



RAPPORT ANNUEL 2003

Programme national de recherche et
sauvetage



Comité interministériel de recherche et de sauvetage

Septembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Introduction	2
1. Contexte de la R-S	3
2. La communauté de la R-S	3
Les responsables de la R-S	3
R-S : Évolution des défis et des pressions	5
3. Gestion fédérale du Programme national	7
Ministre principal de la recherche et du sauvetage	7
Comité interministériel de la recherche et du sauvetage	7
Secrétariat national de recherche et de sauvetage	7
Le cadre Vision et objectifs du Programme national de R-S	8
Ressources	9
Principales ressources fédérales en R-S	10
4. Domaines d'activité en 2003	10
R-S maritime	10
R-S aérienne	12
R-S au sol et dans les eaux intérieures	13
5. Planification et rapports	15
6. La planification du programme en 2003 – La situation actuelle	16
R-S sans faille	16
R-S maritime	19
R-S dans le Nord	21
7. Autres résultats atteints	22
Fonds des nouvelles initiatives en R-S	22
Projet de prévention gravitant autour des meilleures pratiques	23
Niveaux de service et de préparation	24
SARSCÈNE	24
COSPAS-SARSAT	25
Registre canadien des balises de détresse	26
Répertoire des organismes canadiens de R-S	26
Prix de réalisation	26
8. Cadre de responsabilité	27
Cadre de gestion axé sur les résultats et les risques	27
Vérifications des projets du FNI	27
9. Conclusion	27

PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE RAPPORT ANNUEL 2003

Introduction

Ce premier Rapport annuel du Programme national de recherche et de sauvetage vise à renseigner le Ministre principal de la recherche et du sauvetage, d'autres ministres fédéraux partageant des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage (Défense nationale, Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Parcs Canada, Sécurité publique et Protection civile Canada (GRC) et Transports Canada), le Parlement et la population canadienne.

Le rapport couvre l'organisation du programme, les activités entreprises au cours de l'année écoulée ainsi que les enjeux et tendances sur lesquels nous nous sommes concentrés. Dans l'ensemble, il met en lumière les ressources fédérales affectées au programme et les résultats atteints. En raison des différences importantes dans les procédures de reddition de comptes des différentes juridictions et organismes, le rapport ne rendra pas compte des ressources provinciales et des secteurs bénévoles.

Le Rapport annuel est l'un d'une série de trois documents de structure qui, produits chaque année, permettent d'orienter le Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS) et d'en dresser les rapports. Les deux autres documents sont celui sur les [Orientations stratégiques](#), qui présente les orientations à long terme, et le [Plan du programme](#), qui s'intéresse aux questions à traiter au cours de l'année qui vient.

Le Rapport annuel est produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage sous la direction du Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRS).

** Veuillez noter que certains des liens Web dans ce rapport se rapportent à des sites affichant uniquement en anglais. Nous nous excusons de tous inconvénients.*

1. Contexte de la R-S

La superficie du Canada est immense : plus de dix millions de kilomètres carrés. Le domaine de responsabilité du Canada en matière de recherche et de sauvetage (R-S) est encore plus étendu, allant jusqu'au pôle Nord d'un côté et couvrant 966 kilomètres à l'ouest dans l'océan Pacifique, et près de 1 300 kilomètres à l'est dans l'océan Atlantique.

Bien que notre pays soit très grand, une grande partie de son territoire est inhabitée; la population est surtout concentrée à proximité de notre frontière avec les États-Unis. Il est probable que se produisent des situations déclenchant des opérations de R-S dans des régions éloignées de tout port, aéroport et route.

La géographie et le climat variables du Canada passent de la calotte glaciaire qu'on trouve au nord du Cercle arctique à une couverture forestière presque impénétrable sur la côte Ouest, en Colombie-Britannique. On y enregistre des froids de moins 40°C en janvier, et de 35°C en juillet. Ces extrêmes sont aussi bien une cause de situations de détresse qu'un obstacle quand vient le temps d'intervenir en R-S. Les Canadiens doivent, à cet égard, relever certains des plus grands défis de R-S au monde. Au fil des années, les organisations canadiennes chargées de la R-S ont été appelées à réagir à certaines des incidences de R-S les plus complexes jamais vues. Pensons notamment à l'incendie du bateau de croisière Prinsendam, l'écrasement en mer du vol 111 de la [Swissair](#) et le naufrage de la plate forme de forage [Ocean Ranger](#).

2. La communauté de la R-S

Les responsables de la R-S

Au Canada, le gouvernement fédéral et les autorités provinciales et territoriales ont chacun des responsabilités constitutionnelles liées à la recherche et au sauvetage au sein de leur propre champ de compétence. En plus, des ententes de collaboration avec les municipalités et les nombreuses organisations non gouvernementales de R-S qui établissent une autre gamme d'activités pour ces organisations, aussi bien en matière de prévention que d'intervention en R-S. Le Programme fédéral de recherche et de sauvetage (PFRS) cible les responsabilités fédérales en matière de R-S, par le biais de relations étroites entre les six ministères fédéraux partenaires de la R-S. L'objectif des programmes de R-S est de sauver des vies en minimisant le nombre des personnes susceptibles de se trouver en détresse, d'une part, et d'autre part, en fournissant des services d'intervention efficace, au besoin.

La responsabilité fédérale des opérations de R-S est partagée entre six partenaires :

Les [Forces canadiennes](#) (FC), Ministère de la Défense nationale

La [Garde côtière canadienne](#) (GCC), Pêches et Océans Canada

[Parcs Canada](#) (PC)

La [Gendarmerie royale du Canada](#) (GRC), Sécurité publique et Protection civile Canada

Le [Service météorologique du Canada](#) (SMC), Environnement Canada

[Transports Canada](#) (TC)

Le [Secrétariat national de recherche et de sauvetage](#) (SNRS) est responsable de la politique en matière du programme national de R-S, de la planification, de la coordination et de la publication des rapports afférents, en étroite collaboration avec les directions générales dispensatrices de services de R-S.

On peut répartir les incidents en trois catégories, soit les incidents de nature maritime, aérienne et au sol.

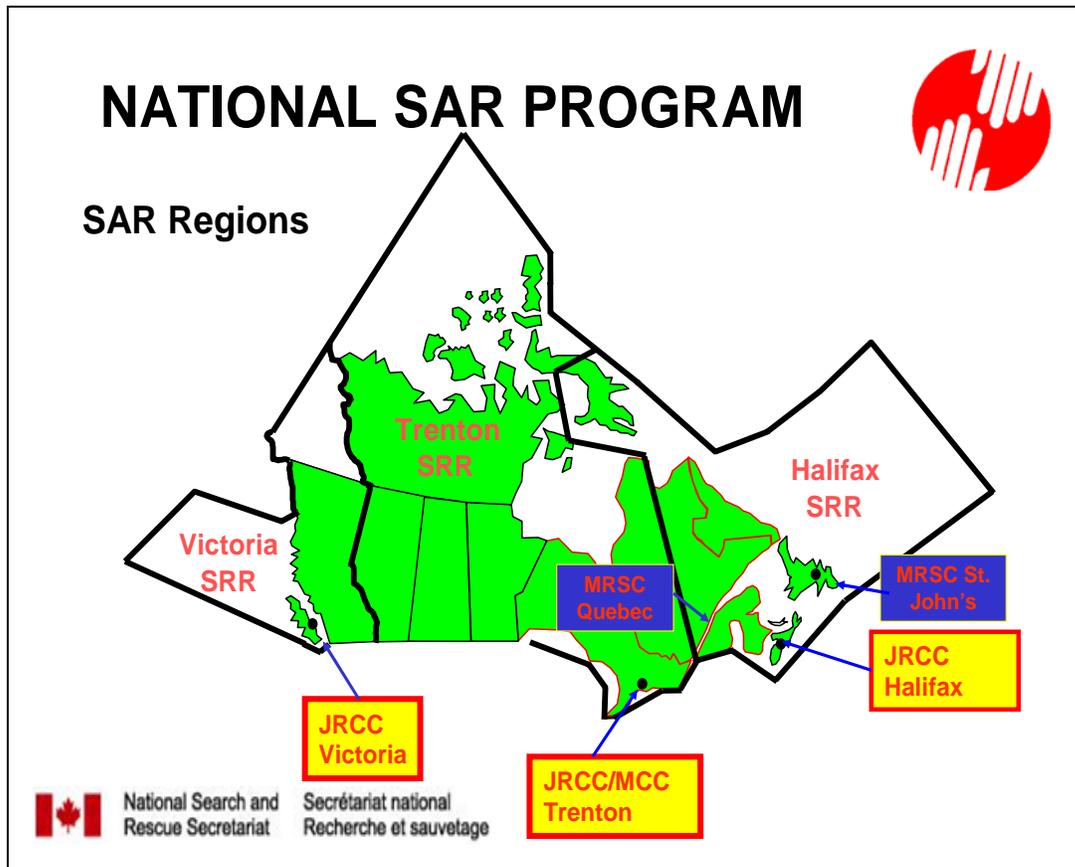
Le volet maritime touche les activités de R-S relevant du domaine de responsabilité océanique du Canada, ce qui comprend également la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Les interventions de R-S maritime incombent au gouvernement fédéral, par l'entremise des trois Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC) et des deux Centres auxiliaires de sauvetage maritime (CASM). Les activités de R-S maritime relèvent des bateaux de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) ainsi que des aéronefs des Forces canadiennes.

La R-S aérienne couvre tout genre de recherche d'aéronefs, au-dessus des territoires marin et terrestre. Les interventions de ce genre d'incident de R-S relèvent aussi des trois JRCC. Les opérations aéronautiques de R-S sont celles des aéronefs des Forces canadiennes et de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA); si l'itinéraire prévu d'un aéronef disparu croise des plans d'eau, la GCC et la GCAC interviennent aussi.

Les services de R-S au sol, comme de localiser des personnes perdues, disparues ou en détresse, sont le fait d'organisations qui relèvent des gouvernements provinciaux et territoriaux. Ces activités comprennent les recherches dans les plans d'eau, lacs et rivières, à l'exception des Parcs nationaux. La plupart du temps, ce sont des [organisations des mesures d'urgence](#), sous autorité provinciale ou territoriale, qui en sont responsables. Elles en confient les activités de R-S à la police, au personnel des services d'urgence et à un réseau étendu de bénévoles compétents.

Au sein des Parcs nationaux du Canada, les interventions de R-S – que ce soit des sauvetages sur champs de glace, lors d'avalanches ou en région sauvage, par exemple, incombent aux spécialistes et bénévoles de Parcs Canada, qui les coordonnent et les effectuent.

La figure 1 décrit le domaine de responsabilité fédérale canadienne en R-S.



- Figure 1 – Domaine canadien de responsabilité en R-S
JRCC – Centre conjoint de coordination de sauvetage
SRR – Région de recherche et de sauvetage (RRS)
MRSC – Centre auxiliaire de sauvetage maritime (CASM)
MCC – Centre de contrôle des missions (CCM) (Satellite canadien de R-S – SARSAT – Centre de contrôle)

R-S : Évolution des défis et des pressions

L'évolution du profil démographique du Canada pose un risque de R-S accru : les données du Recensement canadien de 2001 et le profil environnemental de la GRC de 2003 indiquent que le vieillissement des citoyens canadiens, dont un grand nombre demeurent actifs et en santé jusqu'à un âge avancé, consacrent des ressources importantes à la poursuite d'activités de loisirs plus exigeantes qu'auparavant.

En outre, le profil de la communauté des bénévoles, qui représentent un volet crucial de la R-S, est aussi en évolution, alors que de plus en plus les jeunes quittent les collectivités rurales pour se rendre en ville étudier et travailler. Par voie de conséquence, on constate une baisse du nombre des bénévoles de R-S dans les régions rurales.

D'autre part, l'accroissement des besoins de services de R-S provient de la hausse des activités récréatives comme le kayak et l'ascension de parois rocheuses, d'une tendance accrue aux voyages vers et dans le Nord canadien et de la hausse des croisières, tout particulièrement dans des plans d'eau éloignés.

Les catastrophes naturelles des dernières années, associées à la reconnaissance que les bénévoles composent une ressource compétente et organisée, ont des conséquences sur le domaine de la R-S. Le personnel formé (y compris les bénévoles), les bateaux, aéronefs et véhicules servant aux activités de R-S doivent de plus en plus correspondre à des fonctions pluri-disciplinaires.

L'un des principaux éléments d'une utilisation responsable des ressources de R-S prend racine dans l'accent mis de plus en plus sur les activités de prévention de la R-S. Cependant, la prévention en matière de R-S dépend en grande partie de la participation des bénévoles qui, comme nous l'avons dit, peuvent être influencés par des conditions démographiques. À cela vient s'ajouter la rareté des fonds publics consacrés à ce domaine. Ce contexte exacerbera la pression sur les ressources bénévoles comme l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) et les associations bénévoles de recherche et sauvetage au sol (RSS).

Le Canada, signataire de divers accords internationaux, participe aux efforts internationaux de R-S. Il faut donc considérer tout changement pouvant se produire au sein de l'[Organisation de l'aviation civile internationale](#) (OACI) et de l'[Organisation maritime internationale](#) (OMI) en fonction des implications possibles pour le Programme national de recherche et de sauvetage. La menace terroriste accrue des deux dernières années et, en conséquence, la réévaluation de la position canadienne en matière de sécurité ont encore une fois résulté dans une pluridisciplinarité des effectifs et équipements de R-S maritime. Cela nous mène au besoin d'une utilisation encore plus souple de toutes les ressources fédérales. Cette tendance continuera sans aucun doute à se manifester pendant encore un certain nombre d'années.

Les développements technologiques des communications satellite et du matériel de localisation ont accru la capacité des personnes en difficulté ou en détresse de réclamer de l'aide. Le nombre des demandes d'intervention en R-S devrait augmenter, à mesure que la technologie devient plus abordable et que le marché se dote davantage de radiobalises, de systèmes mondiaux de localisation, etc. Par contre, ces percées technologiques devraient aussi réduire le besoin d'entreprendre de longues recherches sans grande information sur le sujet, parce que la position géographique des gens en détresse sera probablement alors mieux connue.

L'amélioration de la technologie présente d'autres défis connexes. Depuis deux ans, les principaux fournisseurs fédéraux de services de R-S ont reçu du nouveau matériel, amélioré (hélicoptères, canots de sauvetage). La capacité d'intervention en R-S s'en est accrue, mais cela a aussi exigé que l'on forme le personnel en conséquence. Toute introduction de nouveau matériel et de nouvelle technologie s'assortit de coûts de formation afférents.

Les exigences de l'interopérabilité, c'est-à-dire le besoin de coordonner le matériel, la formation et la procédure générale à partager entre les divers intervenants de R-S, demeurent tout un défi. La diversité complexe des organisations et autorités des échelons territoriaux et provinciaux qui, avec les organismes fédéraux, composent le système canadien de sécurité en R-S font que pour en venir un jour à une prestation sans faille, il faut plus que jamais régler les questions de coordination efficace et de matériel d'usage commun. En fonction des expériences vécues aussi bien lors d'exercices que d'interventions véritables, il s'avère de toute première importance de pouvoir compter sur des communications radio fiables et accessibles par tous les intervenants. Les [exercices réalistes](#), simulant des situations possibles de R-S, sont l'un

des moyens les plus efficaces de veiller à ce que le système soit pleinement fonctionnel au moment où le besoin se présente. Cependant, dans un contexte où de nombreux champs de compétence y participent, le processus est coûteux et exige beaucoup de planification préalable.

En plus des défis mentionnés ci-avant, les limites des finances publiques, de pair avec l'existence d'autres priorités des gouvernements, ont aussi joué en défaveur des services de R-S au Canada. La communauté fédérale de la R-S se voit constamment demander de revoir ses engagements et ses plans pour s'assurer encore d'obtenir la meilleure valeur possible en contrepartie des deniers publics.

3. Gestion fédérale du Programme national

Le Programme fédéral de recherche et de sauvetage (PFRS) regroupe les activités individuelles et collectives des ministères et organismes du gouvernement fédéral partageant des fonctions et des responsabilités soit primaires, soit secondaires, dans la prestation de services de recherche et de sauvetage liés au mandat fédéral, qui est de s'acquitter des domaines de responsabilité du Canada en matière de R-S.

Ministre principal de la recherche et du sauvetage (MPRS)

En 1986, le Conseil des ministres a désigné le ministre de la Défense nationale comme Ministre principal de la recherche et du sauvetage (MPRS) au gouvernement, et comme porte-parole fédéral sur les questions nationales relevant de la R-S.

Comité interministériel de la recherche et du sauvetage (CIRS)

C'est par l'entremise du CIRS que s'effectue la gestion du PFRS. Les membres du CIRS sont, d'une part, des représentants de la haute direction de chacun des six ministères ou organismes fédéraux dotés de responsabilités dans la prestation du programme de R-S et, d'autre part, des observateurs venant de Sécurité publique et Protection civile Canada (SPPCC), du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT), du Bureau du Conseil privé (BPC), du ministère des Affaires indiennes et du Nord (AINC) et de Ressources naturelles Canada (RNCan). Le CIRS a pour président le Directeur exécutif du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS). Celui-ci relève de l'autorité du MPRS, à qui il présente les examens, les rapports et les demandes d'approbation des politiques et plans du PFRS au nom des ministères membres. Le CIRS s'appuie sur le travail de deux sous-comités, soit ceux de la coordination et de l'examen. Siègent à ces sous-comités des membres de la direction des ministères membres du CIRS.

Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)

Par l'entremise d'une décision du Cabinet en 1986, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a pour mission de d'appuyer le Programme national de recherche et de sauvetage par l'entremise du Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRS). Le SNRS est sous l'autorité directe du Ministre principal de la recherche et du sauvetage.

Le SNRS répond au MPRS, par l'entremise du CIRS, de l'élaboration, la coordination, l'analyse et l'examen des politiques, des plans, des éléments et activités particuliers du PFRS. Ces éléments et activités sont notamment l'administration du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S; la représentation canadienne au programme

COSPAS-SARSAT; la tenue du Registre canadien des balises de détresse; la publication de la revue SARSCÈNE et la tenue du congrès annuel SARSCÈNE.

En outre, le SNRS s'est fait le champion de la coordination entre les programmes provinciaux et territoriaux de R-S et les programmes fédéraux de R-S. Il fournit aussi des conseils et des renseignements à l'échelon du programme au MPRS.

Le contexte horizontal du programme exige du SNRS qu'il travaille en partenariat avec des clients internationaux, fédéraux, provinciaux et territoriaux, et avec d'autres intervenants, à la réalisation du cadre *Vision et objectifs*, volet important du PNRS.

Le cadre *Vision et objectifs* du Programme national de R-S

Le Programme national de R-S cible l'atteinte d'un système sans faille de R-S au Canada; s'appuyant sur un énoncé de perspective (*Vision*) et deux objectifs.

Énoncé de perspective de la R-S

Un Canada où l'importance critique de la recherche et du sauvetage est attestée par une démarche qui fait intervenir toutes les instances en cause afin de promouvoir des comportements personnels, collectifs et organisationnels qui permettent d'éviter ou de réduire au minimum les risques de blessure et de perte de vie, tout en poursuivant une action énergique, rapide et efficace de recherche et de sauvetage.

Objectif en matière d'intervention (R-S)

Garantir l'existence des capacités et des ressources nécessaires à des interventions efficaces de R-S dans toutes les régions du Canada

Objectif en matière de prévention (R-S)

Initier les personnes et organismes à l'évaluation des risques et les convaincre de l'importance d'acquérir et d'utiliser les connaissances, les compétences et le matériel requis pour réduire au minimum les blessures et les pertes de vie.

Ressources

Coûts du PFRS (000\$) par ministère participant

Ministère ou organisme	2000-01 Réelles	2001-02 Réelles	2002-03	
			Prévues	Prévues
SNRS	8 711	10 267	10 389	10 499
Environnement Canada	985	985	985	985
Ministère des Pêches et Océans	90 870	94 108	103 493	86 295
Ministère de la Défense nationale*	339 364	220 802	296 128	181 095
Parcs Canada	4 929	4 929	4 929	4 929
Gendarmerie royale du Canada**	N/A	N/A	N/A	N/A
Transports Canada	903	970	985	985
Total	445 762	331 091	416 909	284 788

Source : Rapport sur le rendement ministériel 2002-2003, ministère de la Défense nationale

Nota:

* La différence entre les prévisions et les chiffres réels en 2002-2003 est le résultat des coûts plus faibles que prévu du projet de l'hélicoptère SAR, et d'une meilleure affectation de ces coûts et des autres coûts de fonctionnement fondée sur les véritables niveaux d'activité en recherche et sauvetage. Les chiffres réels pour 2000-2001 ont été révisés pour inclure les informations les plus récentes.

** Étant donné que la plupart des affectations de fonds et de ressources pour la recherche et le sauvetage (SAR) sont faites sous les auspices des provinces, les coûts et les ETP sont difficiles à évaluer pour le programme fédéral. La GRC n'a pas de ressources primaires affectées aux opérations fédérales de recherche et de sauvetage. La GRC peut fournir sur demande des navires/aéronefs polyvalents, et elle peut appuyer d'autres ministères dans la mesure du possible lorsque des vies sont en jeu.

Besoins fédéraux en personnel de recherche et de sauvetage (ETP)

Ministère ou organisme	2000-01 Réel	2001-02 Réel	2002-03	
			Prévu	Réel
SNRS	16	19.5	19.5	19.5
Environnement Canada	14	14	14	14
Ministère des Pêches et Océans*	717	N/A	N/A	N/A
Ministère de la Défense nationale**	760	737	746	637
Parcs Canada	67	67	64	64
Gendarmerie royale canadienne***	N/A	N/A	N/A	N/A
Transports Canada	7	7	7	7
Total	1 581	844.5	850.5	741.5

Source : Rapport sur le rendement ministériel 2002-2003, ministère de la Défense nationale

Nota:

* Étant donné que les opérations de la GCC font appel à des ressources polyvalentes, il n'y a pas de chiffres disponibles sur les équivalents temps plein (ETP).

** Les chiffres réels pour 2000-2001 et 2001-2002 ont été révisés pour inclure les informations les plus récentes.

*** Étant donné que la plupart des affectations de fonds et de ressources pour la recherche et le sauvetage (SAR) sont faites sous les auspices des provinces, les coûts et les ETP sont difficiles à évaluer pour le programme fédéral. La GRC n'a pas de ressources primaires affectées aux opérations fédérales de recherche et de sauvetage. La GRC peut fournir sur demande des navires/aéronefs polyvalents, et elle peut appuyer d'autres ministères dans la mesure du possible lorsque des vies sont en jeu.

Les données sur les ressources financières se fondent sur l'exercice (d'avril à mars), qui correspond au cycle financier du gouvernement fédéral. Le présent Rapport annuel et le Plan du programme se fondent sur l'année civile (de janvier à décembre), qui est le cycle le plus représentatif des activités de R-S.

Principales ressources fédérales en R-S

Les paragraphes qui suivent présentent les principales ressources fédérales déployées lors d'interventions de R-S.

- **Forces canadiennes**
 - 15 Cormorant à *Comox, Trenton, Greenwood* et *Gander*, (remplaçant les Labrador)
 - 6 Buffalo – à *Comox* seulement
 - 3+ Hercules – à *Winnipeg, Trenton* et *Greenwood*

- **Garde côtière canadienne**
 - 105 bateaux disponibles en tout
 - 35 canots de sauvetage *bateaux d'alerte R-S primaire (en 30 minutes; 24 h sur 24 et 7 jours sur 7)*
 - 1 aéroglisseur à Vancouver
 - 8 grands bateaux patrouille *d'alerte R-S primaire*
 - 23 bateaux de sauvetage en eaux intérieures, en été

- **Organisations bénévoles nationales**
 - ACRSA (Association civile de recherche et sauvetage aériens)
 - 3 077 membres, 389 aéronefs à plus de 40 aéroports au Canada (*\$2,3M en contribution fédérale, 2003-2004*)
 - GCAC (Garde côtière auxiliaire du Canada)
 - 5 100 membres, 1 500 bateaux (*\$4,5M en contribution fédérale; 2003/04*)

En outre, beaucoup d'autres corps gouvernementaux et organismes indépendants participent au système R-S du Canada, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, plus de 13 000 bénévoles de RSS et bon nombre d'organismes voués à la sécurité comme la Croix-Rouge, la Société canadienne de sauvetage et les Escadrilles canadiennes de plaisance.

4. Domaines des activités en 2003

R-S maritime

Le Canada est un pays maritime. Plus de la moitié des effets commerciaux du Canada transitent par les Grands Lacs ou par un océan. Le commerce maritime et les déplacements maritimes sont essentiels à la santé économique du Canada.

De plus, la moitié de la population canadienne s'adonne à des activités récréatives aquatiques : la navigation de plaisance à voile ou à moteur, le canotage, la pêche, la natation et la plongée. Les Canadiens possèdent quelque 3,4 millions d'embarcations de plaisance, de tout genre. Les bateaux de croisière (plus d'un million et demi de passagers visiteront le Canada ou en partiront par mer chaque année) et les compagnies de traversiers et bacs (34 millions de passagers par année) transportent un grand nombre de personnes. Il y a en outre au Canada quelque 22 000 bateaux de

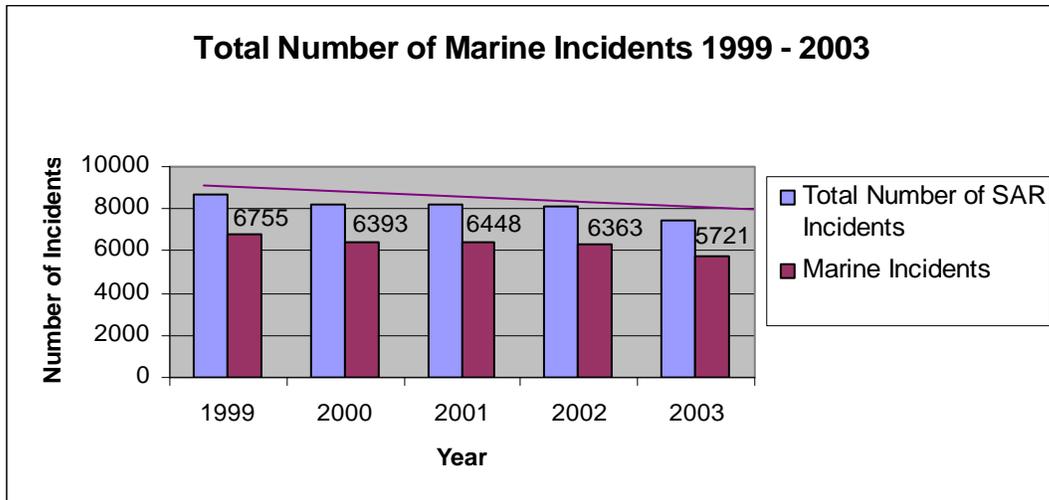
pêche commerciale. Ces données donnent une idée du volume de trafic maritime au Canada, et des données qui suivent quant aux incidents maritimes de R-S.

L'année 2003 a certainement aussi été chargée d'incidents maritimes de R-S. À l'échelon fédéral, on compte 5 721 incidents, une baisse de 486 cas par rapport à 2002, qui vient confirmer la tendance générale à la baisse enregistrée au cours des cinq dernières années. En 2003, les incidents de nature maritime représentaient 70 % de tous les incidents enregistrés de R-S. C'est encore le domaine de la navigation de plaisance qui a représenté la plus fréquente cause d'incidents (65 %), suivie de l'industrie de la pêche (22 %). En 2003, il y a eu perte de 71 vies lors de ces incidents maritimes, par opposition à 79 l'année précédente.

Parmi les cas d'importance cette année, rappelons le naufrage de deux bateaux de pêche lors de l'ouragan Juan en septembre. Quand le [Evan Richard](#), s'est abîmé au large de l'île d'Anticosti, malgré la perte de deux vies trois autres ont pu être sauvées. Par contre, lors du naufrage du [Pacific Attitude](#) à la hauteur du Grand Banc, les trois membres de l'équipage ont péri. En janvier, un hélicoptère de sauvetage basé à Gander a sauvé les 16 membres de l'équipage du bateau finnois [Camilla](#). Mentionnons aussi la perte d'un canoë avec quatre occupants à bord dans la baie d'Ungava, au nord du Québec : on n'a pu retrouver que le cadavre d'un seul occupant et les débris du canoë après une recherche ayant duré quatre jours. Dans le domaine de la navigation de plaisance, les dossiers de la GCC indiquent que l'une des causes les plus communes d'alerte auprès du système de R-S demeure la panne mécanique des embarcations à moteur. L'étude SmartRisk de 2003 indique que 89 % des noyades lors des incidents en bateau de plaisance concernaient des personnes ne portant pas de vêtement de flottaison individuel (VFI).

Dans l'industrie des croisières en eaux canadiennes, après 21 ans d'augmentation ininterrompue de croissance de l'affluence, le nombre des embarquements et débarquements de passagers a chuté de 11 % en 2003; la baisse la plus élevée, de 15 %, provenait du port de Vancouver. Les ports de Montréal et de Québec ont aussi enregistré des baisses légères du nombre des passagers, alors qu'il y a eu augmentation à Halifax et à St. John's. Le nombre des bateaux et des passagers qui visitent le Canada, tout particulièrement au Nord et dans l'Arctique, représente à la fois un créneau de revenus commerciaux pour la région touchée et le défi d'un risque accru d'incident maritime majeur dans une région reculée du territoire canadien de recherche et de sauvetage. Au cours des mois d'été, on compte en moyenne 12 bateaux circulant dans les eaux de la côte Ouest, offrant à leur clientèle 19 itinéraires distincts de croisière, et 6 bateaux sur la côte Est, offrant 15 croisières, chaque mois, de juin à septembre.

Les ports les plus achalandés pour les croisières en bateau demeurent celui de Vancouver (le plus achalandé aussi dans le commerce des marchandises, qui à lui seul compte un million de passagers) et celui de Halifax, avec 150 000 passagers. Même si le niveau de sécurité des navires à passagers modernes est élevé, on doit toujours considérer la possibilité d'un incident majeur.



Traduction des termes dans la boîte :
Nombre total des incidents maritimes de 1999 à 2003
Nombre d'incidents
Total des incidents de R-S
Incidents maritimes
Année

En 2003, dans le secteur maritime, 97 % des personnes dont la vie était en danger ont été sauvées.

R-S aérienne

Les conditions géographiques et démographiques prévalentes au Canada font que le transport par air est l'un des principaux modes de déplacement, ce qui touche le secteur des lignes aériennes commerciales, mais aussi celui des entrepreneurs de petites compagnies d'aviation légère (comme les taxis par hydravion) et des petits aéronefs privés.

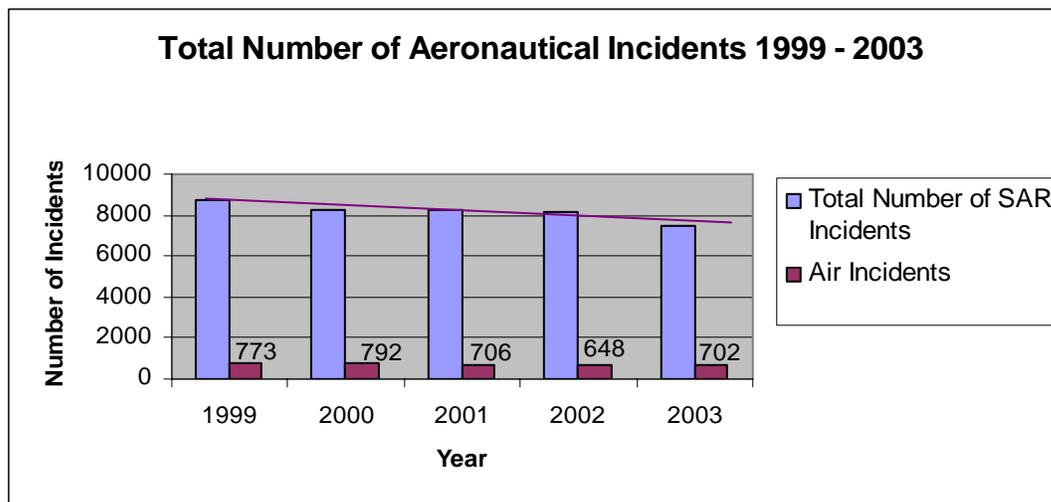
En 2003, l'industrie des lignes aériennes a transporté un peu plus de 54 millions de passagers (cela comprend les vols intérieurs, ceux entre le Canada et les États-Unis et les autres vols internationaux avec le Canada). Dans le secteur des aéronefs légers, on compte 29 110 appareils enregistrés et 78 742 pilotes brevetés, volant à partir de 1 746 aéroports au pays. Ce secteur regroupe une gamme très étendue d'activités aériennes, comme les excursions de chasse et de pêche en région reculée, la coupe forestière commerciale par hélicoptère, l'accès aux collectivités éloignées, les vols privés de tourisme et de nombreux autres genres de vols. Le secteur aéronautique canadien est de toute évidence effervescent.

Le volume d'activité auquel le système de R-S a dû répondre en 2003 concernant le secteur aéronautique était représentatif de celui des dernières années : 702 incidents, une hausse par rapport à 2002; cela représente toutefois le même degré qu'en 2001. La hausse concerne notamment le nombre des recherches aériennes, qui ont mené au déploiement de l'escadron de R-S pendant des périodes étendues.

Par opposition au nombre des incidents maritimes, celui des incidents aéronautiques demeure relativement faible. Pour la plupart, ces incidents aéronautiques viennent davantage du secteur de l'aviation générale (petits appareils privés) que du secteur de

l'aviation commerciale. Même s'il y a occasionnellement des exceptions, les cas les plus graves de perte de vie se limitent généralement à de petits appareils transportant quatre personnes ou moins.

L'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA), Transports Canada et d'autres organisations poursuivent leurs efforts de sensibilisation et de formation afin de renforcer l'exigence que les pilotes de petits aéronefs enregistrent des plans de vol précis, et qu'ils emportent en vol des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) robustes et efficaces. Les aéronefs de recherche peuvent orienter leur goniomètre directement sur le signal émis par un ELT, ce qui permet de localiser facilement le site d'écrasement de l'appareil et de fournir rapidement l'aide nécessaire. Quand l'émetteur de localisation d'urgence de l'appareil porté manquant ne s'active pas, il peut s'avérer nécessaire d'étendre les recherches et les ressources afférentes.



Traduction des termes dans la boîte :
Nombre total des incidents aériens de 1999 à 2003
Nombre d'incidents
Total des incidents de R-S
Incidents aériens
Année

R-S au sol et dans les eaux intérieures

En 2003, le nombre des missions de R-S au sol et dans les eaux intérieures que les autorités provinciales et territoriales ont mené au pays s'élève à quelque 1 800. Les clients de ces missions ont été des alpinistes, des chasseurs, des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer, des plaisanciers, des familles en camping et des centaines de Canadiens et de visiteurs qui ont eu besoin de services de R-S. Chaque année l'on investit aussi beaucoup de temps et de ressources aux campagnes de sensibilisation et d'éducation en vue de prévenir l'occurrence de nouvelles incidences de R-S. Ces ressources provinciales et territoriales de R-S sont aussi importantes aux yeux des responsables fédéraux des programmes de R-S, étant donné qu'un grand nombre d'interventions de R-S aériennes et maritimes comptent aussi sur l'aide que peuvent leur fournir les ressources terrestres. Un centre conjoint de coordination de sauvetage pourrait ainsi demander aux forces policières locales de vérifier les pistes d'atterrissage éloignées à la recherche d'avions, ou demander l'aide d'une équipe bénévole de RSS de procéder à une recherche le long du littoral ou auprès des marinas dans le cas d'un

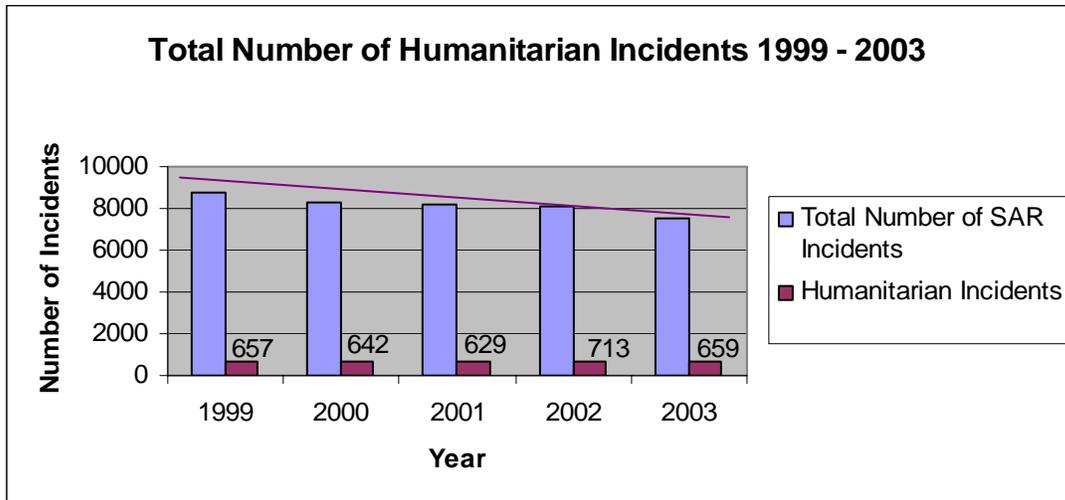
bateau en retard sur son heure de retour. Cette coopération augmente grandement l'efficacité générale du programme fédéral de R-S, parce qu'elle permet de résoudre rapidement des questions à l'échelon local, avant d'entreprendre des recherches coûteuses. En procédant de cette manière, non seulement on diminue le coût des recherches, mais l'on permet aux équipages de recherche de mieux se reposer entre les interventions, et ainsi d'être prêtes à intervenir lors de besoins graves.

Le programme fédéral de R-S est directement responsable des activités de recherche et de sauvetage dans les parcs nationaux du Canada, aussi bien au sol que dans les eaux intérieures, ainsi que dans les bases militaires et autres lieux de formation. En 2003, les [spécialistes de la sécurité publique](#) de Parcs Canada sont intervenus lors de 372 incidents de R-S allant de cas de randonneurs blessés à d'autres concernant des gens en canoë immobilisés par mauvais temps et des skieurs pris dans des avalanches. En plus de répondre aux situations de R-S, les spécialistes de la sécurité publique de Parcs Canada font aussi la promotion active de la sécurité publique et sensibilisent leur clientèle quant aux risques que comportent les activités en terrain sauvage reculé.

Les Forces canadiennes disposent de sept équipes de RSS à l'appui des opérations des bases, soit la 3^e Escadre Bagotville, au Québec; la 9^e Escadre Gander et la 5^e Escadre Goose nationale, à Terre-Neuve et Labrador; la 4^e Escadre Cold Lake en Alberta; la 15^e Escadre Moose Jaw en Saskatchewan; la 17^e Escadre Winnipeg au Manitoba; la Région du Nord des Forces canadiennes, basée à Yellowknife dans les Territoires du Nord-Ouest. Ces équipes couvrent principalement les activités militaires de formation, mais peuvent aussi se voir affecter à contribuer aux ressources déployées dans des cas de R-S maritime ou aérienne. En septembre 2003, la 4^e Escadre a localisé un aéronef civil qui s'était écrasé en route vers Calgary. Par ailleurs, les [Rangers canadiens](#) – un groupe de réservistes compétents vivant dans le nord du Canada – fournissent aussi une aide aux opérations de RSS dans certaines des régions les plus isolées du pays.

Le programme fédéral de R-S offre aussi de l'aide à ses partenaires provinciaux et territoriaux responsables des activités de R-S au sol et dans les eaux intérieures. En 2003, Les JRCC, de compétence fédérale, ont reçu en tout 659 demandes d'aide humanitaire. Même si la plupart de ces demandes concernaient des évacuations médicales et de l'aide en matière de transport, certaines faisaient partie intégrante de missions de premier plan, souvent à l'aide d'opérations d'élingue par hélicoptère à partir de parois rocheuses, de glaciers, de montagnes et d'autres endroits tout aussi dangereux.

Le diagramme qui suit indique le nombre des incidents de nature humanitaire au cours des cinq dernières années. En tout, cela représente environ 8 % des interventions fédérales de R-S.



Traduction des termes dans la boîte :

Nombre total des incidents humanitaires de 1999 à 2003

Nombre d'incidents

Total des incidents de R-S

Incidents humanitaires

Année

5. Planification et rapports

Le SNRS produit trois principaux documents sous la direction du CIRS en vue de guider le programme national de R-S et d'en faire rapport. Le document sur les [Orientations stratégiques](#) présente l'orientation à long terme; le [Plan d'affaires du Programme](#), publié annuellement, s'intéresse aux questions à traiter dans l'année qu'il vient; quant au Rapport annuel, il publie les activités et les résultats atteints, à l'intention des ministres, du Parlement et de la population.

Le Plan d'affaires du Programme et le Rapport annuel ont pour périodicité l'année civile, afin de correspondre aux activités de R-S; les renseignements sur les ressources se fondent pour leur part sur l'exercice financier (d'avril à mars), soit sur le cycle financier du gouvernement fédéral.

Le Programme national de recherche et de sauvetage s'articule autour de telles orientations stratégiques :

- **R-S sans faille**

Mettre sur pied, en renforçant les dispositions de partenariat, des normes propres à rehausser l'efficacité et l'efficience des services de R-S et à favoriser une coopération accrue.

- **R-S maritime**

Trouver et mettre en application des solutions permettant de réduire le nombre et la gravité des cas de R-S.

- **R-S dans le Nord**

Examiner les services actuels et recommander des ajustements à apporter au mode de prestation des services de R-S pour l'adapter à l'accroissement des activités dans le Nord.

- **Bénévoles**

Soutenir les organismes bénévoles dans leur participation active et essentielle aux Programme national de R-S (PNRS).

6. La planification du programme en 2003 – La situation actuelle

Le Plan du programme fédéral de R-S de 2003, en principe un document annuel, est en réalité le prototype du genre. Le premier cycle complet du Plan du programme et du Rapport annuel commence en 2004 en mettant l'accent sur les principales questions de fonctionnement, gravitant autour des trois thèmes que sont la R-S sans faille, la R-S maritime et la R-S dans le Nord.

La présente section du Rapport annuel de 2003 s'intéresse aux enjeux de R-S que relève le Plan du programme de 2003, soit ceux qui suscitent, à l'échelon du programme, l'attention des divers (sinon de tous) ministères membres du CIRS. Il faut voir que bon nombre de ces enjeux concernent des questions dont le déroulement se fera sur une base pluriannuelle, et que l'on continuera de les affiner avec le temps.

R-S sans faille

D'ordinaire, les opérations de R-S font appel à des ressources provenant de plus d'un ministère du CIRS, en plus des groupes bénévoles et des organisations provinciales et territoriales. C'est tout particulièrement le cas lors des gros déploiements. L'efficacité de la coordination et des communications entre tous ces fournisseurs de services demeurera la source de nombreux défis. Pour en arriver un jour à jouir d'un système de R-S sans faille, il est essentiel d'aligner, chez tous les intervenants, tout ce qui concerne les activités aussi bien de prévention que d'intervention.

Alertes de R-S par téléphone portable

La population se sert de plus en plus de téléphones portables pour alerter les autorités d'incidents de R-S (par l'entremise du service 9-1-1). Les centres d'appel recevant ces alertes sont sous la responsabilité de diverses autorités policières et municipales, selon la région du pays; certains de ces centres n'ont pas de lien direct avec les JRCC.

De nombreuses personnes se servent de téléphones portables et s'y fient. Cependant, dans les régions éloignées, la couverture n'est pas toujours disponible; en outre, un téléphone cellulaire n'est pas adéquat comme moyen d'alerter les autorités d'une situation de R-S. L'on ignore souvent les autres moyens d'alerte, à la fiabilité accrue. Le matériel d'alerte approprié, comme la RLS (radiobalise de localisation des sinistres) et la BLP (balise de localisation personnelle), a l'avantage de transmettre précisément la provenance du signal.

Les efforts se poursuivent dans le but de sensibiliser la population quant à l'achat et l'utilisation appropriée du matériel de communication de R-S, comme par exemple les postes émetteurs-récepteurs de radio marine sur les plans d'eau. En outre, le SNRS travaille avec les organisations qui chapeautent des services d'appel 9-1-1, afin d'améliorer les liens entre ces centres et les JRCC.

Disponibilité et qualité des données de R-S

Compte tenu d'exigences particulières des divers ministères, les données sur la R-S ne sont pas toujours recueillies dans des formats compatibles, ce qui rend difficile la comparaison des renseignements et des statistiques. Les ministères intéressés sont en cours de planification et de mise en œuvre de nouveaux systèmes originaux permettant de suivre les incidents de R-S, d'en connaître les ressources déployées, les résultats, les coûts et d'autres données, notamment aux JRCC, à Parcs Canada et à la GRC.

La mise en place, en 2003, du Système de gestion des missions de recherche dans les JRCC et les CASM améliorera la cueillette des données. Les travaux se poursuivent pour aider les ministères du CIRS dans l'élaboration de bases de données de qualité et d'autres produits qui rehausseront les possibilités d'analyse des données.

Arrivée des nouveaux hélicoptères de R-S

La mise en place du nouvel hélicoptère de R-S du Canada, le CH-149 Cormorant (qui remplace le CH-113 Labrador) fut complété, par la fin de 2003, dans trois des quatre bases d'hélicoptères de R-S du Canada. On prévoit que la dernière base se convertira au nouvel hélicoptère au cours de l'été 2004. Les deux hélicoptères sont fort différents quant à la taille de l'appareil et quant à la configuration du rotor, ce qui influencera tout personnel travaillant en étroite proximité avec l'appareil.

Tout le personnel des Forces canadiennes a accès à un programme exhaustif de formation. Cependant, d'ici à ce que tous les fournisseurs de services de R-S aient eu l'occasion de se familiariser avec le nouvel hélicoptère et ses configurations, certains risques demeurent. Les autorités veillent à faire en sorte que la grande communauté de la R-S qui œuvrera avec l'hélicoptère Cormorant comprenne les diverses caractéristiques du nouvel appareil, ainsi que les mesures de sécurité qui s'imposent.

Les exercices multi-instances

Les interventions en R-S faisant naturellement appel à des instances multiples, elles s'appuient sur une gamme de ressources primaires, secondaires et bénévoles. Cette mise en commun des ressources a un effet de synergie, en ce que la portée d'un travail commun est plus grande que la somme des travaux de chaque partenaire de R-S travaillant chacun de son côté. Cependant, pour que l'intervention soit bien coordonnée, il faut compter sur une expérience pratique de travail conjoint dans des situations stressantes et aux risques élevés. Les intervenants doivent utiliser un ensemble compatible de termes, de procédés, de matériel et de compétences, en plus d'avoir une compréhension commune des lignes de communication ainsi que de la hiérarchie de direction.

Les exercices de R-S peuvent simuler un incident de R-S exigeant une intervention où doivent collaborer de nombreux organismes, et dont les intervenants devront établir une confiance mutuelle et un esprit d'équipe essentiels. En 2003, le SNRS a contribué au déroulement de deux tels exercices : une situation se déroulant en temps réel à Toronto, à l'extérieur et une situation « théorique » ou à l'intérieur, à Prince-Rupert. Le SNRS a publié sur son site Web, dans sa revue et lors de son congrès les leçons tirées de ces exercices.

Catastrophe aérienne et catastrophe en mer (CATAIR et CATMER)

L'éventualité d'une catastrophe aérienne ou maritime, dont la définition consiste en ce qui dépasse la capacité normale de traitement d'une région seule, sans l'aide d'autres

régions et d'autres autorités, continue de croître. L'industrie des croisières a augmenté de manière significative dans les vingt dernières années et entreprend toujours davantage de croisières vers les eaux canadiennes et arctiques, avec davantage de passagers et de plus gros navires qu'auparavant, qui comptent souvent plus de 2 500 passagers à bord. D'autre part, l'utilisation des routes polaires par les lignes aériennes commerciales est aussi à la hausse. La réaction à une catastrophe maritime ou aérienne exige une planification et une préparation hors de l'ordinaire.

En 2001, les autorités de la R-S ont prévu mettre à jour et à niveau les plans d'intervention en cas de catastrophe CATAIR et CATMER. Le rapport final de ce projet, déposé en août 2001, proposait des modifications aux deux plans.

Il reste des différences entre les plans CATMER des trois régions canadiennes de R-S. En 2003, les travaux ont consisté à rechercher comment en venir à un cadre normalisé pour les trois régions. Nous prévoyons la tenue, en 2004, d'une conférence où participeront des représentants des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne d'Ottawa, de Winnipeg et des trois Centres conjoints de coordination de sauvetage. Cette conférence devrait mener à l'élaboration d'un plan CATMER d'envergure nationale.

Le plan CATAIR regroupe toutes les ressources militaires nécessaires et disponibles; il met l'accent sur la prestation de l'aide à un site d'écrasement aérien en région reculée. Il mise notamment sur les liens avec d'autres ministères fédéraux, la province ou le territoire concerné et la société aérienne touchée. Ce plan CATAIR a fait l'objet d'exercices canadiens lors de l'exercice SAREX international tenu à Gimli au Manitoba en septembre 2002. En 2003, le SAREX (tenu à tour de rôle par la Russie, le Canada et les États-Unis) a eu lieu en Russie; en 2004, il doit se tenir en Alaska.

Le plan CATAIR comprend aussi l'achèvement du projet des caches dans l'Arctique. Le gouvernement a fait l'acquisition de six caches, dans lesquelles se trouvent des vêtements de survie en hiver, des sacs de couchage et d'autres fournitures, grâce au Fonds des nouvelles initiatives (FNI) en R-S. Deux de ces caches ont été livrées en 2003, l'une à Iqaluit et l'autre à Yellowknife. Les quatre autres seront livrées en 2004 à Rankin Inlet, à Resolute Bay, à Inuvik et à Whitehorse.

Interopérabilité

En dépit de diverses améliorations au chapitre de l'interopérabilité, certaines lacunes demeurent en matière de coordination et de communication entre la foule des organismes participant au PNRS, notamment en ce qui touche le matériel de R-S et la procédure à normaliser.

En janvier 2003, le SNRS a terminé une étude sur les questions d'interopérabilité quant aux questions qui dépassent les frontières des compétences ministérielles et qui influencent le PNRS. Au mois d'octobre 2003, dans l'optique de cerner ces questions, le congrès SARSCÈNE a tenu un « Sommet sur l'interopérabilité ».

Ainsi, le SNRS a discuté en février 2003 des questions de gestion du spectre des radiocommunications avec le Conseil national de RSS, formé de représentants des provinces et des territoires chargés des questions de R-S. Par après, à sa réunion tenue au congrès SARSCÈNE en octobre 2003, le Conseil national de la RSS a recommandé que le SNRS poursuive, au nom des provinces et des territoires, un projet d'étude de faisabilité de l'interopérabilité, étude qui mettrait l'accent sur une « fréquence radio nationale » de R-S. Le

SNRS a coordonné la mise sur pied d'un groupe de travail qui doit cerner une fréquence d'appel nationale de RSS sûre et peu dispendieuse. Ce groupe de travail se compose de représentants de la R-S aux échelons fédéral, provincial et territorial, ainsi que d'autres intervenants, tout particulièrement Industrie Canada.

R-S maritime

Les incidences de détresse maritime ont représenté 76 % des interventions incombant au système fédéral de R-S en 2003.

Activités des gros navires à passagers

De plus en plus d'armateurs de croisière font affaires dans les eaux canadiennes, tout particulièrement pour les croisières dans les eaux arctiques. Un nombre substantiel de passagers de ces navires de croisière sont âgés, ce qui représente un risque accru de demandes d'évacuations médicales de ces navires. Depuis les 20 dernières années, l'industrie mondiale des navires de croisière a connu une croissance annuelle de 8,4 %. La taille des bateaux de croisière continue d'augmenter, à tel point qu'aujourd'hui il est commun de trouver des situations où, équipage et passagers compris, un bateau peut compter plus de 2 500 personnes.

Au même moment, de nombreux gros bacs et traversiers sillonnent les côtes Ouest et Est du Canada.

Reconnaissant ces tendances, le SNRS et la GCC ont inclus dans leurs plans de catastrophe en mer et leurs exercices plurifonctionnels les gros bateaux à passagers.

Activités des navires à passagers et des bateaux de tourisme de taille moyenne

On compte un nombre croissant d'organiseurs de tours de bateau spécialisés dans le tourisme aquatique et l'observation des baleines. Ce segment de l'industrie se sert normalement de bateaux de taille réduite, où il y a bien davantage de passagers que de membres d'équipage. Ce genre de tourisme consiste en de courtes randonnées d'une durée de deux à quatre heures.

La courte durée de ces sorties en mer signifie que les passagers ont moins de possibilités que d'autres de bien connaître le matériel du bateau et la procédure à observer en cas d'urgence. Si on considère cela dans la perspective d'un ratio très inégal entre l'équipage et les passagers, on peut voir les risques accrus de perte de vie en cas d'accident. À titre d'exemple, le ratio passager-équipage d'un navire de croisière océanique est d'environ deux pour un. Sur un bateau de croisière d'une journée, ce ratio peut s'élever à 50 pour un.

La mise à jour des plans de catastrophe en mer tient désormais compte de ces nouvelles activités.

Activités de plaisance et de kayak

En 2003, les embarcations de plaisance ont représenté 71 % des cas de R-S maritime à l'échelle nationale; en Colombie-Britannique seule, cette proportion atteint 80 %. Le Centre auxiliaire de sauvetage maritime (CASM) de Québec a rapporté pour sa part que 76 % des cas de R-S maritimes mettaient en cause les petites embarcations de plaisance. De ce chiffre, environ 75 % étaient des bateaux de moins de huit mètres.

L'utilisation des motomarines et des petites embarcations a augmenté de façon spectaculaire. Par exemple, le kayak attire des participants de tout âge, de tout degré de connaissances et de compétences, qui pratiquent ce sport dans une foule d'endroits, y compris les océans et les régions éloignées. Les excursions de kayak en groupe vers la moyenne côte de Colombie-Britannique ont augmenté de façon importante. Cette tendance mène à l'accroissement des risques d'incidents de R-S.

En 2003, le SNRS a analysé les données des cas de R-S afin d'évaluer quelles démarches de sensibilisation et quels changements réglementaires pourraient aider à contenir ce risque accru. Ces activités se poursuivent et déclenchent aussi des travaux en ce sens à l'échelon régional. Ainsi, sur la côte de la Colombie-Britannique, les représentants du JRCC ont rencontré les responsables de l'organisation qui chapeaute les guides de kayak et les pourvoyeurs, dans le but de rehausser les activités de prévention et les normes de communications. Le programme de compétence d'opérateur radio de Transports Canada, divers projets de prévention financés par le FNI de R-S et les travaux du Conseil canadien de la sécurité nautique dans la promotion de l'habitude à porter les vêtements de flottaison personnels, devraient atténuer les risques dans cette région.

Évolution des activités de prévention en matière de R-S

Dans un contexte de prolongation des restrictions budgétaires des ministères fédéraux, le rôle des organismes sans but lucratif et des bénévoles œuvrant aux activités de prévention prend de l'importance. La consolidation, en décembre 2003, des fonctions maritimes réglementaires et des activités de prévention associées, au sein de Transports Canada, faciliteront le partage des meilleures pratiques de prévention au sein des secteurs de l'aviation, de la pêche et de la navigation de plaisance.

Bateaux de pêche au grand large

Les données indiquent que plus de la moitié des accidents maritimes rapportés au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) impliquent des bateaux de pêche. Dans la région atlantique, ces bateaux pêchent désormais davantage au grand large, devant la pénurie des stocks traditionnels de poissons dont la pêche est permise ou disponible près de la côte.

Le temps accru alors nécessaire aux équipages de R-S, multiplié par les trajets allongés vers les ports pour les bateaux cherchant à éviter le mauvais temps en mer, représente aussi des risques accrus de perte de vie. Les distances accrues que doivent franchir les équipes de R-S diminuent leur disponibilité pour le système de R-S, et augmentent le risque dans l'éventualité d'incidents concurrents.

Les autorités réglementaires et d'intervention de R-S continuent de cerner les questions de sécurité des bateaux de pêche afin de régler cette question.

Forage pétrolier et gazier en mer

Les activités d'exploration et d'exploitation pétrolière et gazière dans l'Atlantique augmentent; en outre, les discussions continuent, à savoir si le moratoire sur l'exploration de la côte Ouest dans ce secteur devrait être amoindri ou même levé. Un changement de la situation sur la côte Ouest signifierait une modification importante de la dynamique du risque couru avec la situation actuelle, où il n'y a aucune activité

d'exploration ou de production en cours. La présence de nouvelles plates-formes de forage se traduirait forcément par une circulation accrue des bateaux et des hélicoptères au service de ces plates-formes et des installations à l'appui, ce qui pourrait augmenter la probabilité d'incidents. D'autre part, cette circulation accrue vient ajouter aux ressources de surveillance et d'intervention, sans compter que des plates-formes telles qu'Hibernia peuvent fournir aux hélicoptères de sauvetage des capacités de réapprovisionnement en carburant.

R-S dans le Nord

Le nord du Canada est vaste, peu peuplé et il se distingue par des conditions environnementales extrêmes. L'accroissement des activités dans la région, dans les domaines du tourisme, de l'extraction des ressources et de l'utilisation de l'espace aérien exacerbera les défis à relever lors des interventions de réponse aux incidents de détresse dans cette partie du pays.

Hausse du nombre des survols arctiques

Le nombre des survols des régions nordiques éloignées du Canada devrait continuer d'augmenter, surtout dans l'utilisation croissante des routes polaires desservant l'Asie. Davantage d'avions gros porteurs passeront des périodes étendues dans l'espace aérien du Canada, dont la plus grande partie est dans des régions très reculées.

Même si une telle croissance de la circulation peut être vue comme un accroissement du risque, l'amélioration de la fiabilité des aéronefs et du matériel atténue ce risque perçu. Par conséquent, une telle perspective ne cautionne pas une hausse de la capacité de réponse de R-S. Il reste que l'on maintiendra une capacité crédible de réaction rapide à une catastrophe, en fonction du risque évalué.

Surveillance météorologique dans l'Arctique

Le nombre des stations de surveillance météorologique dans l'Arctique est très restreint et le Service météorologique du Canada dispose de ressources limitées pour entretenir et maintenir ses stations. Cela pourrait compromettre les services de prévisions météo à l'intention des intervenants de R-S, ce qui pourrait se répercuter de façon négative sur les interventions.

En 2003, le SMC a obtenu, avec l'appui du CIRS, les ressources nécessaires pour redresser cette situation.

Communications dans l'Arctique

De façon inhérente, les communications dans l'Arctique sont problématiques; elles s'accompagnent de lacunes importantes de la couverture, du moins pour ceux et celles qui se fient au matériel radio traditionnel.

Par conséquent, il se peut que les avis et alertes d'incidents et de leur lieu d'origine soient retardés. Les difficultés de communication entre intervenants, installations au sol et victimes peuvent miner l'efficacité des interventions et la coordination lors des incidents.

De concert avec les partenaires locaux, le CIRS et le SNRS évaluent l'étendue du problème des communications, dans l'optique d'élaborer des solutions bon marché.

Nouveaux parcs nationaux et aires marines de conservation

En octobre 2002, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un plan d'action visant la création de dix nouveaux [parcs nationaux](#) et de cinq [aires marines de conservation](#) (AMNC) au Canada d'ici 2008, notamment de nouveaux parcs dans les régions reculées du Nord. En 2003, Parcs Canada a signé des ententes en vue de créer deux nouveaux parcs nationaux : Le Parc national Ukkusiksalik, au Nunavut et la Réserve de parc national des îles Gulf, en Colombie-Britannique. Le premier de ces deux parcs à ouvrir ses portes sera le Parc national Ukkusiksalik au Nunavut, d'une superficie de 20 558 kilomètres carrés.

La recrudescence des visiteurs, associée à l'augmentation de la circulation des aéronefs légers et des embarcations dans ces régions reculées pourrait mener à une augmentation des incidents de R-S et du déclenchement de balises de localisation personnelle.

Ces nouvelles régions protégées ajouteront de nouveaux et importants mandats fédéraux de R-S au sol au Canada. En règle générale, cela se répercutera sur le PNRS par un accroissement des ressources fédérales de R-S disponible à l'échelle locale, d'une part, et d'autre part, par une augmentation possible du nombre des incidents de R-S dans ces endroits.

7. Autres résultats atteints

En plus des activités relatives au Plan du programme mentionnées à la section précédente, le PNRS pilote d'autres activités importantes qui profitent à l'ensemble de la communauté de la R-S au Canada, comme en fait foi la liste des domaines et résultats qui suivent.

Fonds des nouvelles initiatives en R-S

Le [Fonds des nouvelles initiatives \(FNI\) en R-S](#) dispose d'un budget annuel de 8,1 million \$ qu'il utilise à améliorer la R-S au Canada. Le SNRS gère le Fonds au nom du MPRS, de concert avec des organismes parrains aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux; il travaille avec eux à la gestion et à la surveillance du rendement du programme, dont il fait rapport aux Canadiens. Depuis l'ouverture du Fonds en 1988, le Secrétariat a géré un investissement de plus de 180 millions \$ dans plus de 750 projets.

Le budget du FNI pour 2003-2004 était de 9 166 000 \$, soit les 8,1 millions annuellement fournis et une somme reportée de l'exercice précédent, de 1 066 000 \$. En 2003-2004, le Fonds a approuvé 48 nouveaux projets, alors que 54 autres, de l'exercice précédent, ont poursuivi leurs activités.

Le FNI est accessible à tous les Canadiens détenteurs d'une idée admissible, par l'entremise d'un parrain approuvé. Chaque année, le SNRS fait parvenir à tous les organismes parrains une lettre d'appel; cette lettre d'appel se trouve aussi au [site Web du SNRS](#); Le SNRS la transmet aussi par courriel à diverses organisations au pays. Le congrès SARSCÈNE de 2003 a procédé à des présentations de promotion du FNI; en outre, au site Web du SNRS on trouve une page sur le FNI afin de créer un portail identifiable.

À la fin de l'exercice financier, le SNRS publie un document, le Rapport final du FNI, dont il communique les résultats au public. Ce document sert également d'outil d'apprentissage par l'expérience des autres. En 2003, le [Rapport final du FNI](#) documentait les résultats de 25 projets terminés au cours de l'exercice 2002-2003.

Le Secrétariat poursuit ses travaux avec les parrains des projets afin de promouvoir le programme et de publier les résultats des nouveaux projets.

Projet de prévention gravitant autour des meilleures pratiques

La [Prévention](#) des incidents de R-S est l'un des piliers du PNRS. C'est là un sujet souvent négligé, parce qu'il y manque le piquant associé aux interventions de R-S. Mais un programme efficace de prévention se traduira non seulement par la baisse du nombre des vies en danger, mais aussi, souvent, par les énormes économies réalisées en regard des dépenses d'intervention de R-S ainsi évitées. Cela fait des années que les organisations fédérales, provinciales, territoriales et de nombreux organismes sans but lucratif effectuent des campagnes de prévention de la R-S, mais nous ne disposons pas encore d'une méthode facilement quantifiable de mesure des succès de ces campagnes.

Parmi les activités de prévention en cours, mentionnons la campagne de la GRC, '[Reste près d'un arbre](#)', l'inspection de courtoisie des embarcations de plaisance pour en vérifier la sécurité, parrainée par Transports Canada et en grande partie effectuée par la GCAC, les conseils de sécurité donnés aux aviateurs privés par l'ACRSA et les programmes de sensibilisation quant aux avalanches que mettent de l'avant Parcs Canada. De nombreux autres organismes comme la Croix-Rouge, la Société de sauvetage et le Conseil canadien de la sécurité nautique ont aussi des programmes de prévention, sans oublier la myriade de projets provinciaux et locaux concernant les lacs et les rivières du pays.

Dans un pays aussi grand et diversifié que le Canada, la coordination des activités de prévention constitue un fardeau presque impossible à assumer, mais tout de même une tâche essentielle en vue d'éviter les pertes de ressources engagées dans le chevauchement des campagnes. C'est pourquoi le SNRS a mis sur pied un groupe de travail fédéral sur la prévention des incidences de R-S, qui veille aux études sur les meilleures pratiques, études ensuite communiquées à tous les principaux partenaires du domaine. En 2003, le SNRS a dirigé, puis publié un examen des meilleures pratiques de prévention. Puis, au congrès SARSCÈNE, il a tenu des discussions sur les constatations de l'étude avec les représentants de la communauté s'occupant de prévention.

L'année 2003 a aussi accueilli la publication d'un document exhaustif de recherche de la société SmartRisk, commandé par le Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN) et financé grâce au fonds commémoratif Cook-Rees. Cette étude portait sur les conséquences de l'obligation de porter un vêtement de flottaison individuel (VFI). Le document publié est convaincant et tout à fait approprié, compte tenu que les incidents maritimes déclenchent plus de 70 % des activités de R-S, et que la navigation de plaisance est la source de la grande majorité de ce pourcentage.

Les représentants du CCSN ont fait des présentations lors de divers forums sur la sécurité nautique au Canada et à l'étranger en 2003. Les travaux se poursuivront pour développer le consensus autour de l'obligation de porter un VFI. C'est ici probablement

l'étape la plus importante en matière de prévention de la R-S au cours de l'année qui vient de s'écouler.

Niveaux de service et de préparation

La diversité des façons par lesquelles les divers ministères prodiguant des services de recherche et de sauvetage mettent en jeu leur niveau respectif de service et de compétence demeure un enjeu non résolu. Les ressources que ces ministères ont déployées dans la prestation de services de R-S ont aussi fluctué avec le temps, comme c'est le cas de la manière par laquelle on a fourni ces services à certaines occasions. Nous avons besoin, manifestement, de normes de services qui indiquent à la population canadienne de quel genre de services elle peut s'attendre à recevoir du programme national; des normes qui permettent de mesurer le rendement du programme et qui puissent orienter les investissements de R-S ainsi que les décisions de déploiement des ressources. En même temps, nous devons pouvoir compter sur un moyen qui nous permette clairement de cerner les répercussions sur les produits des programmes que provoquent les changements apportés aux ressources consacrées au domaine, aussi bien en matière financière que de matériel.

Diverses démarches visant à définir les niveaux de services chez les fournisseurs fédéraux de R-S pourraient créer des attentes irréalistes quant aux capacités d'intervention du système, ou encore laisser les Canadiens ignorants des services qui leur sont accessibles. Si la population pouvait clairement comprendre quels niveaux de services lui sont offerts, elle pourrait mieux apprécier le besoin fondamental de se préparer à des situations d'urgence.

Les ministères membres du CIRS travaillent sur diverses démarches afin de définir les niveaux de services, en vue de produire un portrait intégré et cohérent des services d'intervention fournis, et de permettre ainsi de mieux définir les retombées que peuvent avoir les modifications apportées aux ressources consacrées au domaine.

SARSCÈNE

[Congrès SARSCÈNE](#)

Ce congrès annuel réunit environ 650 professionnels de la recherche et du sauvetage, aussi bien rémunérés que bénévoles, de partout au Canada et ailleurs dans le monde. Ils y échangent de l'information et des notions de meilleures pratiques, et se retrouvent pour ainsi dire en famille de coopération. Le congrès, géré par le SNRS, se tient traditionnellement sous les auspices d'un organisme local de R-S.

La version 2003 du congrès, qui se tenait à Kingston, comptait 70 présentations sur des sujets comme les partenariats et la coopération interorganismes, les nouvelles techniques et technologies ou les projets de prévention. Dans son volet de salon professionnel, il y a eu 52 exposants. On y a aussi tenu des démonstrations de R-S maritime et aérienne ainsi qu'une démonstration de R-S en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd, au cours de laquelle une équipe d'experts a procédé à l'extraction de trois victimes pris sous les décombres d'un édifice qui s'est écrasé. L'événement a attiré beaucoup de monde. L'organisme qui coparrainait l'événement, soit la Police provinciale de l'Ontario, présentait cette dernière démonstration.

[Les Jeux de R-S](#)

Ces jeux annuellement tenus lors du congrès SARSCÈNE offrent aux équipes de recherche et de sauvetage une occasion d'apprendre auprès de leurs confrères ou consœurs, diverses compétences fondamentales de R-S, dans le cadre d'une compétition amicale. En 2003, c'est l'équipe de recherche et sauvetage en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (RSMUEL) de Toronto qui a gagné la compétition, de justesse il faut le dire, dans le cadre du concours traditionnel; pour ce qui est de la compétition canine, Cliff Neuman et son chien Nanook ont dû partager les honneurs avec Caroline Maisonneuve et son chien Morgan. Même si les jeux traditionnels de R-S attirent normalement des professionnels payés ou non (les bénévoles) de la communauté de la R-S, cette année on a aussi pu témoigner d'une excellente performance de la part de l'équipage d'un garde-côte de la Garde côtière canadienne en Ontario, et de deux spécialistes du sauvetage aérien venant d'Islande. Organisateurs comme participants ont aussi dû composer avec une météo faisant penser à la mousson : vents forts, temps frais et une pluie incessante. Cependant, comme l'ont fait remarquer de nombreux participants, c'était « une météo parfaite pour des jeux de R-S » qui rendait la compétition 2003 encore plus réaliste.

[La revue SARSCÈNE](#)

La revue SARSCÈNE est la seule revue publique du Canada qui traite de tous les aspects de la recherche et du sauvetage. Le SNRS la publie trois fois par an sur son site Web.

COSPAS-SARSAT

Le Canada est l'un des pays fondateurs du système international de R-S par satellite [COSPAS-SARSAT](#). Il demeure à ce jour un utilisateur important du système et un grand fournisseur de matériel pour son fonctionnement. Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage représente les intérêts de programmation internationale du Canada au sein du système COSPAS-SARSAT et s'appuie en cela sur le ministère de la Défense nationale, qui exploite le Centre de contrôle des missions du Canada, veille à l'entretien et aux examens du système, et assume les fonctions de conception et de génie relatifs aux instruments de vol. Le Centre de recherches sur les communications fournit le soutien technique essentiel au SNRS.

Le SNRS participe régulièrement à des réunions de COSPAS-SARSAT, s'acquittant de son rôle dans ce programme international. Au cours de l'année 2003, le SNRS a participé à des réunions, en a présidé certaines et a présenté des cahiers d'information en Russie, au Royaume-Uni et en Norvège. Il a également représenté les intérêts du Canada lors de réunions bilatérales aux États-Unis dans la discussion des améliorations actuelles apportées au programme en cours.

À l'automne 2003, on a procédé au remplacement de tous les terminaux d'utilisateurs locaux de l'orbite terrestre basse (TULOTB). Le retrait définitif du service des anciens terminaux se fera plus tard. Les nouveaux TULOTB sont situés à Edmonton, Churchill, Goose Bay et Ottawa. Ces TULOTB pourront traiter les signaux des radiobalises d'urgence à l'aide d'un système de localisation assisté par satellite à orbite terrestre basse. L'information est alors transmise aux Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC) du Canada, qui la diffusent aux intervenants de R-S.

Registre canadien des balises

Au Canada, c'est le [Registre Canadien des balises de détresse](#), que gère le SNRS, qui contient l'information nécessaire aux opérations de recherche et de sauvetage.

Le Registre renferme les renseignements de base sur les propriétaires des divers genres de balise de détresse :

- Émetteurs de localisation d'urgence (ELT) (air)
- Radiobalises de localisation des sinistres (RLS) (bateaux)
- Balises de localisation personnelle (BLP) (au sol)

L'arrivée du nouvel émetteur de localisation d'urgence de 406 MHz pour les aviateurs en est à ses débuts, et se poursuit. Au Canada, on comptait en 2003 environ 29 000 aéronefs légers et hélicoptères enregistrés, qui utilisent à l'heure actuelle les ELT d'un ancien genre, fonctionnant sur la fréquence de 121,5 MHz.

A la fin de l'année 2003, le Registre canadien des balises de détresse comptait 8 103 balises, comme suit :

- 269 ELT (406 MHz)
- 6430 RLS
- 1404 BLP

Le propriétaire d'une balise peut enregistrer et mettre à jour l'information nécessaire en direct sur Internet, à l'adresse URL <http://beacons.nss.gc.ca>.

Répertoire des organismes canadiens de recherche et de sauvetage

Le [Répertoire des organismes canadiens de recherche et de sauvetage](#), au site Web du SNRS, permet au public l'accès à plus de 500 organismes gouvernementaux et bénévoles. Ce répertoire constitue une source d'information de base pour quiconque participe déjà ou considère s'engager comme bénévole de recherche et de sauvetage.

Prix de réalisation

Chaque année, le SNRS reconnaît les exploits, le courage et l'engagement des fournisseurs de R-S d'un bout à l'autre du pays, grâce à ses prix de réalisation en R-S. Les 65 lauréats reconnus à ce jour ont fait d'importantes contributions au domaine de la R-S au Canada.

L'agent Paul Olmstead du service de police d'Edmonton a reçu le Prix de la réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage de 2003, qui lui a été présenté au congrès SARSCÈNE pour son infatigable travail d'aide à la R-S communautaire, et son renforcement des liens entre bénévoles et organismes de R-S.

Sept autres personnes ont reçu des [Certificats de reconnaissance régionale](#) en 2003 :

- Dave Brewer, de North Vancouver, C.-B.
- John Chaffey, d'Ottawa, Ont.
- Sergent d'État-major Tim Charlebois, d'Orillia, Ont.
- Stuart "Stu" Meeks, de Belleville, Ont. (à titre posthume)
- Major Graham Newbold, de Trenton, Ont.

- Caporal John Rotheisler, de la BFC Cold Lake, Alb.
- Daniel Tremblay, de Québec, Qc

8. Cadre de responsabilité

Cadre de gestion axé sur les résultats et les risques

Le CIRS a demandé au SNRS d'établir deux cadres de travail quinquennaux, le premier portant sur la gestion de la responsabilité fondée sur les résultats (CGRR) et le deuxième, portant sur un système de vérification axé sur les risques (CAAR), à l'appui du PFRS, dans l'observation des exigences du Conseil du Trésor.

Le CGRR sera l'aboutissement d'une claire compréhension entre les partenaires de ce qu'ils espèrent atteindre, du niveau de collaboration nécessaire pour atteindre leurs objectifs et des moyens à prendre pour mesurer leurs progrès. Il constituera un moyen efficace de gestion améliorée, d'apprentissage et de responsabilité, tout au long du déroulement du programme.

Le CAAR fournira à la haute direction s'occupant de R-S une meilleure appréciation des principaux domaines de risques et des retombées possibles de ces risques. En outre, le CAAR mènera à l'élaboration de solutions pouvant atténuer ces risques.

Les travaux ont commencé dans l'élaboration de ces cadres de travail en 2003; ils se termineront en 2004, pour être ensuite intégrés au cycle du Plan d'affaires du Programme et du Rapport annuel, dans le but de rehausser l'information sur le rendement.

Vérifications des projets du FNI

Le FNI se tient sans cesse au courant des dernières politiques et des meilleures pratiques en matière de gestion des programmes de subventions et contributions gouvernementales. Dans l'optique de veiller à la diligence et d'être en mesure de fournir à la haute direction le sentiment de sécurité que les fonds sont utilisés sagement, le Secrétariat procède à un audit, à chaque exercice financier, de [projets terminés du FNI](#). Ces vérifications aident le SNRS à mieux gérer le programme. En 2003-2004, il a ainsi procédé à un audit de 5 projets du FNI. Les gestionnaires du FNI observent et mettent en pratique les recommandations des audits afin de permettre l'amélioration constante du programme.

9. Conclusion

Le but de la recherche et du sauvetage consiste à sauver des vies : gérer des programmes de prévention pour empêcher les gens de se mettre dans le pétrin s'ils peuvent l'éviter, en tout premier lieu; et s'ils se trouvent dans une situation de détresse, intervenir à leur aide, par des services sans faille. Le Canada doit relever de gros défis en matière de R-S : un territoire de responsabilité immense, un climat rigoureux, des populations parsemées sur le territoire et des ressources limitées. Pourtant, notre système de R-S fait partie des meilleurs au monde. Notre succès nous vient de nos compétences en organisation, de la technologie, du matériel et, surtout, des intervenants : tous les ordres de gouvernement, les organismes sans but lucratif, le secteur privé et des milliers de bénévoles qui travaillent ensemble à sauver des vies.

Le Comité interministériel de la recherche et du sauvetage s'est engagé à travailler avec l'ensemble de la communauté de la R-S à fournir des services sans faille de recherche et de sauvetage, partout au Canada, et de continuer à améliorer ses activités de planification et de rapport devant la population canadienne, quant aux résultats atteints.