec les produits de bitume dilué (un type de pétrole brut provenant des sables bitumineux qui est mélangé avec différents types de diluants afin qu'il puisse être transporté par pipelines) en 2013-2014. {Phase 1B} • Les données relatives aux agents de traitement et aux contre-mesures ont été publiées dans le compte rendu <u>Colloque technique de l'AMOP</u>. {Phase 1B} • De nouvelles recherches ont été réalisées pour évaluer l'efficacité des mesures de lutte et appuyer leur utilisation contrôlée : {Phase 1B} <ul style="list-style-type: none"> • L'essai de trois produits de dilbit à différentes températures et à différents états d'atmosphérisation pour évaluer la période pendant laquelle les dispersants peuvent être utilisés de façon efficace (décembre 2014); {Phase 1B} • L'élaboration d'une méthode améliorée pour mettre à l'essai l'efficacité des agents de nettoyage de surface (septembre 2015); {Phase 1B} • L'évaluation de l'efficacité et de la toxicité des agents de traitement pour identifier les produits qui conviennent à une utilisation au Canada (mars 2016). {Phase 1B} <p>Système de modélisation des océans à haute résolution (MPO) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La deuxième version du modèle côtier à haute résolution qui sera intégré au système du modèle couplé océan-atmosphère a été fournie à ECCC en septembre 2015. Une troisième version doit être fournie en mars 2016. Ce modèle aidera à comprendre la façon dont les hydrocarbures seront transportés dans les milieux marins lors d'un déversement. {Phase 1B} • Des travaux conjoints entre le MPO et ECCC ont commencé sur le couplage des nombreux éléments du modèle (modèle atmosphérique à haute résolution, le modèle hydrologique, le modèle du Pacifique Nord et le modèle côtier à haute résolution). Des discussions entre ECCC, le MPO et Services Partagés Canada (SPC) sur l'intégration des éléments du modèle et sur l'amélioration des capacités informatiques ont commencé en février 2015. {Phase 1B} <p>Recherche en cuve à houle sur le bitume dilué (MPO) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un rapport interministériel, intitulé « Propriétés, composition, comportement des déversements en milieu marin, devenir et transport de deux produits de bitume dilué issus des sables bitumineux canadiens » a été publié sur le site Web d'ECCC en janvier 2014. Il s'agit du même rapport que celui
--	--

	<p>mentionné ci-dessus dans les éléments de la phase 1A du MPO et d'ECCC (initiative de Recherche et activités scientifiques). {Phase 1B}</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une expérience sur le terrain en été réalisée en juin 2015 dans le chenal Douglas pour caractériser les différences annuelles entre les microflores et leur capacité à biodégrader différents produits de bitume dilué (in situ ou ex situ). {Phase 1B} • Une expérience sur le terrain en hiver a été réalisée en mars 2016 dans le chenal Douglas pour caractériser les effets des saisons sur les microflores et leur capacité à biodégrader différents produits de bitume dilué. {Phase 1B} • Les données provenant des études sur le terrain sont utilisées pour modéliser la vitesse de sédimentation des sédiments en suspension et la formation d'agrégats d'hydrocarbures et de particules. {Phase 1B} • Les publications découlant des études de recherche en cuve à houle de la phase 1B sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Un article intitulé « A numerical model to simulate the fate and transport of diluted bitumen products in marine environment » (un modèle numérique pour simuler le devenir et le transport des produits de bitume dilué dans un milieu marin) a été publié dans le compte rendu de l'<u>International Oil Spill Conference (IOSC)</u>, 2014. {Phase 1B} • Un article intitulé « V-DROP: A comprehensive model for droplet formation of oils and gases in liquids - Incorporation of the interfacial tension and droplet viscosity » (V-DROP : un modèle complet de la formation de gouttelettes d'hydrocarbures et de gaz dans les liquides – intégration de la tension superficielle et de la viscosité des gouttelettes) a été publié dans le <u>Chemical Engineering Journal</u> (253:93-106, 2014). Il s'agit du modèle qui a été présenté lors de l'International Oil Spill Conference en mai 2014. {Phase 1B} • Un article intitulé « Bitumen on Water: Charred Hay as a PFD (Petroleum Flotation Device) » (le bitume sur l'eau : utilisation de foin brûlé comme dispositif de flottation de pétrole) a été accepté pour publication dans le <u>Journal of Marine Science and Engineering</u> (3, 2015). Le projet a été financé par les subventions et contributions accordées par le gouvernement du Canada à l'Université Saint Mary's. {Phase 1B} • Un article intitulé « A-DROP: A predictive model for the formation of oil particle aggregates (OPA) » (A-DROP : un modèle de prévision de la formation d'agrégats de d'hydrocarbures et de particules) a été publié dans le <u>Marine Pollution Bulletin</u> (106: 246-259, 2016). {Phase 1B} • Un article intitulé « Oil droplets transport due to irregular waves: Development of large-scale spreading coefficients » (le transport des gouttelettes d'hydrocarbures causées par la houle irrégulière : établissement des coefficients d'étalement à grande échelle) a été publié dans le <u>Marine Pollution Bulletin</u> (104: 279-289, 2016). {Phase 1B} • Un article intitulé « The dynamics of diluted bitumen derived oil-mineral aggregates, Part I » (la dynamique des agrégats d'hydrocarbures et de particules minérales issus du bitume dilué) a été publié dans le <u>Canadian Technical Report of Fisheries and Aquatic Sciences</u> (3157: viii-44, 2016). {Phase 1B} • Un article intitulé « Seasonality and physical control of water properties and sinking and suspended particles in Douglas Channel, British Columbia » (Contrôle saisonnier et physique des propriétés de l'eau, et particules en suspension et en sédimentation dans le chenal Douglas, en Colombie-Britannique) a été publié dans le <u>Canadian Technical Report of Fisheries and Aquatic Sciences</u> (308: iv-26, 2015). {Phase 1B} • Une affiche intitulée « Field studies to monitor indigenous microbial respiration to determine the potential biodegradation of naturally and chemically dispersed crude oil, condensate and diluted bitumen » (études sur le terrain pour surveiller la respiration microbienne indigène afin de déterminer la biodégradation possible du pétrole brut, de condensat et de bitume dilué dispersés naturellement ou chimiquement) a été publiée dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2016. {Phase 1B} • Une présentation, accompagnée d'une affiche, intitulée « Analysis of BTEX in diluted bitumen using purge and trap GC-MS technology » (analyse des BTEX dans le bitume dilué au moyen de la technologie CG-SM avec purge et piégeage) a été publiée dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2016. {Phase 1B} • Une présentation avec un article intitulé « An estimate of sinking rate of spilled diluted bitumen in sediment laden coastal waters » (estimation de la vitesse de sédimentation du bitume dilué dans les eaux côtières chargées de sédiments) ont été publiés dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u>, juin 2016. {Phase 1B} • Cinq résumés ont été soumis au <u>Colloque technique de l'AMOP</u> à Halifax en juin 2016. {Phase 1B}
--	--

	<p>Recherche sur la caractérisation du bitume dilué (RNCAN) :</p> <ul style="list-style-type: none"> RNCAN a réalisé des analyses approfondies sur le pétrole dans le bitume dilué, le pétrole brut et les produits pétroliers réguliers qui sont utilisés dans la recherche entreprise dans le cadre de la phase 1A (initiative de Recherche et activités scientifiques) et a ajouté ses résultats au rapport interministériel publié par ECCC en janvier 2014. Il s'agit du même rapport que celui indiqué dans le volet de Recherche en cuve à houle sur le bitume dilué et dans l'initiative de Recherche et activités scientifiques du MPO. {Phase 1B} Des résultats partiels ont été présentés et deux documents de travail ont aussi été préparés par RNCAN pour les <u>Colloques techniques de l'AMOP</u> de juin 2015 et de juin 2016. {Phase 1B}
<p>Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Des rapports annuels (1^{re} année et 2^e année de recherche) ont été produits sur le devenir et les effets des produits d'hydrocarbures sur les pêches. Noter que cette recherche a été entreprise et que les rapports ont été produits dans la phase 1A (initiative de Recherche et activités scientifiques) et dans la phase 1B (initiative de Science et technologie pour le nettoyage). Ces rapports sont utilisés pour orienter les travaux de planification de l'intervention sectorielle. (Consulter les initiatives indiquées pour une liste des publications.) {Phase 2} Les données relatives à la sensibilité des oiseaux migrateurs marins ont été recueillies dans les quatre secteurs de planification d'intervention identifiés dans le projet pilote au moyen de levés aériens et de levés par bateau ainsi que par la mise en œuvre de projets de télémétrie satellitaire, et de marquage GPS et de géolocalisation par détection pour les espèces prioritaires dont la conservation est particulièrement préoccupante. Les données seront intégrées aux produits de données et aux outils d'aide à la décision, existants ou nouveaux, avant la fin de 2016-2017. {Phase 2} Des lignes directrices pour la hiérarchisation de la sensibilité environnementale dans chacun des quatre secteurs géographiques d'intervention ont été définies par ECCC. La mise en œuvre des lignes directrices a commencé en 2014-2015. {Phase 2} La méthode d'évaluation des risques par secteur a été développée et le rapport final à ce sujet (qui comprend la réalisation de l'évaluation des risques des quatre secteurs) doit être publié par TC en décembre 2016. {Phase 2} La date d'achèvement prévue pour l'élaboration des plans d'intervention a été modifiée à février 2017 (des consultations sont en cours jusqu'à la mi-décembre 2016). {Phase 2}
<p>Mesures d'intervention de rechange – Modifications législatives (TC et ECCC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> La rédaction des modifications à apporter à la LMMC 2001 et à la <i>Loi canadienne sur la protection de l'environnement</i> pour permettre l'utilisation de mesures d'intervention de rechange était achevée à 90 % avant d'être suspendue à l'automne 2015. Une approbation politique a été demandée dans le cadre d'une autre initiative afin d'officialiser la rédaction et de présenter le projet de loi au Parlement. {Phase 2}
<p>Science opérationnelle pour l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin (ECCC, RNCAN)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Les évaluations sur l'efficacité et la toxicité des agents de traitement effectuées en vue de l'établissement d'une liste des agents de traitement approuvés pour les plates-formes de forage pétrolier en mer ont été achevées par ECCC en février 2016. {Phase 2} Les résultats de la recherche initiale sur le prétraitement des produits de pétrole lourd avant qu'ils soient transportés par pipelines pour améliorer le comportement et le taux de récupération des hydrocarbures en cas de déversement en milieu marin ont été publiés dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u> de juin 2016 (« Impacts of Pretreatment on Properties and Behaviour of Diluted Bitumen in Water » [effets du prétraitement sur les propriétés et le comportement du bitume dilué dans l'eau]). Une présentation a également été faite (« Test Tank Studies of the Effect of Oil Viscosity on Oil-Sediment Interactions in Fresh Water » [études en bassins d'essai de l'incidence de la viscosité des hydrocarbures sur les interactions entre les hydrocarbures et les sédiments dans l'eau douce]). {Phase 2} Avant cela, RNCAN avait publié l'article « A Comparative Analysis of Environmental Behaviour of Diluted Bitumen and Conventional Crudes » (analyse comparative du comportement dans l'environnement du bitume dilué et du pétrole brut régulier) dans le compte rendu du <u>Colloque technique de l'AMOP</u> (juin 2015) en collaboration avec le gouvernement de l'Alberta, ainsi que le rapport gouvernemental de 2014 « Propriétés, composition, comportement des déversements en milieu marin, devenir et transport de deux produits de bitume dilué issus des sables bitumineux canadiens » en collaboration

	<p>avec ECCC et le MPO. {Phase 2}</p> <ul style="list-style-type: none"> • ECCC a réalisé des études sur la détection et la surveillance des hydrocarbures pour appuyer la prise de décision concernant les mesures de lutte en cas de déversement, et a publié les résultats dans un article évalué par les pairs qui a été présenté au <u>Colloque technique de l'AMOP</u> de juin 2014. {Phase 2} • RNCAN a créé un programme de contributions, le programme scientifique d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (PSIDH), pour soutenir la recherche et le développement de nouvelles technologies et de nouveaux processus pour récupérer de façon plus efficace le pétrole lourd déversé en milieu marin, et jusqu'à maintenant, une entente de contribution a été signée en août 2016 et une autre devrait être conclue en février 2017. {Phase 2} • Un examen des conditions du PSIDH s'est terminé et un second appel de propositions a été lancé en novembre 2016. La portée initiale concernant la récupération mécanique a été élargie afin d'inclure le traitement chimique et la biorestauration. Les propositions doivent être soumises au plus tard le 25 janvier 2017. {Phase 2} • ECCC a élaboré un nouveau manuel et document de travail de technique de nettoyage et d'évaluation du littoral (TNEL), et sa publication est prévu pour 2016-2017. {Phase 2} • Le Service canadien de la faune d'ECCC a élaboré le cadre national d'intervention d'urgence de la faune, une série de politiques, de plans d'urgence et de documents d'orientation techniques qui traitent des principaux éléments liés aux interventions d'urgence de la faune concernant les oiseaux migrateurs et les espèces en péril relevant d'ECCC. {Phase 2} • Le simulateur d'environnement ultramoderne d'ECCC est actuellement à l'étape de la conception, et lorsqu'il sera fonctionnel, des études seront entreprises pour déterminer la période pendant laquelle des mesures d'intervention peuvent être prises. La construction du simulateur devrait commencer en août 2016. {Phase 2} • ECCC achève également l'élaboration de méthodes de détection et de surveillance des déversements d'hydrocarbures appropriées et utilisables pour aider les décideurs en matière de réglementation et d'intervention. Pour soutenir ces méthodes, des levés de base du milieu côtier seront effectués au cours de l'été 2016 dans certains secteurs de Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse, de la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick, dans le fleuve St-Laurent et à Vancouver, en Colombie-Britannique. {Phase 2} • RNCAN termine des essais de référence en laboratoire sur les méthodes de prétraitement ainsi que dans les installations du bassin d'essai construites récemment (en 2015-2016) sur l'ensemble des sept produits de bitume dilué et sur le pétrole brut régulier (les échantillons ont été prélevés en 2013-2014 et 2014-2015 dans le cadre des travaux de la phase 1B). {Phase 2}
Mobilisation des collectivités et des intervenants	
Partenariats publics, privés et communautaires (GCC, TC)	<ul style="list-style-type: none"> • La région de l'Ouest de la GCC a embauché deux agents de mobilisation communautaire en 2014-2015 pour promouvoir le système de sécurité maritime auprès des Premières Nations et des autres intervenants. {Phase 1B} • La trousse de renseignements sur les déversements d'hydrocarbures en milieu marin du Canada est à l'étape de la rédaction finale et elle devrait être terminée par la GCC en 2016-2017. Le guide comprend le Pilier I – Prévention; le Pilier II – Préparation et intervention; et le Pilier III – Responsabilité et indemnisation. {Phase 1B} • Un examen a été effectué par TC pour améliorer l'efficacité des Conseils consultatifs régionaux (CCR). Le mandat révisé, qui définissait un mandat renforcé pour les CCR, a été approuvé en mars 2015. {Phase 1B}
Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle (TC, GCC, MPO et ECCC)	<ul style="list-style-type: none"> • Le ministre des Transports a approuvé en février 2016 les activités de mobilisation pour appuyer les organismes d'intervention dans le cadre de l'élaboration de plans d'intervention sectorielle et les activités de mobilisation sont bien avancées. {Phase 2}

Programme de financement de la participation communautaire (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Le PFPC a été lancé le 8 mars 2016 par l'intermédiaire de la trousse de renseignements sur le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle à l'intention des intervenants. En juillet 2016, 21 demandes avaient été approuvées et avaient reçu des subventions pour les activités de mobilisation relatives à la planification de l'intervention sectorielle. {Phase 2}
Contribution à Clear Seas – Centre de transport maritime responsable (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Une entente de contribution annuelle en vigueur du 4 mai 2015 au 31 mars 2019 a été signée pour soutenir l'établissement du Clear Seas Centre ainsi que ses activités. {Phase 2} Le Centre a organisé des ateliers et des activités pour permettre des discussions plus productives au sujet du transport maritime durable, il a distribué du matériel éducatif et il a fait de la sensibilisation auprès du public. {Phase 2} Le Centre a également réalisé des visites d'information dans des pays et des organismes étrangers, comme l'Organisation maritime internationale, afin d'identifier et de consigner les pratiques exemplaires dans le monde. {Phase 2}
Indemnisation et responsabilité en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires	
Examen du régime de responsabilité et d'indemnisation (TC)	<ul style="list-style-type: none"> L'examen portait principalement sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et sur les améliorations nécessaires pour en faire un régime de responsabilité et d'indemnisation de classe mondiale. {Phase 1B} {SUPPRIMÉ AIPRP} L'examen a mené à l'approbation par le gouvernement fédéral des éléments de la phase II de l'initiative, Amélioration de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (qui a récemment été approuvée une autre fois par le nouveau gouvernement). {Phase 1B}
Améliorations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (TC)	<ul style="list-style-type: none"> L'élaboration d'un nouveau système de prélèvements est prévue, et une fois qu'il sera élaboré et approuvé, des modifications pourront être apportées à la <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> en vue de la mise en œuvre du système de prélèvements. {Phase 2}{SUPPRIMÉ AIPRP}
Autres	
Examen par un comité du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures (TC)	<ul style="list-style-type: none"> Un secrétariat pour soutenir le comité a été créé à Transports Canada en 2012-2013. {Phase 1A} L'évaluation des risques au sud du 60^e parallèle s'est achevée en janvier 2014 et celle au nord du 60^e parallèle s'est achevée en juin 2014. {Phase 1A} Le premier rapport lié à la phase I et intitulé « Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir » a été publié en décembre 2013. {Phase 1A} Le gouvernement fédéral respecte 42 des 45 recommandations formulées dans le premier rapport. Ces recommandations ont contribué à orienter les initiatives de la phase II (par exemple, le Projet pilote de planification de l'intervention sectorielle et les Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC) et plus. {Phase 1A} Le deuxième rapport du Comité d'experts, intitulé « Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin – Mettre le cap sur l'avenir, Phase II – Exigences relatives à la mise en place d'un système national sur les substances nocives et potentiellement dangereuses », a été publié en avril 2015. {Phase 1A} <p>Le comité a formulé 25 recommandations pour l'Arctique (au nord du 60^e parallèle), 17 recommandations pour les substances nocives et potentiellement dangereuses ainsi qu'une recommandation (applicable aux deux phases de l'examen) sur la gestion des accidents maritimes. {Phase 1A}</p> <p>Les séances de consultation au sujet des recommandations présentées dans le deuxième rapport sont en cours. {Phase 1A}</p>

<p>Options pour la gouvernance et le financement à long terme du SSCMNC (TC avec la GCC du MPO)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un groupe de travail a été formé en 2014-2015. {Phase 2} • La GCC a achevé une évaluation des répercussions des droits de services maritimes en mars 2016. {Phase 2} • Deux des trois études sur la gouvernance ont été terminées par TC en 2015-2016. Un projet de rapport portant sur la troisième étude a été reçu au début de l'automne 2016 et est en train d'être parachevé. {Phase 2} <p>{SUPPRIMÉ AIPRP}</p>
--	--

ANNEXE E : PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION

Recommandations	Mesures proposées	Date d'achèvement prévue	Bureau de première responsabilité
<p>Il est recommandé à TC d'améliorer le tableau de bord interministériel qu'il utilise pour surveiller la mise en œuvre de toutes les initiatives du SSCMNC et d'apporter ces améliorations au suivi effectué sur la mise en œuvre des initiatives du Plan de protection des océans. Plus particulièrement, il est recommandé à TC de demander les renseignements suivants aux ministères partenaires et d'en assurer le suivi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une liste de tous les jalons attendus et achevés ainsi que les échéances par exercice pour chaque initiative d'après les descriptions des documents fondamentaux et des stratégies de mesure du rendement; • Les renseignements sur les dépenses interministérielles, particulièrement le montant total alloué et le pourcentage du montant dépensé par exercice pour chaque initiative. 	<p>Le Plan de protection des océans, annoncé par le Premier ministre le 7 novembre 2016, comporte des investissements importants dans des initiatives scientifiques qui s'appuient sur les initiatives scientifiques menées dans le cadre du Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes (SSCMNC) du gouvernement précédent. Le suivi de toutes les initiatives sera assuré au moyen des nouveaux outils et tableaux de bord complets du Plan de protection des océans à l'appui du comité du Plan de protection des océans au niveau des sous-ministres, qui dirige les initiatives.</p>	<p>Avril 2017</p>	<p>Transformation</p>