



Secrétariat national  
Recherche et sauvetage

National Search and  
Rescue Secretariat



# 2005 Rapport Annuel

Programme national de recherche  
et de sauvetage

Comité interministériel de recherche et de sauvetage

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Contexte de la R-S au Canada</b> .....	<b>2</b>
<b>2. La communauté de R-S</b> .....	<b>3</b>
Les responsables de la R-S .....	3
R-S : Évolution des défis et des pressions.....	4
<b>3. Gestion fédérale du programme de R-S</b> .....	<b>6</b>
Ministre principal de la recherche et du sauvetage .....	6
Comité interministériel de la recherche et du sauvetage (CIRS) .....	6
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) .....	7
La perspective et les objectifs du Programme national de R-S.....	7
Ressources humaines et fiscales.....	8
Principales ressources de R-S .....	9
<b>4. Densité des activités</b> .....	<b>10</b>
Activités dans les régions de recherche et de sauvetage canadiennes (RRS).....	10
R-S maritime, aérienne et au sol.....	12
<b>5. Incidents importants</b> .....	<b>15</b>
<b>6. La planification du programme en 2005 : la situation actuelle</b> .....	<b>17</b>
Coordination et pérennité des bénévoles.....	17
Fréquences de télécommunications et de travail interorganismes .....	17
Alertes de R-S par téléphone portable (9-1-1) .....	17
Fonds des nouvelles initiatives de R-S (FNI de R-S) .....	18
Répercussions des changements à la politique de sécurité nationale sur le Programme national de R-S.....	18
Renseignements sur la prévention par le biais de moyens de communication électroniques .....	18
Des données de R-S accessibles et de qualité.....	19
Planification en cas de catastrophes à bord des gros navires de passagers.....	19
La réponse du programme de R-S à l'augmentation prévue de l'utilisation des balises de localisation personnelle (BLP) au Canada .....	19
<b>7. Activités provinciales et territoriales</b> .....	<b>19</b>
<b>8. Autres résultats</b> .....	<b>20</b>
R-S dans le Nord.....	20
Fonds des nouvelles initiatives de R-S .....	20
Vérifications des projets du FNI .....	20
COSPAS-SARSAT .....	20
Registre des balises de détresse .....	21
Formation et Information .....	21
Promotion et sensibilisation.....	22
<b>9. Conclusion</b> .....	<b>22</b>

## Introduction

Le Programme national de recherche et de sauvetage englobe les efforts et les activités de tous les ordres de gouvernement, du milieu des affaires, des bénévoles ainsi que d'un important réseau d'organismes et de programmes visant à fournir des renseignements, à appliquer des technologies, à effectuer des recherches et à empêcher des situations de R-S.

Le Rapport annuel de 2005<sup>1</sup> du Programme national de recherche et de sauvetage a pour but de renseigner le Ministre principal de la recherche et du sauvetage (le ministre de la Défense nationale) ainsi que d'autres ministres fédéraux partageant des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage (Pêches et Océans Canada, Gendarmerie royale du Canada (GRC), Transports Canada, Environnement Canada, Service météorologique du Canada, Parcs Canada, par exemple), le Parlement et la population canadienne.

Ce document décrit l'organisation du Programme national de recherche et de sauvetage, 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, territoriales 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 clés, produits chaque année, qui permettent d'orienter le Programme national de recherche et de sauvetage 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.

## 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 R-S s'étend jusqu'au pôle Nord d'un côté, couvre 1 000 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; 90 % de la population se trouve à moins de 160 kilomètres de la frontière américaine. Cette bande fortement peuplée mise à part, il est probable que des situations déclenchant des interventions de R-S se produisent dans des régions éloignées de tout port, aéroport et de toute route.

La géographie et le climat variable 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 températures 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.

---

<sup>1</sup> C'est le [Secrétariat national de recherche et de sauvetage](#) (SNRS) qui produit le Rapport annuel sous la direction du [Comité interministériel de recherche et de sauvetage](#) (CIRS).

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 R-S au sein de leur propre champ de compétence. Ensemble, ils forment le Programme national de recherche et de sauvetage. 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](#)

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

[Gendarmerie royale du Canada \(GRC\)](#)

[Transports Canada](#)

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

[Agence Parcs Canada](#)

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) est responsable des politiques relatives au Programme national de recherche et de sauvetage, de la planification, de la coordination et de la publication des rapports afférents.

Le Canada est le deuxième plus grand pays au monde et dispose de la plus vaste étendue d'eaux côtières. Le pays est divisé en trois Régions de recherche et de sauvetage (RRS) distinctes, tel qu'illustré par la figure 1, ce qui permet de fournir des services de R-S efficaces à un territoire aussi étendu. On compte trois Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) dont le but est de coordonner les interventions de R-S maritimes et aériennes ainsi que deux Centres auxiliaires de sauvetage maritime (CASM) qui s'occupent des situations de R-S maritimes. Le CCCOS de Victoria couvre une partie de l'océan Pacifique ainsi que la Colombie-Britannique et le Territoire du Yukon. Celui de Halifax s'occupe d'une partie du Québec, l'océan Atlantique et englobe les provinces Maritimes ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador. Le CCCOS de Trenton couvre la plus grande région. Elle s'étend d'un côté des montagnes Rocheuses à la Ville de Québec et de l'autre de la frontière américaine au pôle Nord. Le Centre de Trenton est donc responsable d'un secteur de plus de 7,4 millions de kilomètres carrés.

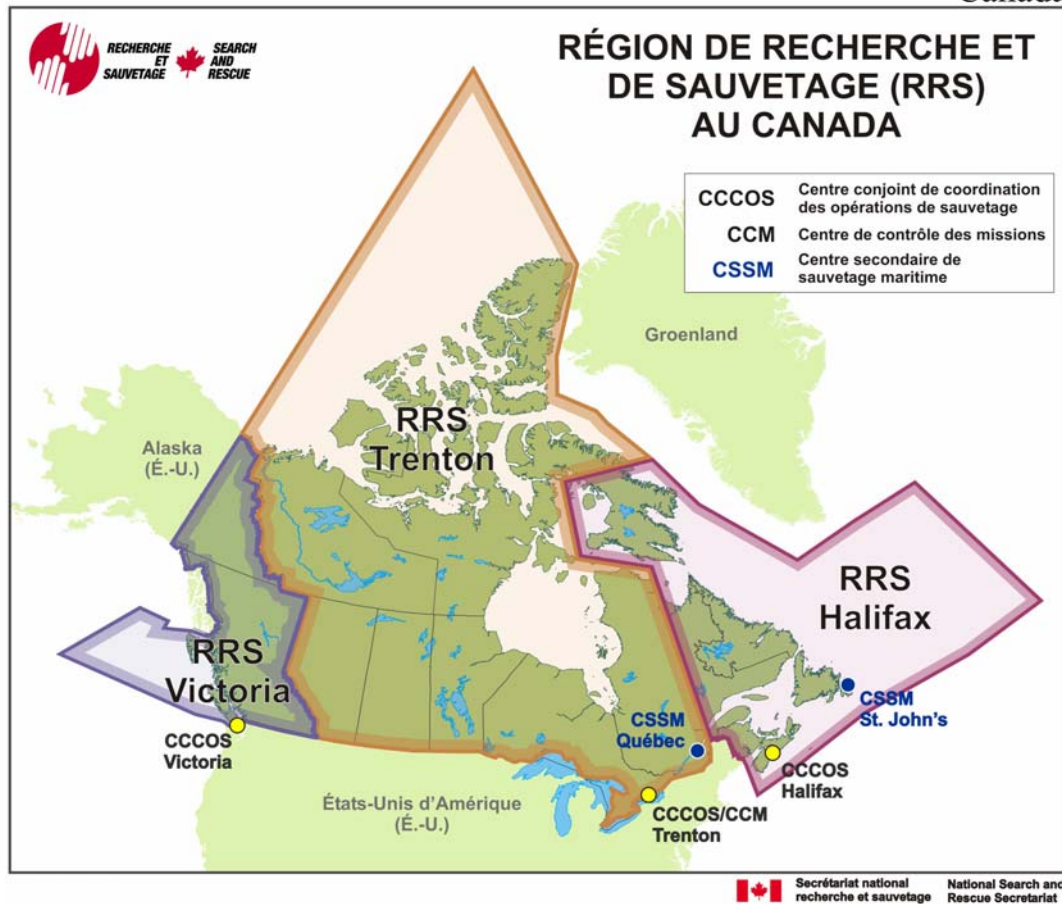


Figure 1 : Domaine canadien de responsabilité en R-S

## R-S : Évolution des défis et des pressions

Les changements rapides, qu'ils soient sociaux, politiques, économiques ou technologiques, au plan national et international sont l'apanage de l'univers complexe et en constante évolution dans lequel le Programme national de recherche et de sauvetage existe. À ces défis s'ajoute le fait que la population exige davantage d'efficacité, de transparence et d'imputabilité en ce qui a trait à toutes les facettes des activités gouvernementales.

Les organismes qui participent au Programme national de recherche et de sauvetage doivent porter une attention soutenue aux tendances et aux enjeux suivants.

### ▪ Changements climatiques, fréquence et intensité des catastrophes naturelles

Les nations doivent composer avec des sinistres plus fréquents et plus graves. Les inondations en Alberta et au Manitoba en 2005, les répercussions du tsunami dans l'océan Indien en décembre 2004, les ouragans Katrina, Rita et Wilma ainsi que le tremblement de terre qui a secoué le Pakistan ont eu un effet dévastateur. Ces événements ont entraîné la mort de dizaines de milliers de personnes, coûté des centaines de milliards de dollars et grevé les ressources mondiales de R-S.

On s'attend à ce que toutes les régions du pays soient le théâtre de situations causées par des conditions météorologiques exceptionnelles, par le tonnerre, la grêle et la pluie verglaçante, par exemple. Il se peut que de telles conditions donnent lieu à des interventions de R-S plus fréquentes et plus intenses dans tout le pays.

## ▪ Transformations au sein des Forces canadiennes

En 2005, le chef d'état major de la Défense a annoncé son intention d'effectuer des changements au sein des Forces canadiennes afin de faire face aux nouveaux défis et aux menaces à la sécurité de l'État. Il s'agit de la plus importante transformation de l'armée canadienne depuis 15 ans. Des modifications apportées à la structure de contrôle et de commandement centralisée des opérations ont permis de créer une voie hiérarchique plus unifiée, plus intégrée, plus simple et en mesure de s'adapter aux réalités régionales canadiennes. Cette nouvelle structure se charge des interventions nationales et internationales et renforcera les liens qui unissent les Forces canadiennes et leurs partenaires en R-S.

## ▪ Vieillesse de la population

Ce qui caractérise notre paysage démographique, c'est le vieillissement. L'augmentation de l'espérance de vie, la chute du taux de natalité et les progrès médicaux font en sorte que la population canadienne vieillit. Si l'on en croit les projections de Statistique Canada, d'ici 2021, il y aura près de sept millions d'aînés, ce qui représentera près de 20 % de la population.

Selon des prévisions récentes, environ 420 600 Canadiens de plus de 65 ans souffrent de la maladie d'Alzheimer et d'autres types de démences. Il est donc fort probable que le nombre de demandes de recherches augmente. Par conséquent, il est de première importance d'avoir un plus grand nombre d'équipes de recherche et de sauvetage ayant reçu une formation et un équipement spéciaux.

## ▪ L'évolution des radiobalises de détresse

Le remplacement des radiobalises 121,5 MHz par des balises 406 MHz traitées par le système COSPAS-SARSAT constitue l'innovation la plus ambitieuse des dernières années. Les radiobalises 406 MHz, capables d'auto-identification, sont plus précises, ce qui accélère les interventions en matière de sauvetage et permet de sauver davantage de vies. Par ailleurs, plus besoin d'autant de ressources pour déceler les fausses alarmes : la fonction qui autorise l'identification d'une balise 406 MHz permet au système de R-S de communiquer immédiatement et directement avec son propriétaire.

La date limite pour le passage des balises 121,5 MHz aux balises 406 MHz est le 1<sup>er</sup> février 2009, date à laquelle le système COSPAS-SARSAT cessera le traitement par satellite des anciennes balises. Actuellement, environ 29 000 aéronefs légers et hélicoptères enregistrés au Canada se servent de l'ancienne radiobalise de détresse (ELT).

## ▪ Communications par satellite

Les progrès technologiques en matière de communication par satellite et d'outils de localisation ont accru la capacité des personnes en difficulté de lancer des appels à l'aide. À mesure que les radiobalises et les systèmes mondiaux de localisation (GPS) deviennent plus abordables, le nombre de demandes d'intervention en R-S augmente. Parallèlement, les intervenants en R-S sont en mesure de localiser une personne en détresse avec plus de rapidité et d'exactitude. Toutefois, il est aventureux de se fier à la technologie au détriment de l'acquisition de connaissances en matière de survie étant donné que sur le plan technologique, des défaillances mécaniques ainsi que des erreurs humaines sont susceptibles de se produire.

## ▪ Interopérabilité

L'interopérabilité, soit, la capacité de coordonner l'équipement, la formation et les différentes procédures pour les intervenants en R-S, continue de poser problème. Vu la diversité des pouvoirs provinciaux et territoriaux ainsi que des organismes qui, avec le fédéral, composent le filet de sécurité national qu'offre la R-S, il faut une meilleure coordination et une plus grande uniformité de l'équipement pour permettre la prestation de services de R-S sans faille. Les interventions réelles ainsi que les exercices indiquent notamment qu'un système de communication radio fiable et très accessible constitue une exigence fondamentale. Des exercices réalistes de simulation de situations possibles de R-S sont l'un des moyens les plus efficaces de s'assurer que le système fonctionne si besoin est. Bien que les exercices multi-instances (EMI) permettent d'acquérir l'expérience nécessaire à une meilleure coordination, ils sont dispendieux et nécessitent une planification importante.

## ▪ Les bénévoles de R-S

Le système de R-S canadien repose sur les bénévoles. Il s'agit là d'une ressource compétente et organisée à laquelle on fait souvent appel lors des interventions de R-S. De plus, ces bénévoles participent aux efforts de sensibilisation de la population quant aux risques en matière de R-S. En décembre 2005, le Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRS) a accepté d'examiner et de dégager les difficultés qui menacent la prospérité des bénévoles, afin d'assurer leur viabilité. Cette analyse permettra de trouver des solutions afin de soutenir les bénévoles canadiens de R-S et de les mettre en œuvre.

## ▪ La prévention

Les interventions de R-S coûtent très cher. Il est donc nécessaire d'élaborer des programmes de prévention étoffés qui permettront de réduire ces coûts et d'atténuer les risques de situations de R-S ainsi que leur gravité. Toutefois, à ce jour, les efforts en ce sens sont souvent orientés vers les cibles spécifiques et ne tiennent pas compte du fait que leurs activités peuvent chevaucher celles d'autres organismes. Bien que les initiatives en matière de prévention soient chose courante, on s'est jusqu'à présent peu soucié de mettre en place des programmes de prévention mieux ciblés, d'évaluer leur efficacité et d'échanger au sujet des pratiques exemplaires.

## 3. Gestion fédérale du programme de R-S

Le Programme fédéral de recherche et de sauvetage regroupe les activités individuelles et collectives des six ministères et organismes fédéraux énumérés dans la section 2. Chacun de ces organismes a des fonctions soit primaires, soit secondaires, dans la prestation de services de R-S liés au mandat fédéral.

### 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 coordination du Programme fédéral de recherche et de sauvetage. 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 Programme fédéral de recherche et de sauvetage 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 porte-parole 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. Le SNRS est sous l'autorité directe du Ministre principal de la recherche et du sauvetage.

Le SNRS répond au ministre principal de la recherche et du sauvetage (MPRS), par l'entremise du CIRS, de l'élaboration, de la coordination, de l'analyse et de l'examen des politiques, des plans, des éléments et activités particuliers au Programme national de recherche et de sauvetage. Ces éléments et activités sont notamment :

- l'administration du [Ressources naturelles Canada](#) (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](#);
- 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 Programme national de recherche et de sauvetage.

### **La perspective et les objectifs du Programme national de R-S**

Le Programme national de recherche et sauvetage 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 Programme national de recherche et de sauvetage 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 qui vise à *garantir l'existence des capacités et des ressources nécessaires à des interventions efficaces de R-S dans toutes les régions du Canada* et l'autre en matière de prévention qui consiste à *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 les ressources financières et humaines affectées à la recherche et au sauvetage par les six ministères et organismes partenaires du Programme national de recherche et de sauvetage et par le SNRS.

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 programme national de recherche et de sauvetage (en milliers de dollars)**

Ministère ou organisme	2002-03 Réels	2003-04 Réels	2004-05	
			Prévus	Réels
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) <sup>1</sup>	10 499	11 269	10 856	9 993
Environnement Canada (Service météorologique du Canada)	1 600	1 600	1 600	2 100
Parcs Canada	4 929	4 929	4 929	4 929
Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne)	86 295	93 393	–	93 914
Ministère de la Défense nationale (Forces canadiennes) <sup>2</sup>	181 095	161 589	101 460	136 274
GRC <sup>3</sup>	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Transports Canada <sup>4</sup>	985	985	1 000	à l'étude
<b>Total</b>	<b>285 403</b>	<b>273 765</b>	<b>119 845</b>	<b>247 210</b>

Source : Rapport sur le rendement ministériel pour la période se terminant le 31 mars 2005, ministère de la Défense nationale

### Remarques :

1. Les dépenses du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S ont été moins importantes que prévu en 2004-2005 parce que le renforcement de la procédure de gestion et des mécanismes financiers a entraîné le retard de projets.
2. La différence entre les dépenses prévues et réelles en 2004-2005 comporte l'augmentation des heures de vol (coûts relatifs au personnel : 17 000 \$) et des coûts d'E&M (17 000 \$) dus à la décision d'amortir le coût des modules de moteurs des Cormorant. Le facteur coût des Cormorant a été revu et comporte le coût total.
3. Étant donné que l'affectation des ressources pour la recherche et le sauvetage relève des provinces, il n'y a pas de chiffres disponibles pour les activités fédérales de R-S de la GRC. Cette dernière appuie les autres ministères lorsque la polyvalence est requise.
4. La R-S ne constitue pas la responsabilité principale de TC et n'a pas de ressources dégagées ou allouées à cette fin. Le niveau d'engagement financier en matière de prévention est à l'étude.

**Tableau 2 : Programme national de recherche et de sauvetage – Personnel (ETP)**

Ministère ou organisme	2002-03 Réels	2003-04 Réels	2004-05	
			Prévus	Réels
Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS)	20	21,5	22	17,5*
Environnement Canada (Service météorologique du Canada)	14	14	14	20
Parcs Canada	64	64	64	64
Pêches et Océans Canada (Garde côtière canadienne) <sup>1</sup>	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Ministère de la Défense nationale (Forces canadiennes) <sup>2</sup>	637	781	624	866
GRC <sup>3</sup>	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
Transports Canada <sup>4</sup>	7	7	7	À l'étude

Source : Rapport sur le rendement ministériel pour la période se terminant le 31 mars 2005, ministère de la Défense nationale

\* N'inclut pas 2,5 ETP prêtés au ministère.

### Remarques :

1. Les chiffres pour les ETP ne sont pas disponibles vu le fonctionnement multitâche de la Garde côtière canadienne.
2. L'augmentation du nombre réel d'ETP contre les chiffres prévus en 2004-2005 s'explique par une hausse des activités des escadrons par rapport à la moyenne historique.
3. Étant donné que l'affectation des ressources pour la recherche et le sauvetage relève des provinces, il n'y a pas de chiffres disponibles au plan pour les activités fédérales de R-S de la GRC. La GRC appuie les autres ministères lorsque la polyvalence est requise.
4. La R-S ne constitue pas la responsabilité principale de TC et n'a pas de ressources dégagées ou allouées à cette fin. Le niveau d'engagement financier en matière de prévention est à l'étude.

## Principales ressources de R-S

En 2005, les principales ressources fédérales suivantes ont été déployées lors d'interventions de R-S :

### Forces canadiennes

- 15 Cormorant (Comox, Trenton, Greenwood et Gander);
- 3 Griffon (Trenton, à partir d'octobre 2005);
- 6 aéronefs Buffalo (Comox);
- 3+ aéronefs Hercules (Winnipeg, Trenton et Greenwood).

En octobre 2005, des hélicoptères de R-S Cormorant de Trenton ont été temporairement réaffectés à la RRS côtière parce que la flotte était moins disponible. Résultat, les Cormorant utilisés dans le cadre d'interventions de R-S dans la RRS de Trenton ont été temporairement remplacés par les hélicoptères CH-146 Griffon.

Cette nouvelle répartition des aéronefs a permis de mieux gérer la flotte de Cormorant tout en s'attaquant au problème de disponibilité. Les escadrons de Cormorant restant ont pu avoir suffisamment d'appareils à leur disposition et continuer à miser sur les aptitudes particulières de leur appareil à effectuer des missions exigeantes dans la RRS côtière avec le même niveau de compétence et de qualification de la part de l'équipage.

### Garde côtière canadienne

- 105 bateaux disponibles en tout;
- 40 canots de sauvetage pour des alertes de R-S primaire;
- 1 aéroglisseur (Vancouver);
- 7 grands bateaux patrouille d'alerte primaire de R-S (un saisonnier seulement);
- 24 bateaux de sauvetage en eaux intérieures (en été seulement).

Dans le cadre du budget de mars 2005, 276 millions \$ ont été alloués à la Garde côtière canadienne pour les cinq prochaines années afin de lui permettre de procéder à la modernisation de sa flotte. Sur le plan national, cela signifie l'achat de deux bateaux de recherche sur les pêches et de quatre bateaux patrouille de pêche semi-hauturière. En plus de cette somme de 276 millions pour ces six navires, la Garde côtière a reçu des fonds afin de lui permettre de se procurer et de servir de quatre bateaux patrouille de pêche semi-hauturière pour assurer la sécurité des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. Les navires sont utilisés de façon conjointe par la Garde côtière et par la GRC. Les liens qui existent entre la Garde côtière canadienne et Pêches et Océans Canada ont continué à se développer et à se transformer à mesure que la Garde côtière a commencé à assumer ses nouvelles responsabilités à titre d'organisme de service spécial.

### Organisations bénévoles nationales

- Association civile de recherche et de sauvetage
  - 2 950 membres;
  - 389 aéronefs dans 40+ aéroports canadiens; 334 pilotes; 486 navigateurs; 1 353 chefs largueurs; 267 aéronefs; 111 aéronefs à louer, 55 aéronefs à affréter;
  - Contribution fédérale de 2,4 millions de dollars en 2004-2005
- Garde côtière auxiliaire canadienne
  - 4 502 membres;
  - 1 295 bateaux;
  - Contribution fédérale de 4,9 millions de dollars en 2004-2005.

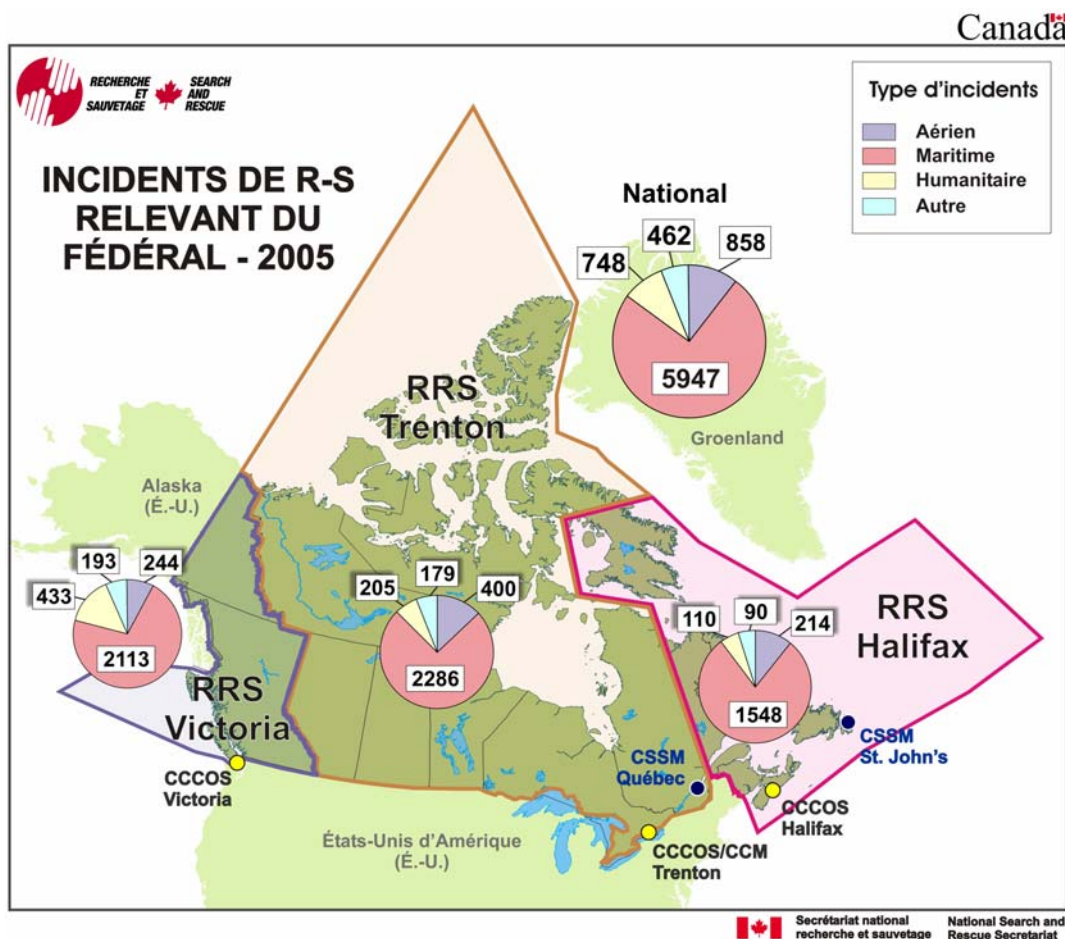
Beaucoup d'autres corps gouvernementaux et organismes indépendants participent au système de R-S du Canada, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux et les forces

policières, de 15 00 à 20 000 bénévoles de R-S au sol 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](#).

Les dispositifs de la Garde côtière américaine (United States Coast Guard (USCG)) sont couramment utilisés dans les eaux canadiennes. Il en va de même pour les équipements canadiens en eaux américaines. La coopération qui existe entre la USCG et les Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage demeure un exemple exceptionnel de la façon dont deux pays limitrophes peuvent s'entraider pour assurer la sécurité de leurs ressortissants. Lorsqu'il s'agit de sauver des vies, il n'y a pas de frontière, c'est la rapidité de l'intervention qui prime et qui détermine le pays dont les ressources seront mises à contribution

#### 4. Densité des activités

##### Activités dans les régions de recherche et de sauvetage canadiennes (RRS)



**Figure 2 : Incidents fédéraux de R-S en 2005**

Remarques : les chiffres représentent des cas établis par les CCCOS. Ils n'incluent pas les cas de Parcs Canada ni ceux des provinces et territoires qui n'ont pas fait appel à des ressources fédérales (environ 1 800/an).

En 2005, les Centres conjoints de coordination de recherche et de sauvetage (CCCOS) ont fait 8 015 interventions. Même si la gravité des cas variait, le système de R-S a, d'une façon ou d'une autre, porté secours à environ 28 000 personnes. Les interventions allaient de l'aide apportée à un navire désemparé au saut en parachute dans des situations dangereuses afin de hisser les survivants et les sauver de circonstances qui mettaient leur vie en danger.

## ▪ CCCOS de Victoria

Le mandat du CCCOS de Victoria comporte les situations de R-S maritime dans les eaux de marée et de R-S aérienne dans toute la RRS. De façon générale, les gouvernements provinciaux sont responsables de la R-S au sol et sur les eaux intérieures (lacs, rivières). Ils s'efforcent de retrouver des personnes disparues et d'aider des randonneurs pédestres blessés, par exemple.

À l'occasion, le CCCOS de Victoria participe à l'évacuation de victimes ou aux recherches aériennes qui, à des fins statistiques, entrent dans la catégorie des urgences humanitaires.

En 2005, le CCCOS de Victoria a fait plus de 2 900 interventions de R-S comportant le plus grand nombre de cas de catégorie 1 et 2<sup>2</sup> que les deux autres CCCOS. Ce niveau hors de proportion d'activités de R-S graves peut être attribué à un nombre plus élevé d'activités récréatives, aux changements climatiques et au relief accidenté de la côte Ouest. Alors que les deux autres régions disposent de centres auxiliaires de sauvetage maritime à Québec et à St. John's, le CCCOS de Victoria est seul responsable de la région qu'il dessert. Cette centralisation est idéale pour lui, car la zone océanique est plus petite et la configuration du trafic maritime diffère de celle de la côte est.

## ▪ CCCOS de Halifax

La RRS de Halifax est sur le plan géographique la deuxième plus grande des trois régions, mais elle effectue le moins d'interventions.

En 2005, le CCCOS de Halifax est intervenu dans 1 962 cas de R-S. La pêche demeure la principale source de situations de R-S dans la RRS de Halifax puisque c'est sur cette industrie que repose une grande partie de l'économie de la région. La majeure partie des activités de R-S maritime de la RRS se concentre dans la région de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. C'est au Québec que l'on a répertorié le plus grand nombre de situations de R-S aérienne, tandis qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, le nombre de cas d'urgence humanitaire était élevé. Il s'agissait pour la plupart d'évacuations sanitaires ou d'aide fournie à la GRC dans le cadre de recherche de chasseurs égarés.

## ▪ CCCOS de Trenton

L'année 2005 a été plus chargée qu'à l'accoutumée pour le CCCOS de Trenton qui a effectué 3 070 interventions en tout, dont 2 286 cas de R-S maritime, 400 de R-S aérienne, 205 cas d'urgences humanitaires et 179 interventions non identifiées. Les situations de R-S maritime étaient plus nombreuses qu'en 2004 et celles de R-S aérienne légèrement plus importantes.

Voici les différentes causes des situations de R-S maritimes en 2005 :

- une erreur humaine, dans 50 % des cas;
- un problème d'ordre mécanique dans 35 % des cas;
- une origine inconnue dans 11 % des cas et
- les conditions météorologiques dans 4 % des cas.

Voilà qui milite en faveur de la nécessité de poursuivre la sensibilisation des plaisanciers afin d'éviter les pannes mécaniques d'origine humaine.

---

<sup>2</sup> Les situations de R-S sont également classées en fonction de la nature du niveau d'urgence. Les CCCOS se servent de quatre catégories (cat). Cat 1 : situations qui présentent un danger imminent pour la vie, Cat 2 : situations qui présentent des risques de perte de vie, Cat 3 : situations qui nécessitent des secours, mais qui ne sont pas cause de détresse et Cat 4 : fausses alarmes et canulars.

## R-S maritime, aérienne et au sol

### ▪ R-S maritime

La R-S maritime se rapporte aux activités qui se déroulent dans la région océanique qui relève du Canada en vertu des accords de l'Organisation maritime internationale ainsi que sur les eaux canadiennes dans la Voie maritime du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Le gouvernement fédéral gère les interventions de R-S maritime par le biais de trois Centres conjoints de coordination de sauvetage (CCCOS) et de deux Centres auxiliaires de sauvetage maritime (CASM). Les activités de R-S maritime sont menées par la Garde côtière canadienne, par la Garde côtière auxiliaire canadienne et par les Forces canadiennes.



La Garde côtière auxiliaire qui reçoit des subventions du fédéral joue un rôle de premier plan en effectuant les premières interventions dans de nombreux secteurs où les ressources primaires sont éloignées. En 2005, la Garde côtière auxiliaire a répondu à 1 531 appels de détresse et a fourni 17 910 heures de bénévoles. Ces derniers sont indispensables à une résolution rapide des cas de R-S maritime.

Bien que le nombre d'urgences humanitaires soit demeuré relativement stationnaire, celui des situations de R-S aérienne et maritime a légèrement augmenté en 2005. Le nombre de plaisanciers, notamment celui de divers adeptes de véhicules marins qu'il s'agisse de passionnés du motoski nautique, de kayakistes ou de véliplanchistes augmente et l'écotourisme attire un nombre important de touristes qui viennent admirer les zones canadiennes de nature sauvage maritime qui demeurent relativement vierges.

En 2005, les CCCOS ont effectué 5 947 interventions de R-S maritime ce qui représente 74 % de toutes les situations de R-S qui relevaient du fédéral.

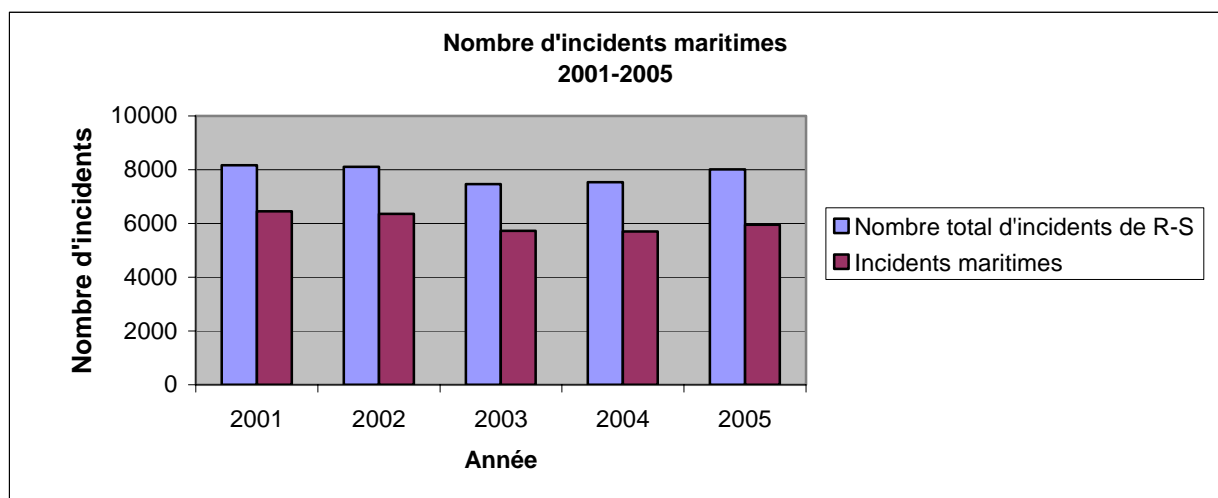


Figure 3 : Cas de R-S maritime, de 2001 à 2005

## ▪ R-S aérienne

La R-S aérienne comprend tous les types de recherche terrestre et maritime d'aéronef. Ce sont les trois CCCOS qui coordonnent ce type d'intervention qui est effectuée à l'aide des avions des Forces canadiennes, de l'[Association civile de recherche et de sauvetage](#) (ACRSA) et par les bateaux de la Garde côtière canadienne et de la Garde côtière auxiliaire canadienne lorsqu'une partie de l'itinéraire de l'avion manquant est maritime.

Les conditions géographiques et démographiques qui prévalent au Canada font que le transport par aérien 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 hydravions nolisés) et les petits aéronefs privés.

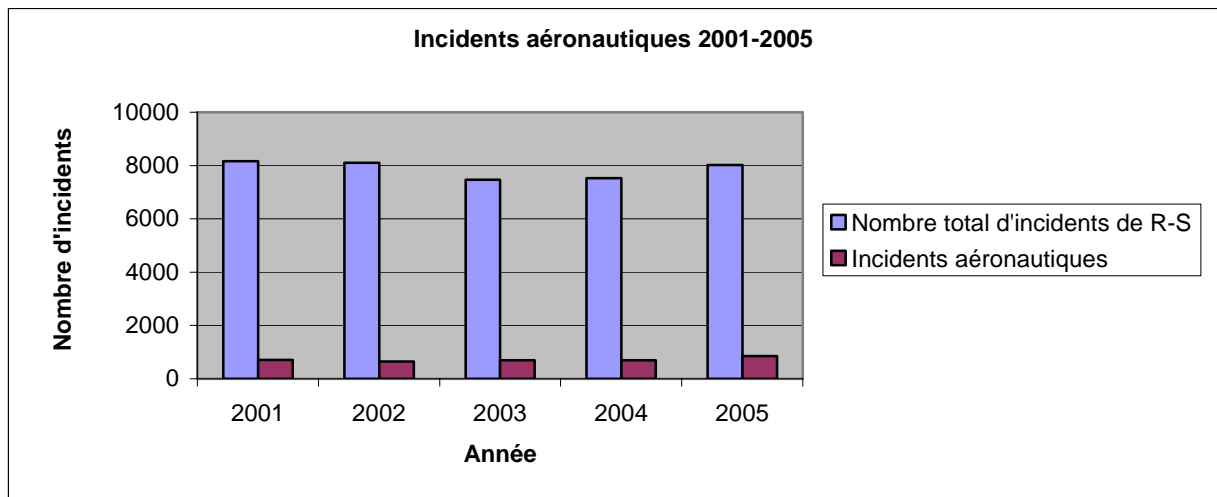
Les cas aériens constituent une faible portion des activités de R-S. Ils viennent davantage du secteur de l'aviation générale et mettent en cause de petits appareils privés, que du secteur de l'aviation commerciale. À peu d'exceptions près, les cas les plus graves de perte de vie se limitent généralement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



En 2005, dans le secteur des aéronefs légers, on compte 30 244 appareils enregistrés. 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 2005, le système de R-S a permis de réagir à 858 situations aériennes. Un chiffre qui représente une hausse par rapport à la moyenne des cinq dernières années qui était de 708 interventions. 1 091 aéronefs ont été utilisés pour des missions dans le cadre Programme national de R-S. En 2005, 51 personnes ont perdu la vie lors d'accidents aériens qui se sont produits au Canada.

L'Association civile de recherche et de sauvetage (ACRSA), connue sous le nom de SERABEC (Sauvetage et Recherche Aériens du Québec) au Québec, est un organisme qui reçoit des subventions fédérales et qui est composé d'aviateurs privés et de bénévoles qui sont appelés à effectuer des recherches de bord, des radioralliements aériens et terrestres d'[émetteurs de localisation d'urgence \(ELT\)](#) et à fournir des chefs largueurs à des avions de type Hercules, Griffon et Cormorant. L'ACRSA, Transports Canada et d'autres organismes poursuivent leurs efforts de sensibilisation et de formation afin d'enjoindre les pilotes de petits aéronefs d'enregistrer des plans de vol précis et d'emporter 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.



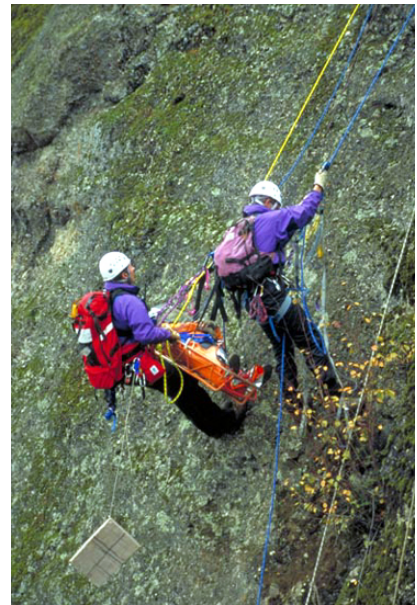


**Figure 4 :** Cas de R-S aérienne, de 2001 à 2005

#### ▪ R-S au sol et dans les eaux intérieures

Les autorités provinciales et territoriales sont responsables de la R-S au sol ainsi que des interventions dans les eaux intérieures, à l'extérieur des parcs nationaux. Dans la plupart des cas, les programmes de R-S au sol et dans les eaux intérieures sont gérés par les Organisations des mesures d'urgence (OMU) provinciales et territoriales. Quant aux interventions de R-S, elles sont effectuées par la police, par le personnel des services d'urgence et par un vaste réseau de bénévoles qualifiés.

Les experts et les bénévoles de Parcs Canada coordonnent et dirigent les interventions de R-S dans les parcs nationaux canadiens, qu'il s'agisse de sauvetages sur champ de glace ou de recherches dans les aires de nature sauvages, par exemple. 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 2005, les spécialistes de la sécurité publique de Parcs Canada sont intervenus lors de 157 incidents de R-S dans les parcs et sur les lieux historiques nationaux. Il était question de 32 interventions aériennes, de 64 situations au sol et de 61 accidents maritimes, allant de cas de randonneurs blessés à ceux de personnes en canoë immobilisées par le mauvais temps et de skieurs coincés par 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.



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 CCCOS 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

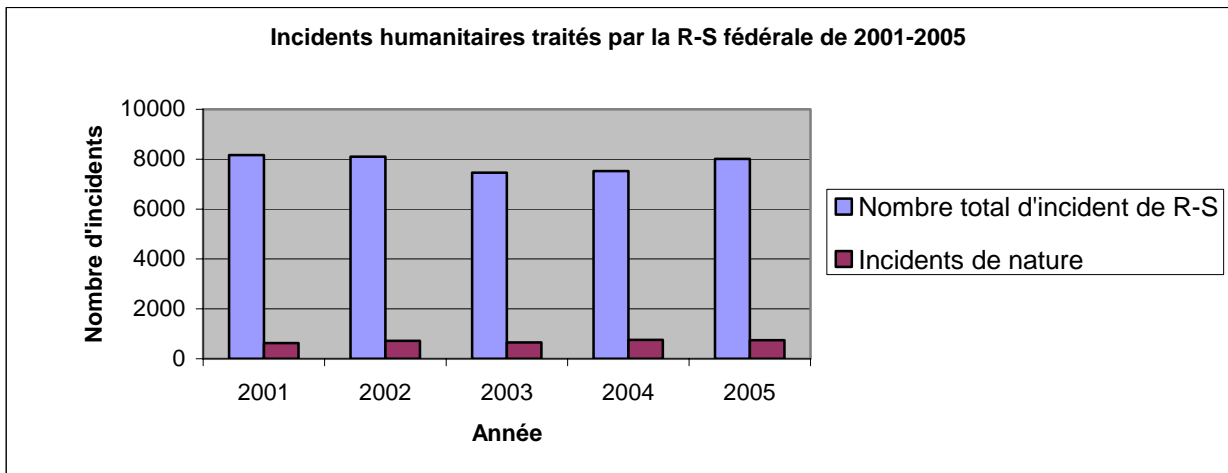


recherches coûteuses. En procédant de cette manière, non seulement on diminue le coût des recherches, mais l'on fait en sorte que les ressources fédérales demeurent plus disponibles en cas de situations plus sérieuses.

Les Rangers canadiens – un groupe de réservistes compétents vivant dans le nord du Canada – fournissent aussi une aide dans le cadre des interventions de R-S dans certaines des régions du Nord les plus isolées du pays. Les activités dans le nord du pays ont suscité de plus en plus d'intérêt en 2005. Les Rangers ont donc amélioré leur compétence en matière de R-S au sol afin de prêter main-forte aux autorités fédérales, provinciales et territoriales.



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 2005, les CCCOS 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'hélicoptères pour des opérations d'élingue à partir de parois rocheuses, de glaciers, de montagnes et d'autres endroits tout aussi dangereux.



**Figure 5** : participation fédérale aux interventions de R-S humanitaire en 2001-2005

## 5. Incidents importants

Chaque année, des cas de R-S dans des conditions extrêmement dangereuses se sont produits, 2005 n'a pas fait exception à la règle. Il y a eu pertes de vies et d'autres situations qui ont défrayé la chronique. Comme c'est le cas lors de la prestation de tout service d'urgence, les bénévoles font leur travail sans tambour ni trompette et la majeure partie des situations de R-S n'est pas médiatisée.

Voici quelques exemples illustrant la nature des interventions du Programme national de recherche en 2005. Vous trouverez une brève description de plusieurs cas ci-dessous.

*Dans le Grand Nord, un hélicoptère civil Bell 207 qui était utilisé dans le cadre d'un contrat pour une société minière à 483 milles au sud du cercle polaire arctique a dû faire face à du mauvais temps alors qu'il quittait Ferguson au Nunavut pour se rendre à son port d'attache à Kelowna en Colombie-Britannique. Tandis qu'il cherchait un site d'atterrissage, le pilote a*

*perdu le contact visuel, heurté les patins de son appareil sur la glace recouverte de neige. L'appareil a rebondi à 30 mètres dans les airs et a atterri sur une petite île entourée de rochers. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton a été avisé et a dépêché le 435<sup>e</sup> Escadron de Winnipeg. L'aéronef C-130 de l'Escadron a déployé des techniciens de R-S en les parachutant sur les lieux. Ces derniers ont aidé la victime à survivre pendant de nombreux jours dans le blizzard.*

*Alors que le traversier de Queen of Oak Bay de BC Ferries s'approchait de la gare maritime de Horseshoe Bay, son capitaine a lancé un appel de détresse disant que l'appareil était désarmé. Le traversier s'est ensuite heurté à la marina de Sewell. Des ressources importantes de la Garde côtière canadienne et de la Garde côtière auxiliaire canadienne ont été mobilisées et de nombreux organismes locaux sont venus leur prêter main-forte. La garde côtière, le 442<sup>e</sup> Escadron ainsi que les plongeurs de la GRC ont effectué des recherches dans de nombreux navires naufragés et avariés. On n'a rapporté ni blessé ni disparu. Toutefois, les médias se sont emparés de l'histoire parce qu'elle mettait en cause BC Ferries et qu'elle avait entraîné la fermeture temporaire de l'une des gares maritimes les plus achalandées de la Colombie-Britannique. Le Bureau de la sécurité des transports a été saisi du dossier et mène une enquête.*

*Un hydravion Beaver qui effectuait un vol aller-retour selon les règles de vol à vue à partir de Campbell River en Colombie-Britannique avec cinq passagers à bord a été porté disparu. Plus de 24 avions militaires et appartenant à l'ACRSA ainsi que 6 navires de la Garde côtière et des Forces canadiennes ont participé aux recherches. Le quatrième jour, le cadavre de l'un des passagers de l'avion disparu a été retrouvé sur la plage de Quadra Island, 16 km à peine à l'est de Campbell River, le point de départ de l'appareil. En se basant sur cette découverte de même que sur des documents provenant de l'avion et trouvés le long du même rivage, sur lequel on avait repéré le corps, on a réduit la portée des recherches. Les Forces canadiennes ont fourni un navire militaire muni d'un matériel sonar spécial, pour permettre de retrouver l'appareil abattu. Cinq mois plus tard, l'avion a été récupéré, avec à son bord les quatre corps des passagers restants*

*En 2005, le chavirage du navire de pêche Melina & Keith II au large de la côte de Terre-Neuve-et-Labrador a défrayé la chronique. Le réseau de R-S a reçu un signal d'alerte par satellite d'une radiobalise maritime de localisation de sinistres (RLS) de 406 MHz et n'a pas été en mesure de communiquer avec le navire d'où il provenait ni avec ses propriétaires. Des recherches ont donc été entreprises. De nombreuses ressources ont été mises à contribution dans le cadre de cette intervention complexe. Parmi elles, un Cormoran, un Hercule, le navire de la Garde côtière (NGCC) Leonard J Cowley, le NGCC Cygnus, le NGCC Wilfred Templeman, le navire de la Garde côtière auxiliaire Catalina Commander et le navire de pêche Lady Charlotte Star. Quatre membres d'équipage ont péri.*

*Les images des contrecoups de l'ouragan Katrina dans la partie américaine de la côte du golfe du Mexique ont bouleversé les Canadiens. La Garde côtière canadienne a été heureuse de tendre la main à la Garde côtière des États-Unis d'Amérique (United States of America Coast Guard) au cours de l'organisation des secours. En septembre 2005, le navire de la Garde côtière canadienne, le NGCC Sir William Alexander, a été dépêché dans le golfe du Mexique en même temps que des navires de la marine canadienne ainsi qu'une embarcation rapide d'intervention et d'un hélicoptère. Le NGCC Sir William Alexander, qui est basé à Dartmouth en Nouvelle-Écosse, a participé au transport des charges lourdes au cours des semaines qui ont suivi le passage de l'ouragan dévastateur.*

*Le 4 septembre, dans le cadre de la contribution de forces canadiennes aux interventions de secours à la suite de l'ouragan Katrina appelée Opération UNISON, deux Griffon CH-146 ont également été envoyés à la United States of America Coast Guard Air Station de Cape Cod au*

*Massachusetts afin de l'aider à s'occuper du secteur de R-S qui relève de Boston pendant la fin de semaine de la fête du travail. Les appareils ont été renvoyés à leur escadron le 12 septembre. Les six hélicoptères H60 Jayhawk qui sont normalement parés à intervenir en R-S dans cette région ont été utilisés dans le cadre des interventions de secours aux victimes des inondations sur la côte du golfe du Mexique.*

## **6. La planification du programme en 2005 : la situation actuelle**

Cette section du Rapport annuel s'intéresse à plusieurs enjeux de R-S importants que relève le Plan du programme de 2005, 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.

Ces questions s'articulent autour de ces quatre [orientations stratégiques](#) du Programme national de R-S qui ont été approuvées par le CIRS en décembre 2005. Soit :

- la R-S sans faille
- la R-S dans le Nord
- la R-S en mer
- les bénévoles de R-S

### **Coordination et pérennité des bénévoles**

Les résultats d'un sondage auprès des bénévoles de R-S complété en 2005 ont indiqué que de façon générale le maintien en fonction, le recrutement et le manque de fonds pour l'équipement et la formation préoccupent les équipes de bénévoles de R-S. Ce sont ces trois sujets soit le recrutement, la formation et le maintien en poste que le sondage destiné aux chefs d'équipe a abordés. Le SNRS a mis en branle cette initiative afin de soutenir la collectivité bénévole qui constitue un élément essentiel du Programme national de R-S. Les personnes interrogées ont fait un récit détaillé et senti des difficultés qu'éprouvent leurs groupes qui servira de point de repère à un travail plus approfondi dans ce secteur. Résultat, en décembre, le CIRS a donné son approbation à une étude plus complète sur les bénévoles de R-S.

### **Fréquences de télécommunications et de travail interorganismes**

Il est indispensable d'améliorer l'interopérabilité et la connectivité des ressources spécialisées sur le plan national. De longues discussions entre les porte-parole du Groupe national de travail sur les communications radio en R-S et d'Industrie Canada ont débouché sur une recommandation faite à Industrie Canada. Il s'agit d'instaurer une fréquence commune réservée aux divers organismes de R-S lorsqu'ils effectuent les premières interventions. En 2005, Industrie Canada a donné son approbation à l'utilisation de la fréquence nationale interorganismes de recherche et de sauvetage (FNIORS) 149.080 MHz, un réseau en modulation de fréquence sur THF servant à établir un premier contact entre les premiers intervenants lors d'une R-S au sol. Le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol a accepté la responsabilité pour la maintenance de cette norme.

### **Alertes de R-S par téléphone portable (9-1-1)**

Au cours de la saison de navigation de plaisance de 2005 et en vertu d'une [recommandation Bureau de la sécurité des transports du Canada à la suite du naufrage du \*Lady Duck\* en 2002](#), un nouveau comité de sécurité nautique de la région de la capitale nationale a commencé à informer les plaisanciers de l'existence d'une couverture radio et de la possibilité de lancer des alertes en utilisant le système téléphonique 911 lors de cas de R-S sur la rivière des Outaouais. Des bulletins d'information et des affiches ont été placés aux écluses et sur les quais aux accès à la rivière des Outaouais par le canal Rideau et par Carillon.

De plus, un avis au sujet de la couverture radio a été ajouté à un dépliant dont la majorité des plaisanciers disposent et qui comporte également des renseignements sur les frais et les heures d'exploitation des écluses. Un prospectus d'une page disponible dans les deux langues officielles sera distribué dans les postes d'éclusage de Parcs Canada et par les unités sous-marines de la police. Les capitaines de navires en détresse sont priés de se servir de leur portable et de composer le 911. Ils disposent maintenant d'une couverture 365 jours par année et 24 heures sur 24.

### **Fonds des nouvelles initiatives de R-S (FNI de R-S)**

En août 2005, dans le cadre du projet du gouvernement du Canada pour rehausser la gestion financière et le contrôle financier, le Conseil du Trésor du Canada a adopté de nouvelles modalités et conditions relatives à sa contribution au FNI. Ces nouvelles conditions précisent et renforcent les questions de gestion financière et d'autorisation relatives aux budgets d'immobilisations, de fonctionnement et d'entretien des projets du FNI de nouvelles procédures permettent maintenant de cibler les personnes imputables.

Pour les dépenses d'exploitation et d'immobilisations des projets de ministères fédéraux qui ont des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage, le financement est transféré du SNRS aux ministères individuels par le biais de la Mise à jour annuelle des niveaux de référence (MJANR) et du Processus du budget supplémentaire des dépenses.

### **Répercussions des changements à la politique de sécurité nationale sur le Programme national de R-S**

En 2005, le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada (SPPCC) s'est rapproché du SNRS en matière de coopération et de coordination en se joignant au CIRS et à ses sous-comités. Ceci permettra de s'assurer que les changements en cours à la Politique de sécurité nationale ainsi que sont impact sur le Programme national de recherche et de sauvetage sont complètement considérés. Le SNRS fait maintenant partie d'un comité interministériel du SPPCC sur la sécurité publique.

En 2005, Environnement Canada (EC) continue à collaborer avec d'autres ministères fédéraux afin de faire avancer les visées du gouvernement en matière de sécurité et de protection. De concert avec la Sécurité publique, Ressources naturelles Canada et d'autres ministères, EC a développé des réalisations scientifiques devant mener à la mise en oeuvre de la première stratégie nationale d'atténuation des catastrophes. De façon générale, EC doit créer un système d'alerte rapide intégré afin d'identifier et de prévoir les risques relatifs aux intempéries et aux dangers vis-à-vis de l'environnement et alerter la population.

### **Renseignements sur la prévention par le biais de moyens de communication électroniques**

2005 était la troisième année du programme quinquennal de modernisation du Service météorologique du Canada (SMC). La consolidation des méthodes de prévision du SMC a favorisé la création de cinq Centres de prévision des intempéries et de deux Centres de météorologie aéronautique du Canada. De nouveaux outils conçus pour les phénomènes météorologiques ayant un impact important ont été mise en place. L'an dernier, le SMC a décidé d'investir afin d'accroître la fiabilité et la performance du site Web « weatheroffice » (le site Web météorologique du SMC). Les demandes de renseignements que reçoit le site ont continué à augmenter en 2005 avec une moyenne de 430 000 réponses par jour, soit environ 100 000 de plus qu'en 2004. Ce site a reçu 40 % de toutes les visites effectuées sur les sites Web fédéraux.

## **Des données de R-S accessibles et de qualité**

Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage de Trenton continue d'améliorer le système de gestion des missions de R-S. Tous les contrôleurs du CCCOS s'en servent couramment pour l'enregistrement de données, la cartographie, la planification des recherches et la recherche de bases de données. Il s'agit d'un système stable qui contribue à l'amélioration continue du centre.

En 2005, l'Association civile de recherches et de sauvetage aériens (ACRSA) a débuté la création d'un système de gestion (le système de gestion de l'ACRSA) lui permettant de surveiller ses ressources, son personnel, la formation et les heures consacrées aux interventions.

Parcs Canada s'est penché sur des questions de qualité des données et de normes tout en procédant à la mise en place du système national de surveillance. Ce système est doté de catégories représentées par un code de couleur visant à marquer la gravité des situations. Il a pour but de permettre à Parcs Canada de rapporter de façon exacte la fréquence des situations ainsi que leur gravité et de procéder à une analyse et à une présentation des données sur les incidents à l'échelle nationale. Parcs Canada se sert de ces données afin de faire des rapports sur la sécurité des visiteurs et sur l'efficacité du programme dans l'ensemble du système.

## **Planification en cas de catastrophes à bord des gros navires de passagers**

Le 30 mars 2005, un exercice sur table et un colloque de grande envergure visant à simuler un important accident en mer ont eu lieu au Collège de la Garde côtière canadienne. L'objectif était d'évaluer la façon d'intervenir immédiatement en cas d'urgence, de composer avec une évacuation possible d'un bateau et par la suite avec l'accueil et le triage médico-chirurgical des victimes ainsi qu'avec les soins à prodiguer aux survivants. La plupart des leçons tirées de cet exercice sont relatives à l'intervention elle-même. On s'est penché sur des questions telles que l'efficacité de la coordination et de l'organisation, les communications avec le public et la clarté du processus décisionnel.

Également, en septembre 2005, un exercice conjoint de R-S maritime internationale appelé exercice *Ocean Guardian* a eu lieu au large de la péninsule Burin. La participation des autorités françaises et des unités de R-S de St. Pierre et Miquelon et la coopération d'exploitants de traversiers civils a conféré une dimension internationale à l'évènement et a rendu la simulation plus réaliste.

## **La réponse du programme de R-S à l'augmentation prévue de l'utilisation des balises de localisation personnelle (BLP) au Canada**

En 2005, le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) a ébauché de nouvelles normes afin de les harmoniser avec celles des balises de localisation personnelle (BLP) des États-Unis. Invoquant l'écart grandissant entre les marchés des BLP canadiens et américains et particulièrement l'absence actuelle de balises à code canadien approuvées disponibles pour les consommateurs canadiens, le SNRS a demandé au Comité interministériel de recherche et de sauvetage d'approuver sa révision de la norme de rendement canadienne pour les BLP de 406 MHz. Il est important que les Canadiens continuent d'avoir accès à des BLP abordables et approuvées.

## **7. Activités provinciales et territoriales**

Les porte-parole des provinces et des territoires se réunissent deux fois par année afin d'aborder des questions de R-S d'intérêt commun. Ensemble, ils forment le Conseil national de recherche et de sauvetage au sol (CNRSS) et font état des activités et des nouvelles préoccupations. Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) y participe et fournit les services de secrétariat pour les réunions du CNRSS. Un important travail a été réalisé lors de la réunion du

CNRSS tenue à Charlottetown en octobre 2005. Il a en effet été décidé que la plupart des provinces et des territoires continueront d'être représentés au Conseil par les Organisations de mesures d'urgence (OMU). De plus, on a octroyé le droit de vote à la Gendarmerie royale du Canada, à Parcs Canada et à l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS). Le Conseil a également accepté d'être responsable de la fréquence radio commune aux intervenants en R-S au sol, qui doit être approuvée par Industrie Canada.

## **8. Autres résultats**

### **R-S dans le Nord**

Le Comité interministériel de R-S a accepté de continuer à faire du Nord l'une des quatre orientations stratégiques du Programme national de R-S. Il a approuvé un projet visant à revoir les services disponibles dans le Nord et a recommandé des modifications dans la prestation de ces services pour tenir compte de l'augmentation des activités. L'initiative est conforme à la vision du fédéral qui est celle d'un développement et d'une souveraineté de l'Arctique qui passe par l'amélioration de la recherche et du sauvetage en collaboration avec les Forces canadiennes et avec d'autres partenaires de R-S.

### **Fonds des nouvelles initiatives de R-S**

L'évaluation du FNI de R-S en 2005 a permis de conclure que le programme avait « beaucoup de mérite » aux yeux des intervenants en R-S. L'évaluation a permis de reconnaître l'unicité du programme et de ses initiatives lorsqu'il s'agit d'assurer une prestation efficace et sans faille de services de R-S. C'est en s'appuyant sur un tel constat que le Secrétariat du Conseil du Trésor a approuvé les nouvelles modalités du FNI 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 afin de 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. Le FNI est accessible à tous les Canadiens et à tous les organismes canadiens de R-S par le biais des organismes et des partenaires fédéraux, provinciaux et territoriaux.

En 2005-2006, le Fonds a approuvé 33 nouveaux projets totalisant 5 millions de dollars, alors que 25 autres, des exercices précédents, totalisant 3 millions de dollars ont suivi leur cours. Près de la moitié des projets portaient sur la prévention et l'intervention, les deux objectifs du Programme national de R-S. Le quart des initiatives était dans l'intérêt des bénévoles et le quart permettait de faire progresser la recherche et le développement

### **Vérifications des projets du FNI**

Chaque année, le SNRS procède à la vérification d'une sélection de projets pour veiller à ce qu'ils soient exécutés avec la diligence nécessaire et pour offrir au public la garantie que l'on fait bon usage des fonds. Ces vérifications aident le SNRS à mieux gérer le programme et à déceler les risques et les priorités en vue de vérifications futures. En 2005, cinq projets du FNI ont fait l'objet d'une vérification et ce sont principalement la communication des rapports et les communications qui ont retenu l'attention.

### **COSPAS-SARSAT**

Le Canada est l'un des pays fondateurs du système international de R-S par satellite [COSPAS-SARSAT](#). Le SNRS représente les intérêts de programmation internationale du Canada au sein



du système COSPAS-SARSAT. Le ministère de la Défense nationale exploite et veille à l'entretien de la portion terrestre canadienne qui se compose du Centre de contrôle des missions qui dispose d'un site auxiliaire, de trois satellites sur orbite terrestre basse, de deux satellites géostationnaires, d'un satellite de développement géostationnaire et d'un centre de tests et d'évaluation pour les instruments de vol qui sont mis au point, conçus et fabriqués au Canada.

En 2005, le Secrétariat international de COSPAS-SARSAT a quitté Londres en Grande-Bretagne pour venir s'installer à Montréal. En novembre, le conseil de l'organisme a tenu sa 35<sup>e</sup> assemblée au quartier général de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il s'agissait de l'une des quatre rencontres auxquelles a assisté une délégation canadienne qui a été menée par le SNRS en 2005. Les trois autres réunions ont eu lieu en Grande-Bretagne. De plus, le SNRS a dirigé les délégations canadiennes lors de trois rencontres bilatérales avec les États-Unis afin de discuter du déploiement de nouveaux systèmes de satellite de recherche et de sauvetage sur orbite terrestre moyenne.

### **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 et permet d'intervenir. C'est le Registre des balises de détresse, que gère le SNRS, qui contient l'information nécessaire aux interventions de recherche et de sauvetage. Le Registre renferme les renseignements de base sur les propriétaires de balises et lorsqu'il est bien rempli sur les personnes-ressources à rejoindre en cas d'urgence. Ce sont là des données qui améliorent le temps de réaction lors de situations et éliminent souvent les interventions inutiles à la suite d'une utilisation inappropriée de balises ou de fausses alertes. À la fin de 2005, plus de 9 000 balises avaient été inscrites. Les propriétaires de balises peuvent enregistrer et mettre à jour l'information nécessaire sur Internet à l'adresse URL <http://beacons.nss.gc.ca>.

### **Formation et Information**

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 2005, 25 % du contenu de ce répertoire a été mis à jour par le biais du dispositif interactif en direct du site. De plus, de nouvelles options de recherche ont été conçues afin de permettre aux usagers de trouver des organismes de R-S régionaux dans une province ou un territoire.

Le congrès annuel [SARSCÈNE](#) réunit environ 600 professionnels de la recherche et du sauvetage, aussi bien rémunérés que bénévoles, de partout au Canada et ailleurs dans le monde. Ils viennent échanger des renseignements, des exemples de pratiques exemplaires et forger un esprit collectif. Le congrès de 2005 a eu lieu à Charlottetown et l'Organisation des mesures d'urgence de l'Île-du-Prince-Édouard en était l'un des hôtes. L'évènement comportait 60 exposés, un salon professionnel, des jeux de R-S, des expositions d'aéronefs et d'équipements de R-S. Cette année, l'évènement mettait en vedette le défilé de vêtements de flottaison individuels que portaient les dignitaires locaux.

La [Revue SARSCÈNE](#) est publiée trois fois par an sur le site Web du SNRS. En 2005, plus de 40 articles et 33 reportages ont été publiés. Il s'agissait de portraits de groupes de bénévoles de R-S, de la couverture d'exercices multi-instances (EMI) importants, de l'intervention du Canada à la suite du passage de l'ouragan Katrina et de rapports sur des projets du FNI. De plus, on y a lancé une nouvelle chronique intitulée « Les gens de R-S » qui présente les réalisations personnelles et les nominations. Le service courriel a informé quelque 1 500 abonnés que de nouvelles publications étaient sur le point de paraître.



## Promotion et sensibilisation

Postes Canada a dévoilé un nouveau timbre en l'honneur de la R-S en juin 2005 à Victoria en Colombie-Britannique. En faisant cela, l'organisme a ainsi rendu un hommage d'envergure aux hommes et aux femmes qui consacrent leur vie à sauver celle des autres. Conçue de concert avec le SNRS, la série de quatre timbres illustre les efforts de R-S au sol, dans les airs et en mer et est entourée d'images du système de communication par satellite COSPAS-SARSAT.



Le programme annuel de prix du SNRS a remis à Barry Nash de Barachois, à Terre-Neuve-et-Labrador le prix pour réalisation exceptionnelle en recherche et sauvetage de 2005 pour ses états de service et son dévouement à la R-S au Canada. Pendant 22 ans, M. Nash a été un véritable pilier dans sa collectivité et l'une des forces créatrices de l'Association de R-S de Terre-Neuve-et-Labrador en 1996.

Six personnes ont reçu des Certificats de mérite en reconnaissance de l'excellence de leur contribution aux efforts de R-S :

- Lloyd Freese, Haines Junction, Yukon (Parcs Canada et Kluane SAR)
- Douglas Popowich, Brandon, Manitoba (bureau du commissaire des incendies)
- Peter Spear, Calgary, Alberta (Patrouille canadienne de ski)
- Rick Staley, Haines Junction, Yukon (Parcs Canada et Kluane SAR)
- Horace Webb, South Porcupine, Ontario (Porcupine Area Search and Rescue Institute)
- Colin Wiebe, Abbotsford, Colombie-Britannique (Central Fraser Valley SAR)

## 9. Conclusion

Le but de la recherche et du sauvetage est de sauver des vies en mettant en place des programmes de prévention pour éviter les urgences et fournir des services sans faille aux personnes qui se trouvent dans une situation de détresse. Le Canada doit relever d'importants 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 dévoués et courageux qui oeuvrent au sein du gouvernement, des organismes sans but lucratif, dans le secteur privé ainsi que des milliers de bénévoles qui travaillent ensemble afin de 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 la planification des activités futures et de la présentation de rapport à la population canadienne sur les résultats obtenus.