



RAPPORT ANNUEL 2004

Programme national de recherche et
sauvetage



Comité interministériel de recherche et de sauvetage

Août 2004

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	2
1. Contexte de la R-S au Canada	3
2. La communauté de R-S	3
Les responsables de la R-S	3
R-S : Évolution des défis et des pressions.....	5
3. Gestion fédérale du Programme de R-S	7
Ministre principal de la recherche et du sauvetage	7
Comité interministériel de la recherche et du sauvetage (CIRS)	7
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)	7
La perspective et les objectifs du Programme national de R-S.....	8
Ressources humaines et fiscales.....	8
Principales ressources de R-S.....	10
4. Densité des activités	10
R-S maritime	10
R-S aérienne	11
R-S au sol et dans les eaux intérieures	12
5. Incidents importants	14
6. La planification du programme en 2004 : la situation actuelle	15
R-S sans faille	15
R-S dans le Nord.....	17
R-S en mer.....	18
7. Autres résultats	20
Fonds des nouvelles initiatives de R-S	20
COSPAS-SARSAT.....	20
Registre des balises de détresse	21
Répertoire des organismes canadiens de recherche et de sauvetage	21
Congrès SARSCÈNE	21
Jeux de R-S	21
Revue SARSCÈNE	22
Programme de prix.....	22
8. Responsabilisation et gestion du risque	22
Cadre de responsabilisation et de gestion du risque	22
Vérifications des projets du FNI	23
9. Conclusion et prochaines étapes	23

Introduction

Le Programme national de recherche et de sauvetage canadien accroît la sécurité des personnes en danger et permet d'intervenir avec efficacité pour sauver des vies.

Le Rapport annuel de 2004 du Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS) 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 et Service météorologique du Canada], Sécurité publique et Protection civile Canada [GRC] et Transports Canada), le Parlement et la population canadienne.

Il décrit l'organisation du programme, passe en revue les activités de l'année écoulée et résume les enjeux et les tendances qui sont de première importance pour le programme. Il dresse un portrait de l'ensemble des ressources fédérales affectées au programme et des résultats obtenus. (Les ressources provinciales et bénévoles allouées à la recherche et au sauvetage ne sont pas détaillées parce qu'elles varient en fonction des différents organismes et instances et que les procédures pour en faire état divergent).

Ce Rapport annuel est l'un d'une série de trois documents de structure, produits chaque année, qui 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 celui sur le Plan du programme qui s'intéresse aux questions à traiter au cours de l'année qui vient.

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

1. Contexte de la R-S au Canada

Les Canadiens doivent relever certains des plus grands défis de recherche et de sauvetage (R-S) au monde. 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 est encore plus étendu, allant vers le nord jusqu'au pôle Nord d'un côté et couvrant mille kilomètres à l'ouest dans l'océan Pacifique et 1 300 kilomètres à l'est dans l'océan Atlantique.

Bien que le pays soit très grand, une grande partie de son territoire est peu peuplée; la population est surtout concentrée à proximité de la frontière américaine. Cette bande fortement peuplée mise à part, il est probable que des situations déclenchant des opérations de R-S se produisent dans des régions éloignées de tout port, aéroport et route.

La géographie et le climat variables au 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 -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.

C'est pour relever de tels défis et bien d'autres encore que l'on a mis en place ce système de R-S, respecté dans le monde entier.

2. La communauté de R-S

Les responsables de la R-S

Au Canada, le gouvernement fédéral et les autorités provinciales et territoriales partagent des responsabilités constitutionnelles liées à la recherche et au sauvetage au sein de leur propre champ de compétence. Ensemble, ils forment le [Programme national de recherche et de sauvetage \(PNRS\)](#). En plus, des ententes de collaboration avec les municipalités et les nombreuses organisations non gouvernementales de R-S établissent une autre gamme d'activités pour ces organisations aussi bien en matière de prévention que d'intervention en R-S.

Les activités communes du gouvernement fédéral en matière de R-S constituent le Programme fédéral de recherche et de sauvetage (PFRS) qui repose sur des relations étroites entre les six ministères fédéraux et organismes partenaires suivants :

[Forces canadiennes, ministère de la Défense nationale](#)

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

[Transports Canada](#)

[GRC](#)

[Agence Parcs Canada](#)

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

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.

La R-S maritime touche les activités de R-S relevant du domaine de responsabilité océanique du Canada, en vertu des accords de l'Organisation maritime internationale (OMI), ce qui comprend également la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs. Les interventions de R-S maritimes 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 en mer 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 marins et terrestres. 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 le fait de localiser des personnes perdues 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.

Les interventions de R-S dans des Parcs nationaux du Canada – 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 montre le domaine de responsabilité fédérale canadienne en R-S.

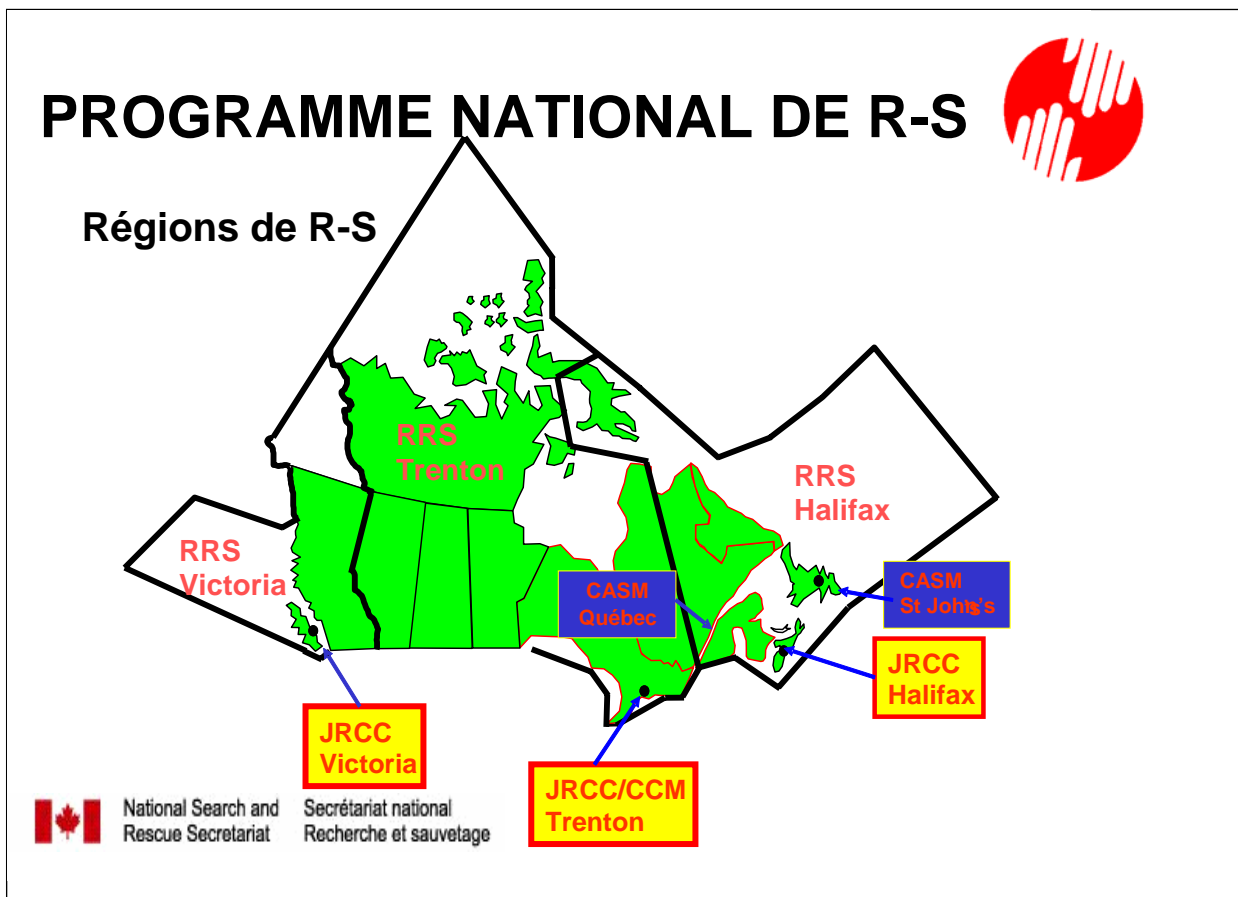


Figure 1 : Domaine canadien de responsabilité en R-S

JRCC — Centre conjoint de coordination de sauvetage

RRS — Région de recherche et de sauvetage

CASM — Centre auxiliaire de sauvetage maritime

CCM — Centre de contrôle de mission (Centre de contrôle du satellite canadien de R-S [SARSAT])

R-S : Évolution des défis et des pressions

L'évolution du profil démographique du Canada est un facteur qui contribue à l'augmentation de la fréquence des besoins en matière de R-S. Tout indique que les citoyens canadiens vieillissent. Un grand nombre d'entre eux demeure actif et en santé jusqu'à un âge avancé et consacre des ressources importantes à la poursuite d'activités de loisirs plus exigeantes qu'auparavant.

En outre, le profil de la communauté des bénévoles, qui représente un volet crucial de la R-S, est aussi en évolution. De plus en plus de jeunes gens quittent les collectivités rurales pour se rendre en ville étudier et travailler, par conséquent, le nombre de bénévoles de R-S dans ces régions rurales diminue.

En outre, l'apparition de nouveaux besoins de services de R-S provient de la hausse des activités récréatives sur des terrains accidentés, comme le kayak et l'ascension des 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.

Au cours des dernières années, la reconnaissance accrue des bénévoles comme ressource compétente et organisée pouvant intervenir en cas de catastrophes naturelles a aussi eu des répercussions sur le domaine de la R-S au Canada. Les bateaux, aéronefs et le personnel formé (y compris les bénévoles) servant aux activités de R-S doivent de plus en plus remplir d'autres fonctions, notamment, intervenir en cas de catastrophe.

La prévention a toujours constitué un élément important d'une utilisation responsable des ressources de R-S. D'ailleurs, on met de plus en plus l'accent sur les activités de prévention de nos jours. Néanmoins, la [prévention en matière de R-S](#) dépend en grande partie de la participation des bénévoles, tel que mentionné auparavant, peuvent être influencés par des conditions démographiques. À cela vient s'ajouter la rareté des fonds publics consacrés à ce domaine. On s'attend à ce que ce contexte exacerbe la pression sur les ressources bénévoles comme l'ACRSA, la GCAC et les associations bénévoles de recherche et de sauvetage au sol.

Le Canada est signataire de divers accords internationaux et participe aux efforts internationaux de R-S. Par conséquent, tout changement pouvant se produire au sein de l'[Organisation de l'aviation civile \(OACI\)](#) et de l'[Organisation maritime internationale \(OMI\)](#) peut avoir des répercussions sur le PNRS. La menace terroriste accrue des trois dernières années et la réévaluation conséquente de la position canadienne en matière de sécurité ont entraîné la pluridisciplinarité des effectifs et équipements de R-S maritime. Cela a également mené au besoin d'une utilisation encore plus souple de toutes les ressources fédérales. Cette tendance continuera sans aucun doute à se manifester pendant un certain nombre d'années.

Les développements technologiques des communications satellites et du matériel de localisation ont accru la capacité des personnes en difficulté ou en détresse de réclamer de l'aide. À mesure que les radiobalises et les systèmes mondiaux de localisation deviennent plus abordables et donc plus courants, le nombre de demandes d'intervention en R-S augmente. En même temps, il est de plus en plus facile de localiser les personnes en détresse.

L'amélioration de la technologie présente d'autres défis connexes. Depuis trois 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 et les bénévoles en conséquence. Toute introduction de nouveau matériel et de nouvelle technologie s'accompagne de coûts de formation afférents.

L'interopérabilité, c'est-à-dire la capacité de coordonner le matériel, la formation et la procédure générale à partager entre les divers intervenants de R-S, demeure 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, fait 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'exercice 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 d'accroître la coordination grâce aux leçons retenues et de veiller à ce que le

système soit pleinement fonctionnel au moment où le besoin se présente. Cependant, dans un contexte où de nombreuses instances y participent, le processus est coûteux et exige beaucoup de planification préalable.

En plus des défis mentionnés ci-devant, 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 R-S se voit constamment demander de revoir ses engagements et ses plans pour s'assurer d'obtenir la meilleure valeur possible en contrepartie des deniers publics.

3. Gestion fédérale du Programme de R-S

Le Programme fédéral de recherche et de sauvetage (PFRS) regroupe les activités individuelles et collectives des six ministères et organismes fédéraux énumérés dans la section 2 précédente. Chacun de ces organismes a des fonctions soit primaires, soit secondaires, dans la prestation de services de recherche et de sauvetage liés au mandat fédéral (voir la carte de la figure 1, ci-dessus)

Ministre principal de la recherche et du sauvetage

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 Comité interministériel de la recherche et du sauvetage (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 (voir la section 2 ci-dessus) et, d'autre part, des observateurs venant de [Sécurité publique et Protection civile du Canada](#) (SPPCC), du [Secrétariat du Conseil du Trésor](#) (SCT), du [Bureau du Conseil privé](#) (BCP), 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) et relève de l'autorité du MPRS. Le comité examine, et prépare 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. Des membres de la direction des ministères membres du CIRS siègent à ces sous-comités.

Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)

Créé à la suite d'une décision du Conseil des ministres en 1986, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a pour mission de diriger 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 CIRIS, 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 radiobalises de détresse](#), la publication en ligne 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 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 de la perspective et des objectifs du PNRS.

La perspective et les 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 et deux objectifs.

La perspective du PNRS est celle d'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.

Deux objectifs servent d'appui à cette perspective. L'un en matière d'intervention et l'autre en matière de prévention. Ils visent à :

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

Les tableaux 1 et 2 ci-dessous indiquent l'importance des ressources financières et humaines affectées à la recherche et au sauvetage par les six ministères et organismes partenaires du PNRS.

Il convient de remarquer que l'information est basée sur les données de l'exercice financier du gouvernement fédéral (d'avril à mars). Ce Rapport annuel et le plan de programme sont basés sur des données de l'année civile (janvier à décembre) qui sont plus représentatives des activités de R-S.

Tableau 1 : Coûts du PFRS (en milliers de dollars) par ministère participant

Ministère ou organisme	2001-2002 Réels	2002-2003 Réels	2003-2004*	
			Prévus	Réels
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)	10 267	10 499	10 561	11 269
Service météorologique du Canada (Environnement Canada)	985	985	1 600	1 600
Garde côtière canadienne (Pêches et Océans Canada)	94 108	86 295	93 393	93 393
Forces canadiennes (ministère de la Défense nationale)**	220 802	181 095	154 376	161 589
Parcs Canada	4 929	4 929	4 929	4 929
GRC***	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Transports Canada****	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Total	331 091	283 803	264 859	272 780

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

Tableau 2 : Besoins fédéraux en personnel de recherche et de sauvetage (ETP)

Ministère ou organisme	2001-2002 Réels	2002-2003 Réels	2003-2004	
			Prévus	Réels
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)	19	20	20	18
Service météorologique du Canada (Environnement Canada)	14	14	14	14
Garde côtière canadienne (Pêches et Océans Canada)*	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Forces canadiennes (ministère de la Défense nationale)	737	637	628	781
Parcs Canada	67	64	64	64
GRC***	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Transports Canada****	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Total	837	735	726	877

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

Remarques :

*étant donné que les activités de la Garde côtière sont pluridisciplinaires, les données sur les ETP ne sont pas disponibles.

**Les chiffres réels pour 2002-2003 sont moins élevés que ceux qui étaient projetés parce que les coûts des hélicoptères de R-S étaient plus bas que prévus et parce que la répartition de coûts de ces activités et d'autres opérations, d'après les niveaux d'activité réels de R-S, s'est améliorée.

***Étant donné que la plupart du temps l'affectation des budgets et des ressources relève des provinces, les ETP relatifs à un programme fédéral sont difficiles à évaluer. La GRC n'alloue pas en tant que tel de ressources principales à la R-S fédérale. D'autres ministères ou organismes peuvent demander l'aide de la GRC dans le cadre d'activités de R-S. Ce soutien peut prendre la forme d'une utilisation pluridisciplinaire des bateaux ou des aéronefs. De plus, la GRC aide d'autres ministères dans la mesure du possible lorsque des vies sont en danger.

**** Transports Canada n'a pas de mandat en ce qui a trait à des activités principales de R-S et ne leur affecte pas de ressource. On évalue actuellement la proportion des ressources ministérielles qui semble être dédiées à la prévention en R-S. Des rapports ultérieurs en feront état.

Principales ressources de R-S

En 2004, les principales ressources fédérales suivantes ont été déployées lors d'interventions de R-S :

- **Forces canadiennes**
 - 15 Cormorant (Comox, Trenton, Greenwood et Gander);
 - 6 aéronefs Buffalo (Comox);
 - 3+ aéronefs Hercules (Winnipeg, Trenton et Greenwood).

- **Garde côtière canadienne**
 - 105 bateaux disponibles en tout;
 - 36 canots de sauvetage d'alerte R-S primaire;
 - 1 aéroglisseur (Vancouver);
 - 7 grands bateaux patrouille d'alerte primaire (un saisonnier seulement);
 - 23 bateaux de sauvetage en eaux intérieures (en été seulement).

- **Organisations bénévoles nationales**
 - ACRSA
 - 3 077 membres;
 - 389 aéronefs à plus de 40 aéroports au Canada;
 - contribution fédérale de 2,3 millions de dollars en 2003-2004.
 - GCAC
 - 5 100 membres;
 - 1 500 bateaux;
 - contribution fédérale de 4,5 millions de dollars en 2003-2004.

En outre, beaucoup d'autres corps gouvernementaux et organismes indépendants participent au système de 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](#), les [Escadrilles canadiennes de plaisance](#) et le [Conseil canadien de la sécurité nautique](#).

4. Densité des activités

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 aériens sont essentiels à la santé économique du pays.

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, la plongée, etc. On estime que les Canadiens possèdent 3,4 millions d'embarcations de plaisance, au total. En 2004, les bateaux de croisières et les compagnies de traversiers et bacs ont transporté quelque 34 millions de passagers. Il y a environ 22 000 bateaux de pêche commerciale au Canada.

Ces chiffres mettent en relief les renseignements suivants sur les activités maritimes de R-S.

En 2004, les JRCC se sont chargés de 5 682 incidents maritimes. Ce chiffre représente 76 p. 100 de tous les incidents de R-S qui relevaient du fédéral. Au total, 69 personnes sont décédées.

Au cours des cinq dernières années, on a pu assister à une tendance à la baisse des incidents maritimes de R-S (voir figure 2). La navigation de plaisance et les activités récréatives ont représenté les plus fréquentes causes d'incidents de R-S maritime, soit environ 60 p. 100. Les ennuis mécaniques chez les petites embarcations continuent d'être la principale source de problème.

La fréquence des croisières demeure la même qu'en 2003. Le nombre de passagers et d'escales à Vancouver a accusé une légère baisse pour la deuxième année consécutive, tandis que les données pour les ports de l'est du pays ont affiché une hausse. Vancouver demeure de loin le port le plus achalandé et devance Halifax avec trois fois plus de passagers de croisière.

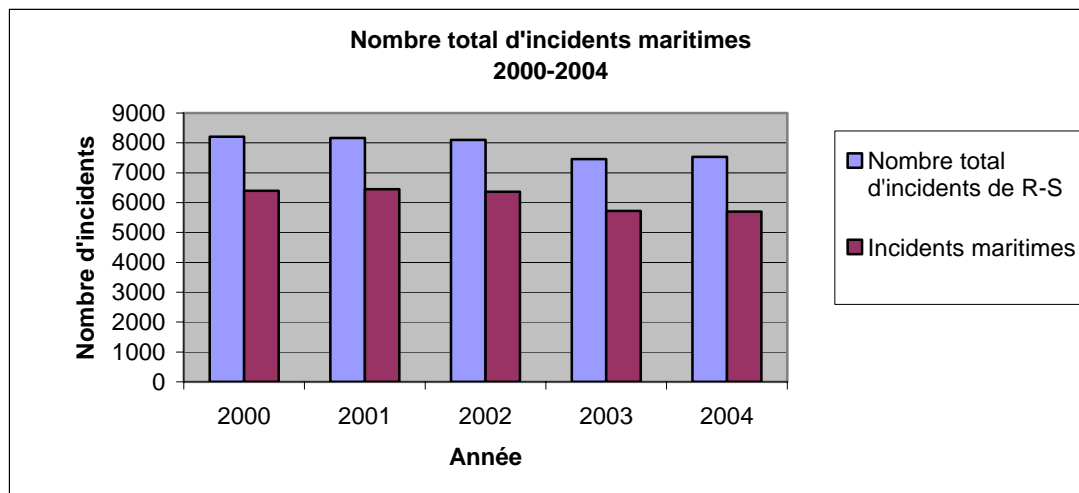


Figure 2 : Interventions maritimes de R-S en 2000-2004

R-S aérienne

Les conditions géographiques et démographiques qui prévalent 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 2004, l'industrie des lignes aériennes a transporté un peu plus de 54 millions de passagers (cela comprend les vols internationaux et nationaux). 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. En 2004,

le système de R-S a permis de réagir à 683 incidents aériens. Un chiffre qui représente une baisse par rapport à 2003, mais qui demeure proche de la moyenne des cinq dernières années, soit de 708 incidents (voir figure 3).

Les incidents aériens constituent une faible portion des activités de R-S. Ces incidents viennent davantage du secteur de l'aviation générale et mettent en cause de petits appareils privés, que du secteur de l'aviation commerciale. À peu d'exceptions près, les cas les plus graves de perte de vie se limitent généralement à de petits appareils transportant quatre personnes ou moins. En 2004, 40 personnes ont perdu la vie lors d'incidents aériens au Canada.

L'Association civile de recherche et de sauvetage (ACRSA), Transports Canada et d'autres organismes 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. Lorsque les aéronefs de recherche peuvent orienter leur goniomètre directement sur le signal émis par un ELT, cela leur permet de localiser facilement le site d'écrasement d'un appareil et de fournir rapidement l'aide nécessaire. De façon réciproque, si l'émetteur de localisation d'urgence d'un appareil porté manquant ne s'active pas, il peut s'avérer nécessaire d'étendre les recherches et les ressources afférentes.

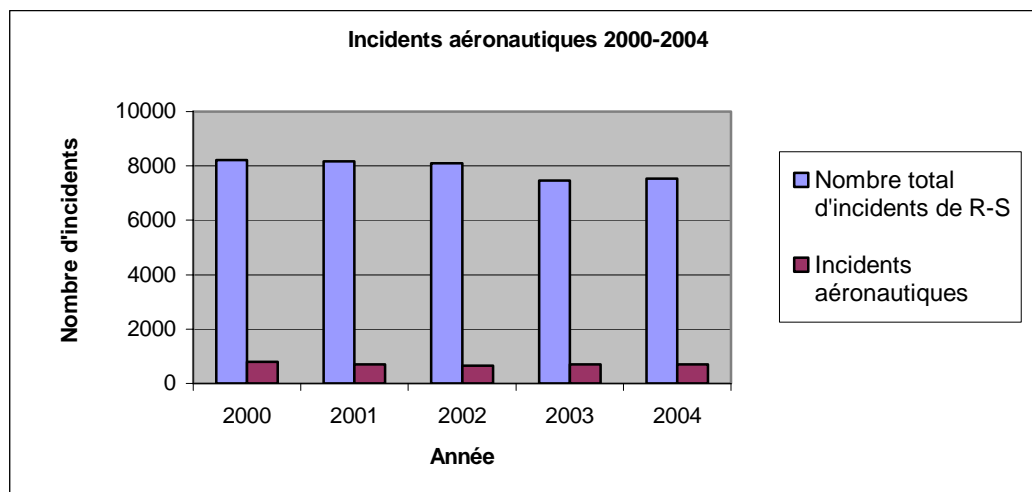


Figure 3 : Incidents aériens de R-S en 2000-2004

R-S au sol et dans les eaux intérieures

En 2004, le nombre de missions de [R-S au sol \(RSS\) 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, les 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 d'incidents de R-S.

En outre, les [ressources provinciales et territoriales de R-S](#) complètent de façon importante les actifs fédéraux, puisque dans de nombreux cas, la R-S aérienne et maritime nécessite l'appui de ressources terrestres. Par exemple, un centre conjoint de coordination de sauvetage peut 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](#) pour procéder à une recherche le long du littoral ou dans des marinas dans le cas d'un bateau en retard sur le chemin du retour. Cette coopération augmente grandement l'efficacité générale du programme fédéral de R-S, parce qu'elle permet souvent 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 fait en sorte que les ressources fédérales soient plus disponibles en cas d'incidents plus sérieux.

Le gouvernement fédéral est directement responsable des activités de recherche et de sauvetage au sol et dans les eaux intérieures des parcs nationaux du Canada, dans ses bases militaires et lieux de formation. En 2004, les spécialistes de la sécurité publique de Parcs Canada sont intervenus lors de 201 incidents de R-S, allant de cas de randonneurs blessés à d'autres concernant des personnes en canoë immobilisées par mauvais temps et des skieurs pris dans des avalanches. Ces spécialistes 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 cinq équipes de RSS à l'appui des opérations des bases. Ces équipes couvrent principalement les activités militaires de formation, mais peuvent aussi être appelées à contribuer aux ressources déployées dans des cas de R-S maritime ou aérienne. 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 gouvernement fédéral 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 2004, les JRCC de compétence fédérale ont reçu en tout 748 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.

La figure 4 indique le nombre d'incidents de nature humanitaire traités par les organismes fédéraux de R-S au cours des cinq dernières années. Ces incidents représentent environ 8 p. 100 des cas annuels de R-S fédérale.

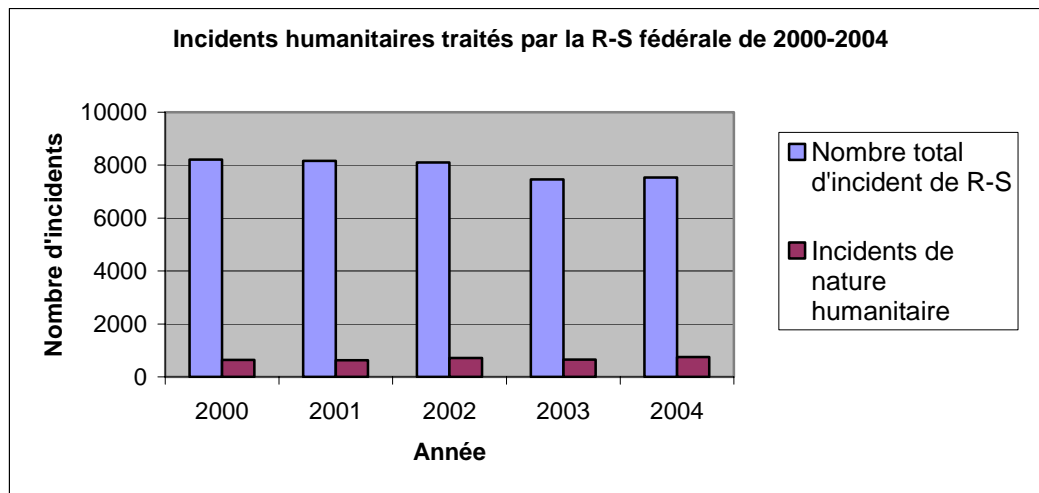


Figure 4 : Incidents de nature humaine traités par la R-S fédérale de 2000-2004

5. Incidents importants

En 2004, plusieurs incidents de R-S d'ordre fédéral se sont produits et ont capté l'attention. Les plus importants sont décrits ci-dessous.

Au mois de janvier 2004, un monomoteur Cessna Caravan transportant dix passagers s'est écrasé sur la glace du lac Érié près de l'île Pelée. Aucun passager n'a survécu. Des hélicoptères canadiens et américains, des bateaux de la Garde côtière ainsi qu'un Hercules C130 ont pris part à l'opération de recherche qui a eu lieu par la suite. Ils ont permis de retrouver l'aéronef à bord duquel se trouvaient les corps des passagers.

Au mois de septembre de la même année, le *Ryan's Commander*, un bateau de pêche et chalutier moderne a chaviré à neuf kilomètres à l'est du cap Bonavista. Deux pêcheurs y ont perdu la vie. L'incident a permis à l'équipage de l'hélicoptère des Forces canadiennes de se distinguer par sa bravoure. Après que le treuil de l'hélicoptère fut devenu hors d'usage, l'équipage a posé l'appareil au sommet d'une falaise avoisinante dans des conditions météorologiques effroyables afin d'aider à récupérer les survivants du chalutier.

Le 25 septembre, une embarcation non pontée Lund provenant de Tuktoyaktuk ayant quatre passagers à bord a été portée manquante dans le Grand Nord. Le bateau devait revenir d'une expédition de chasse au caribou et avait trois jours de retard. De nombreuses ressources ont participé aux activités de recherche. Notamment, un Cessna 206 privé, un hélicoptère de la Garde côtière, un twin Otter des Forces canadiennes, deux Hercules des Forces canadiennes, un Hercules de la Garde côtière américaine (USCG), un Dash 7 du ministère des Pêches et des Océans, un bateau de la GRC locale ainsi que d'autres bateaux de la collectivité locale. Après neuf jours de recherche, on n'a retrouvé ni le bateau ni ses passagers.

6. La planification du programme en 2004 : la situation actuelle

Cette section du Rapport annuel s'intéresse aux enjeux de R-S que relève le Plan du programme de 2004, soit ceux qui suscitent, à l'échelon du programme, l'attention des 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.

Ces questions s'articulent autour de ces trois orientations stratégiques du Programme national de R-S qui ont été approuvées par le CIRS. Soit :

- R-S sans faille;
- R-S dans le Nord;
- R-S en mer;
- Bénévoles.

R-S sans faille

D'ordinaire, les opérations de R-S, font appel à des ressources provenant de plus d'un organisme membre du CIRS, en plus des groupes bénévoles et des organisations provinciales et territoriales. C'est tout particulièrement le cas lors des déploiements d'envergure. L'efficacité de la coordination et des communications entre ces fournisseurs de services demeure la source de nombreux défis. Pour en arriver un jour à jouir d'un système de R-S sans faille, il est essentiel d'harmoniser toutes les activités aussi bien de prévention que d'intervention de tous les intervenants et de s'assurer de l'interopérabilité de tout le matériel utilisé.

Interopérabilité

En dépit des diverses améliorations au chapitre de l'interopérabilité, certaines lacunes demeurent en matière de coordination et de communication entre la foule d'organismes qui participent au PNRS, notamment en ce qui touche le matériel de R-S et les procédures à normaliser. En 2003, le Conseil national de RSS a recommandé au SNRS d'effectuer une étude sur les questions d'interopérabilité relatives à une fréquence radio nationale de R-S. Tout au long de l'année 2004, le SNRS a continué à faciliter l'avancement des travaux sur ce pilier de la prestation de R-S sans faille. Un groupe de travail national sur les communications radio de R-S a été mis sur pied. Il se compose de représentants de la R-S aux échelons fédéral, provincial et territorial et d'autres intervenants, comme Industrie Canada. Le groupe a obtenu les résultats suivants en 2004 :

- L'approbation d'un projet du FNI du Centre de recherche sur les communications visant à développer un prototype de radio privé virtuel qui permettra d'accroître l'interopérabilité des communications radio.
- La présentation à Industrie Canada d'une proposition relative à l'implantation des fréquences FACRS (fréquence pour l'aviation civile de recherche et de sauvetage) et FNIORS (fréquence nationale inter-organismes de recherche et de sauvetage) pour les activités de R-S.

Exercices multi-instances (EMI)

Les exercices faisant appel à des instances multiples qui ont des mandats ainsi que des responsabilités diverses sont indispensables à l'atteinte de l'interopérabilité. Les EMI aident les organismes à accroître leurs connaissances et à établir une confiance mutuelle. En 2004, un exercice conjoint sur le lac Érié a permis de simuler un accident grave à bord d'un navire à passagers. La Garde côtière canadienne, les Forces canadiennes, la [Garde côtière américaine](#), les forces policières régionales des deux côtés de la frontière ainsi que des unités des Gardes côtières auxiliaires canadiennes et américaines, sont les principaux organismes qui ont participé activement à l'exercice. D'autres autorités et organismes civils ont également pris part à l'EMI.

Alertes de R-S par téléphone portable

La population se sert de plus en plus des téléphones portables pour alerter les autorités d'incidents de R-S, par le biais du service 9-1-1. Cependant, on ne peut pas toujours se fier aux téléphones portables pour sonner l'alarme en R-S.

Les centres d'appel recevant ces alertes sont tous sous la responsabilité de diverses autorités policières et municipales, selon la région du pays. Certaines de ces autorités n'ont pas de lien direct avec les JRCC et ne connaissent même pas leur rôle. Cette lacune peut entraîner des retards lorsqu'il s'agit d'intervenir de façon efficace. De plus, dans les régions éloignées, la couverture n'est pas toujours disponible.

Néanmoins, on ignore souvent d'autres moyens d'alerte, plus fiables. Le matériel d'alerte approprié, comme la [RLS \(radiobalise de localisation des sinistres\)](#) ou la [BLP \(balise de localisation personnelle\)](#), a l'avantage de transmettre précisément la provenance de l'appel.

Tout au long de l'année 2004, les efforts se sont poursuivis afin de sensibiliser la population quant à l'achat et l'utilisation appropriée du matériel de communication de R-S, comme les postes émetteurs-récepteurs de radio marine sur les plans d'eau pour les plaisanciers. De plus, le SNRS a continué à travailler 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

Les données de R-S ne sont pas toujours recueillies dans des formats compatibles, ce qui rend difficile la comparaison des renseignements et des statistiques. La planification et la 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 sont en cours, 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 a amélioré la cueillette des données. En 2004, les travaux se sont poursuivis afin de rehausser la qualité du système.

Arrivée des nouveaux hélicoptères de R-S

Le remplacement de l'hélicoptère CH-113 Labrador par le CH-149 [Cormorant](#), le nouvel hélicoptère canadien de R-S est chose faite. Au cours de l'été 2004, le dernier vol de l'hélicoptère Labrador a eu lieu et le Labrador numéro 301 a fait son entrée au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa.

Le Cormorant est supérieur à son prédécesseur en ce qui a trait à sa capacité d'utilisation. On peut s'en servir lors d'opérations menées dans certaines conditions météorologiques qui empêchaient l'utilisation de la génération précédente d'aéronefs. De plus, il offre un rayon d'action et une vitesse de croisière améliorée et est capable de transporter plus de passagers et de matériel.

Les deux hélicoptères sont fort différents quant à la taille de l'appareil et quant à la configuration du rotor, ce qui influence tout personnel travaillant en étroite proximité avec l'appareil. Les Forces canadiennes ont mis en place un programme exhaustif de formation sur l'utilisation du Cormorant pour les employés. Le programme s'est poursuivi en 2004. Toutefois, d'ici à ce que tous les fournisseurs de services de R-S aient eu l'occasion de se familiariser avec le nouvel appareil 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.

R-S dans le Nord

Le nord du pays est vaste, peu peuplé et se caractérise par des conditions ambiantes extrêmes. Une activité accrue dans la région, soit l'augmentation du tourisme et de l'extraction de ressources en particulier, a été la source de défis à relever en répondant à des appels de détresse.

Augmentation des activités aériennes

La tendance à la hausse dans les activités aériennes dans les régions éloignées du nord du Canada, incluant les activités locales (soit principalement à l'extraction des ressources et au tourisme), et les activités internationales (soit en particulier l'utilisation plus étendue des routes polaires qui desservent l'Asie) s'est poursuivie.

Le plan de catastrophe aérienne (CATAIR) de la 1^{re} Division aérienne du Canada met l'accent sur la prestation de l'aide à un site d'écrasement aérien en région reculée. Il regroupe toutes les ressources militaires nécessaires et disponibles et il mise sur les liens avec d'autres ministères fédéraux, la province ou le territoire concerné et la société aérienne touchée. En 2004, le plan CATAIR a inclus l'achèvement du projet de 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 (voir la description du FNI à la section 7). En 2004, les caches ont été livrées à Rankin Inlet, à Resolute Bay, à Inuvik et à Whitehorse.

Au cours de l'année 2004, des officiers de R-S des Forces canadiennes ont participé au [Séminaire sur la sécurité aérienne au Canada \(CASS\)](#) et se sont entretenus avec les responsables de la gestion de crises dans l'industrie aérienne au sujet du plan CATAIR

et de la R-S dans le Nord. De plus, le PNRS était représenté lors des réunions de gestion de crises de l'[Association du transport aérien international \(IATA\)](#) au cours desquelles on a présenté un sommaire du plan CATAIR. On a également fourni un document destiné aux planificateurs d'intervention d'urgence des compagnies aériennes membres de l'IATA. De même, on a incité le Groupe de travail sur la planification d'interventions d'urgence de l'IATA à assister aux exercices de R-S en région polaire.

Communications dans l'Arctique

De façon inhérente, les communications dans l'Arctique sont problématiques.

Ceux qui se fient au matériel radio traditionnel peuvent découvrir des lacunes dans la couverture. Résultat, le signalement des incidents et des lieux où ils se produisent peut être retardé. Les difficultés de communications entre les intervenants en R-S, les installations terrestres et les victimes en détresse peuvent miner l'efficacité et la coordination des interventions.

Toutefois, une couverture accrue pour les systèmes de communication par satellite dans les zones les plus nordiques de l'Arctique a commencé à améliorer les choses. Par exemple, une nouvelle société établie dans le Nord, la Inuit Nunaani Wireless Inc. (INW), a produit un système de repérage, de surveillance et de communication bilatérale qui se sert des systèmes GPS et d'une technologie de communications satellite (GPS/SATCOM) et qu'on peut installer sur une motoneige et sur d'autres petits véhicules qui conviennent à la région.

R-S en mer

En 2004, les incidents de R-S maritimes ont représenté 76 p. 100 des incidents qui ont nécessité une intervention des organismes de R-S fédéraux. L'ouverture des stations de la Garde côtière canadienne de Bella Bella et de Sandspit, dans la région du Pacifique, de Havre-Saint-Pierre et de Rivière-au-Renard, dans la région de Québec vient compléter la mise en place de huit nouvelles stations de R-S annoncées par le gouvernement canadien en l'an 2000. L'inauguration de ces quatre nouvelles stations contribuera à améliorer de façon importante la capacité d'intervention dans ces secteurs.

Activités des gros navires à passagers

Un nombre substantiel d'armateurs de croisières font affaire dans les eaux canadiennes. Leurs navires sont gros, bien conçus et donc sécuritaires. Cependant, aucun bateau n'est invincible et la possibilité qu'un accident puisse survenir à bord d'un bateau qui transporterait deux mille passagers par exemple constitue un risque sérieux pour le système canadien de R-S. Cela est particulièrement le cas si un tel accident survient dans un endroit éloigné. Les façons de s'occuper d'un nombre important de personnes en détresse en mer sont les mêmes, qu'il s'agisse de passagers d'un bateau de croisière ou d'un traversier; un plan générique peut couvrir les deux possibilités.

Le développement de plans de catastrophe en mer (CATMER) s'est poursuivi en 2004 au cours d'un atelier commandité par le SNRS et qui a eu lieu au mois de février. Le but était de produire un cadre devant servir de modèle à chaque région de R-S lors de l'élaboration de plans CATMER. Les représentants de chaque centre de sauvetage

canadien que la R-S maritime intéresse ainsi que ceux de la Garde côtière et des Forces canadiennes ont participé à cette rencontre. Les participants à l'atelier ont approuvé le cadre qui a par la suite été mis en œuvre. L'examen des plans régionaux a également débuté.

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 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. Ces facteurs entraînent des 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 cinquante pour un.

Activités de plaisance et de kayak

En 2004, les embarcations de plaisance ont représenté 70 p. 100 des cas de R-S maritime. L'utilisation accrue de petites embarcations par les Canadiens est une source principale d'inquiétude pour les autorités en matière de R-S. Les résultats d'une enquête du coroner sur le décès de quatre guides dans la baie Georgienne mettent en relief la nécessité de mieux préparer les plaisanciers à faire face aux imprévus.

Activités de prévention en matière de R-S

Le Groupe de travail sur la prévention en R-S qui se compose de représentants des échelons fédéral, provincial et territorial ainsi que de groupes importants de bénévoles, a tenu une rencontre au cours du Congrès *SARSCÈNE* 2004 qui a eu lieu à Calgary en Alberta. Au cours de la réunion, le SNRS a mis en place un extranet destiné aux membres du groupe de travail et à d'autres personnes que la prévention en R-S intéresse. L'objectif est de permettre la discussion et la préparation d'activité de prévention. Le site extranet a reçu un grand nombre de visiteurs depuis sa création, mais n'a pas encore atteint son plein potentiel.

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. Les bateaux conçus pour la pêche près des côtes courent plus de risques s'ils s'éloignent de ces côtes.

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.

7. Autres résultats

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Le Fonds des nouvelles initiatives (FNI) en R-S dispose d'un budget annuel de 8,1 millions de dollars qu'il utilise à rehausser 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 la création du Fonds en 1988, le Secrétariat a géré un investissement de plus de 180 millions de dollars dans plus de 750 projets. Le FNI est accessible à tous les organismes canadiens de R-S par le biais des organismes et des partenaires provinciaux et territoriaux du CIRIS.

Le budget du FNI pour 2004-2005 était de 8 537 000 \$, soit les 8,1 millions annuellement fournis et une somme reportée de l'exercice de 2002-2003, de 437 000 \$. En 2004-2005, le Fonds a approuvé 44 nouveaux projets, alors que 55 autres, des exercices précédents, ont poursuivi leurs activités.

Conformément à l'initiative du gouvernement canadien visant à renforcer la gestion financière et la fonction de contrôle du Fonds, en 2004, on a commencé au renouvellement de la gestion financière et des autorités responsables du FNI.

Les représentants du FNI ont présenté plusieurs projets fructueux au cours du Congrès SARSCÈNE 2004. Le site Web du FNI a également pris de l'essor. Le Rapport final du FNI communique les résultats obtenus au public et fait état des enseignements qui ont été tirés. En 2004, le rapport documentait les résultats de 25 projets terminés au cours de l'exercice de 2003-2004.

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 SNRS représente les intérêts de programmation internationale du Canada au sein du système COSPAS-SARSAT. 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 relatives aux instruments de vol. Le Centre de recherche sur les communications d'Industrie Canada fournit le soutien technique essentiel au SNRS.

En 2004, le SNRS a mené une délégation canadienne à quatre rencontres internationales qui ont eu lieu au Japon et au Royaume-Uni. Des pourparlers en vue de relocaliser le secrétariat du COSPAS-SARSAT à Montréal ont été finalisés en 2004. Le

SNRS a également représenté les intérêts canadiens lors de réunions du groupe de travail technique visant à se pencher sur l'évolution de l'industrie des balises.

On a procédé au remplacement de tous les terminaux d'utilisateurs locaux de l'orbite terrestre basse (LEOLUT). Ils sont opérationnels depuis le début de l'année 2004. Les nouveaux LEOLUT sont situés à Edmonton, Churchill, Goose Bay et Ottawa. Le Canada dispose également de nouveaux terminaux de GEOLUT (*Geostationary Earth Orbit Local User Terminals*) à Edmonton et à Ottawa qui sont en service. Le centre de contrôle de mission canadien et le site de réserve sont accessibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Registre des balises de détresse

Les balises de détresse font partie du système COSPAS-SARSAT qui sonne l'alarme rapidement dès qu'un incident se produit dans les airs, en mer et sur terre et permet d'intervenir. C'est le Registre 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 qui améliorent le temps de réaction lors d'incidents et éliminent souvent les interventions inutiles à la suite d'une utilisation inappropriée de balises ou de fausses alertes. À la fin de l'année 2004, le Registre des balises de détresses avait enregistré 8 865 balises. Les propriétaires de balises peuvent enregistrer et mettre à jour l'information nécessaire 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 est une source première de renseignements sur les compétences et les ressources des groupes qui travaillent en R-S au Canada. En 2004, ce répertoire permettait au public d'avoir accès à plus de 600 organismes gouvernementaux et bénévoles.

Congrès SARSCÈNE

Ce congrès annuel réunit plus de 600 professionnels de la recherche et du sauvetage, aussi bien rémunérés que bénévoles, de partout au Canada et ailleurs dans le monde. Le congrès de 2004 a eu lieu à Calgary et l'Association de recherche et de sauvetage de l'Alberta en était l'un des hôtes. Soixante présentations ont été faites sur des sujets tels que la direction et la formation, la technologie et l'innovation, les projets du FNI, les bénévoles, la R-S internationale et les projets de prévention. L'événement comportait également un salon professionnel auquel une soixantaine d'exposants ont participé.

Jeux de R-S

En 2004, l'équipe de la R-S en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd de Toronto (ELSARMU) a gagné une compétition très serrée et a remporté la première place lors des jeux annuels de R-S qui ont eu lieu à Calgary. L'événement portait sur la gestion d'un lieu où se produit une situation d'urgence et les premiers soins, l'efficacité en matière de recherche visuelle, la gestion de la recherche, la quête d'indices, la navigation et un relais de compétences. Les organismes suivants ont présenté des démonstrations ou des expositions : la Calgary Police Services Air Unit, le Calgary Fire

Department, le Alpine Helicopters, Alberta Parks and Protected Areas, Kananaskis Country, le CH-115 Buffalo des Forces canadiennes, les équipes de R-S de la ville de Calgary (R-S urbaine et aquatique), le Amateur Radio Emergency Service, la Division aérienne de la GRC et la Shock Trauma Air Rescue Society (STARS).

Revue SARSCÈNE

Il s'agit de la seule revue canadienne qui traite de tous les aspects de la R-S. La SNRS la publie trois fois par an sur son site Web. En 2004, plus de 50 articles et 35 reportages ont été publiés. Il s'agissait de portraits de groupes de R-S, de la couverture de SAREX 2004 à Comox, en Colombie-Britannique, d'articles sur le projet de fréquence radio FNIORS et sur le système de gestion des missions de recherche utilisé par le JRCC et de rapports sur les projets du FNI.

En 2004, le service courriel informant les abonnés qu'une nouvelle publication est sur le point de paraître a continué à prendre de l'expansion.

Programme de prix

Chaque année, le [Programme des prix](#) du 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 81 lauréats reconnus à ce jour ont fait d'importantes contributions au domaine de la R-S au Canada.

[Frank Whitecotton](#), de Logan Lake, en Colombie-Britannique, a reçu le prix de la réalisation exceptionnelle en R-S pour son infatigable travail afin de mettre sur pied des programmes de formation et son dévouement sans faille à la R-S qui continue d'être une source d'inspiration pour les nouvelles générations de bénévoles.

Six autres personnes ont reçu des [Certificats de mérite](#) en 2004 :

- le sergent Don Bindon, Vancouver, Colombie-Britannique (GRC);
- Harry Blackmore, Paradise, Terre-Neuve (Newfoundland and Labrador SAR Assoc.);
- Don Burgess, Surrey, Colombie-Britannique (Surrey SAR Soc.);
- le sergent Mike Cook, Edmonton, Alberta (Edmonton Police Service);
- le sergent Don Limoges, Penetanguishene, Ontario (GCAC);
- le capitaine John Palliser, Victoria, Colombie-Britannique. (GCC).

8. Responsabilisation et gestion du risque

Cadre de responsabilisation et de gestion du risque

Le PNRS gère les enjeux des programmes par le biais d'un cadre de responsabilisation et de gestion du risque qui a été approuvé par le CIRS en décembre 2004. Le cadre permet aux gestionnaires de programmes de R-S d'évaluer et de surveiller de nouveaux ou d'actuels défis et risques. Il intègre le Cadre de gestion du PNRS et l'orientation opérationnelle de la R-S aux éléments de responsabilisation et de surveillance des risques, des éléments qui permettent au programme de développer des stratégies

d'atténuation des risques au fur et à mesure de l'apparition de nouveaux défis, et d'établir, un classement par ordre de priorité des problèmes aussi bien courants que nouveaux.

Voici les cinq risques principaux suivants sont ceux qui ont actuellement les effets les plus marqués comme agents de changement au sein du PNRS :

- changements apportés aux priorités de l'État;
- gestion horizontale du programme;
- interopérabilité;
- pérennité des groupes de bénévoles en R-S;
- interventions de R-S qui tournent mal.

Un plan pluriannuel de vérification et d'évaluation de ce cadre de responsabilisation et de gestion du risque a été approuvé par le CIRS en décembre 2004.

Vérifications des projets du FNI

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 une vérification, chaque exercice financier, d'une sélection de projets du FNI. Ces vérifications aident le CIRS à mieux gérer le programme et à identifier les risques et les priorités en matière de vérification pour les années à venir. En 2004, on a procédé à la vérification de cinq projets du FNI en se concentrant sur les rapports et sur la communication. Les rapports de ces vérifications sont disponibles sur le [site Web du SNRS](#).

9. Conclusion et prochaines étapes

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 R-S à fournir des services sans faille de recherche et de sauvetage, partout au Canada, et à poursuivre l'amélioration de ses activités de planification et de rapport devant la population canadienne, quant aux résultats atteints.