

---

DIRECTION GÉNÉRALE  
DE LA VÉRIFICATION  
ET DE L'ÉVALUATION

---

AUDIT AND EVALUATION  
DIRECTORATE

---

ÉVALUATION DE L'INTÉGRITÉ DES PROGRAMMES I  
- RECHERCHE ET SAUVETAGE (SAR)  
NUMÉRO DE PROJET 2004-60251  
RAPPORT FINAL  
LE 30 SEPTEMBRE 2005



## TABLE DES MATIÈRES

<b>I.</b>	<b>RÉSUMÉ .....</b>	<b>I</b>
<b>1.0</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1</b>	<b>CONTEXTE.....</b>	<b>1</b>
<b>1.2</b>	<b>OBJECTIFS ET PORTÉE .....</b>	<b>2</b>
<b>1.3</b>	<b>MÉTHODE.....</b>	<b>3</b>
<b>2.0</b>	<b>OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>PERTINENCE.....</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>SUCCÈS .....</b>	<b>5</b>

**NOTE : Dans ce document, le genre masculin appliqué aux personnes désigne les hommes et les femmes.**

## I. RÉSUMÉ

### INTRODUCTION

En août 1999, Pêches et Océans Canada (MPO) a présenté un rapport au Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) dans le cadre de l'Intégrité des programmes sur des questions liées à sa fonction de recherche et sauvetage maritime (SAR).

### CONTEXTE

*Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes – Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada* pose qu'il est crucial d'assurer l'intégrité des programmes indispensables pour la santé, la sécurité et le bien-être des Canadiens et des Canadiennes. L'Intégrité des programmes I était une initiative pangouvernementale conçue pour assurer le financement des programmes afin de rétablir la capacité de l'administration fédérale d'exécuter des programmes essentiels. Ce financement s'imposait pour rétablir la confiance et la crédibilité de la capacité globale du Ministère d'offrir ses services fondamentaux au peuple canadien.

L'Intégrité des programmes I est une initiative de financement horizontale découlant de la nécessité de rétablir des programmes essentiels sapés par les décisions prises dans le contexte de l'Examen des programmes, en 1994. En 2000, plus de 100 millions de dollars par année ont été accordés au MPO pour une période de cinq ans afin de corriger les problèmes relatifs à l'Intégrité des programmes. Le financement de l'initiative a pris fin en 2004-2005.

Bien que les services de SAR aient été exemptés des compressions de 1994 résultant de l'Examen des programmes, les diminutions d'autres programmes ont réduit la flotte du MPO, sapant ainsi la capacité de la fonction SAR de maintenir les niveaux de couverture antérieurs. En outre, les changements technologiques introduits dans les centres de recherche et sauvetage exigeaient davantage de ressources et accroissaient les responsabilités du personnel.

Concernant SAR, le financement accordé au titre de l'Intégrité des programmes était censé être consacré à deux préoccupations importantes : 1) la capacité d'intervenir grâce à une couverture adéquate; 2) la plus grande charge de travail des centres de sauvetage. On comptait améliorer la capacité d'intervenir en cas d'incidents SAR côtiers en construisant huit embarcations de sauvetage et huit nouvelles stations terrestres SAR réparties dans quatre régions, de façon à remplacer partiellement les gros navires de patrouille (patrouilleurs) dont l'utilisation coûte plus cher.

### [Section coupée en vertu de a.69 (g) re (c) de AIPRP]

### OBJECTIFS ET PORTÉE

Les objectifs de l'évaluation consistaient à :

1. *Établir la pertinence du Programme*, autrement dit déterminer dans quelle mesure les activités entreprises dans le contexte de l'Intégrité des programmes I concordaient avec les priorités du MPO, de sa clientèle et du gouvernement fédéral.

2. *Déterminer le degré auquel le programme avait atteint ses objectifs initiaux*, autrement dit établir dans quelle mesure le Programme avait obtenu les résultats escomptés, à savoir :

- une amélioration de la capacité de recherche et de sauvetage;
- une capacité accrue d'assumer des charges de travail plus lourdes dans les centres de sauvetage;
- une réduction du risque de pertes de vies.

L'évaluation portait sur la période de 2000-2001 à 2004-2005.

### CONCLUSIONS GLOBALES

- **[Section coupée en vertu de a.69 (g) re (c) de AIPRP]**
- Puisque les stations et les embarcations de sauvetage sont en service depuis peu, l'effet complet de ces mesures reste encore à déterminer.

#### *Pertinence*

- La Garde côtière canadienne (GCC) joue un rôle clé dans le système national de transport maritime en tant qu'élément du MPO, en contribuant à maintenir la sécurité maritime, à faciliter les échanges et le commerce maritime et à protéger l'environnement marin et d'eau douce.
- Le financement du Programme SAR au titre de l'Intégrité des programmes I a amélioré la capacité d'intervenir en cas d'incidents côtiers nécessitant des opérations de recherche et de sauvetage grâce à l'ajout de huit nouvelles stations terrestres et de huit nouvelles embarcations de sauvetage, a facilité l'utilisation de grands patrouilleurs au large et a augmenté l'effectif des CCCOS et des sous-centres de sauvetage en mer. Ces initiatives entreprises dans le contexte de l'Intégrité des programmes I ont contribué à la réalisation de l'objectif stratégique du MPO consistant à assurer des eaux navigables sûres et accessibles et au rôle de la GCC lié à la sécurité maritime.

#### *Succès*

- Le MPO a mené à bien ses initiatives dans le contexte de l'Intégrité des programmes I un peu plus tard que prévu, mais il a atteint les buts et les objectifs du Programme.
- Les initiatives de l'Intégrité des programmes I ont pris fin avec l'achat et la construction des huit embarcations de sauvetage et des huit stations de SAR, qui sont désormais toutes en service. Le personnel d'équipage nécessaire a été embauché et il a reçu la formation voulue lorsque les nouvelles stations et les nouvelles embarcations ont été mises en service.
- On a mené à bien le recrutement et la formation des 18 coordinateurs des opérations de sauvetage aux CCCOS et aux sous-centres de sauvetage en mer, rendus nécessaires par une charge de travail croissante. On a affecté les coordonnateurs des opérations de

sauvetage aux secteurs où les risques sont particulièrement élevés, et tous les centres de coordination disposent du personnel nécessaire 24 heures sur 24 tous les jours, l'année durant.

## 1.0 INTRODUCTION

### 1.1 CONTEXTE

*Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes – Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada* pose qu'il est crucial d'assurer l'intégrité des programmes indispensables pour la santé, la sécurité et le bien-être des Canadiens et des Canadiennes. L'Intégrité des programmes I était une initiative pangouvernementale conçue pour assurer le financement des programmes afin de rétablir la capacité de l'administration fédérale d'exécuter des programmes essentiels.

En 1994, les services SAR ont été expressément exemptés des compressions que le gouvernement avait décidé d'imposer dans le contexte de l'Examen des programmes. Toutefois, les diminutions d'autres programmes ont considérablement réduit la flotte du MPO, sapant ses possibilités de maintenir les niveaux de couverture SAR antérieurs. La viabilité du Programme SAR a donc souffert des conséquences cumulatives — et imprévues — des compressions résultant de l'Examen des programmes.

En outre, les changements technologiques dans le contexte des télécommunications maritimes et les améliorations de la planification informatique de la recherche de même que des techniques de recherche ont influé sur l'environnement de travail du personnel des CCCOS. Les nouveaux outils ont accru l'efficacité de la couverture SAR dans de mauvaises conditions, mais leur utilisation exige davantage des ressources des centres, accroît les responsabilités du personnel et génère des augmentations considérables du volume et de la rapidité des échanges d'information.

#### **[Section coupée en vertu de a.69 (g) re (c) de AIPRP]**

Le financement accordé à la fonction SAR dans le contexte de l'Intégrité des programmes I était censé répondre à deux impératifs clés : 1) d'assurer une capacité d'intervention suffisante grâce à une couverture adéquate; 2) d'absorber une plus grande charge de travail en créant de nouveaux postes dans les centres de sauvetage, autrement dit :

- rétablir la couverture SAR, dans les secteurs des responsabilités du Canada en matière de SAR qui ont besoin de ressources primaires SAR, grâce à huit nouvelles embarcations de sauvetage et huit nouvelles stations terrestres, ainsi qu'au financement supplémentaire nécessaire pour déployer un minimum de patrouilleurs;
- recruter du personnel SAR supplémentaire dans quatre centres de recherche et sauvetage, afin d'absorber la charge de travail accrue.

Les responsables de la fonction SAR devaient embaucher, former et réaffecter 64 équivalents temps plein (ETP) aux 8 nouvelles embarcations de sauvetage et stations ainsi qu'embaucher 12 nouveaux coordonnateurs de la recherche et sauvetage en mer ainsi que 6 nouveaux agents de soutien de la recherche et sauvetage. En outre, le financement de transition de la fonction SAR devait supporter les coûts associés aux patrouilleurs pour assurer la couverture SAR jusqu'à ce que les nouvelles embarcations et stations de sauvetage soient prêtes à entrer en service.

## Financement

Les ressources financières affectées dans le cadre de l'Intégrité des programmes sont présentées dans le tableau suivant. Ce financement doit prendre fin en 2005-2006.

**Tableau 1.2 : Ressources financières par élément et par année (en milliers de dollars)**

Élément/sous-élément	2000-2001	2001-2002	2002-2003	Permanent
<b>SAR</b>	41 300 \$	40 600 \$	33 600 \$	20 500 \$
➤ Embarcations et stations de sauvetage	17 000 \$	14 400 \$	8 100 \$	5 800 \$
➤ Centres de sauvetage maritime et aéronautique conjoints/ coordonnateurs et agents de soutien des centres de sauvetage en mer	1 200 \$	1 200 \$	1 200 \$	1 200 \$
➤ Patrouilleurs SAR	9 500 \$	13 500 \$	13 500 \$	13 500 \$
➤ Financement de transition	13 600 \$	11 500 \$	10 800 \$	0 \$

On avait prévu un financement de transition de 35,9 millions de dollars pour la période de trois ans de 2000-2001 à 2002-2003 afin d'assurer la couverture SAR jusqu'à ce que les nouvelles embarcations de sauvetage et stations soient totalement mises en service.

Ce financement de transition avait pour objet de soutenir les navires et leurs équipages afin que les activités SAR puissent être maintenues durant toute la période de mise en place des embarcations et des stations de sauvetage.

## 1.2 OBJECTIFS ET PORTÉE

### Objectifs

Les objectifs de l'évaluation consistaient à :

1. *Établir la pertinence du programme*, autrement dit déterminer dans quelle mesure les activités entreprises dans le contexte de l'Intégrité des programmes I concordent avec les priorités du MPO, de sa clientèle et du gouvernement fédéral.
2. *Déterminer jusqu'à quel point le Programme avait atteint ses objectifs initiaux*, autrement dit établir dans quelle mesure le Programme avait obtenu les résultats escomptés, à savoir :
  - une amélioration de la capacité de recherche et sauvetage;
  - une capacité accrue d'assumer des charges de travail plus lourdes dans les centres de sauvetage;
  - une réduction du risque de pertes de vies.

## **Portée**

L'évaluation portait sur la période de 2000-2001 à 2004-2005.

## **Facteurs à évaluer**

Les facteurs à évaluer précisés dans le CGRR ont servi de base pour l'évaluation de la pertinence et du succès du Programme.

### **Pertinence**

- Les activités entreprises dans le contexte de l'Intégrité des programmes I correspondaient-elles aux priorités du MPO?

### **Succès/progrès**

- Dans quelle mesure les fonds de l'Intégrité des programmes ont-ils contribué à accroître la capacité et l'aptitude à composer avec des exigences croissantes et changeantes dans les secteurs ciblés?
- Jusqu'à quel point le système de mesure du rendement et de présentation de rapport pour les volets financés grâce à l'Intégrité des programmes I a-t-il été efficace?
- Les renseignements sur le rendement ont-ils été obtenus assez rapidement pour qu'il soit possible de mesurer, gérer et rendre compte efficacement du degré de succès des initiatives des programmes?

Dans quelle mesure le programme a-t-il :

- réduit le risque de pertes humaines et matérielles?
- assuré la couverture SAR maximale grâce à une sélection optimale des sites? Grâce aux patrouilleurs SAR?
- amélioré la capacité de réaction en cas d'incidents SAR côtiers?
- accru la capacité du personnel des centres de sauvetage d'assumer leur charge de travail?

## **1.3 MÉTHODE**

L'évaluation comportait trois étapes : planification, exécution et présentation de rapport. La méthode d'évaluation a été établie pendant l'étape de planification du projet.

Un comité consultatif a été créé pour l'évaluation afin de donner des conseils sur le mandat, la méthode à employer, les contacts choisis pour les entrevues avec les « informateurs clés » et les autres secteurs d'intérêt et enfin la validation factuelle des projets de rapports consultatifs. Ce Comité était composé de représentants des secteurs des Sciences, de la Gestion des pêches et de l'aquaculture, de la Garde côtière canadienne, des Ressources humaines et Services intégrés ainsi que de l'Unité des Services juridiques du Ministère.



L'approche choisie était conçue afin de concorder le mieux possible avec les objectifs et les enjeux de l'évaluation. La Direction générale de la vérification et de l'évaluation (DGVE) a eu recours aux techniques suivantes pour réaliser l'évaluation :

- examen de la documentation, des bases de données et des dossiers pour la composante SAR;
- entrevues avec les informateurs clés :
  - personnel de l'administration centrale du MPO;
  - personnel régional des régions des Maritimes, de Terre-Neuve-et-Labrador, du Québec, du Centre et de l'Arctique et du Pacifique.

### *Examen de la documentation, des bases de données et des dossiers*

L'équipe d'évaluation a étudié tous les documents et dossiers pertinents quant à l'Intégrité des programmes; elle en a tiré des données quantitatives et qualitatives sur les objectifs, les activités et les résultats des tâches accomplies jusqu'à présent dans ce contexte.

Les principales sources d'information étaient les suivantes :

- CGRR de l'Intégrité des programmes I;
- Plan stratégique ministériel (2000);
- Rapports ministériels sur le rendement annuels (RMR);
- Rapports provisoires (détaillés) sur l'Intégrité des programmes (2002);
- Rapports financiers et opérationnels;
- Analyse des besoins de la fonction SAR, 1999;
- Rapports nationaux sur le rendement des programmes maritimes de la GCC.

## **2.0 OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS**

### **2.1 PERTINENCE**

La Garde côtière canadienne (GCC) joue un rôle clé dans le système national de transport maritime en tant qu'élément du MPO, en contribuant à maintenir la sécurité, à faciliter l'échange et le commerce maritime et à protéger l'environnement marin et l'environnement d'eau douce.

Les activités nautiques s'accroissent au Canada; les tendances démographiques et économiques laissent entendre que la navigation de plaisance continue à se développer. L'engouement pour les embarcations plus petites et plus puissantes et l'augmentation parallèle du nombre de plaisanciers dans les eaux canadiennes a sensibilisé davantage la population aux problèmes de sécurité nautique et suscité de plus grands défis pour le Programme SAR. Environ un Canadien sur quatre est propriétaire d'un bateau, et les plaisanciers sont en cause dans plus de 60 p. cent des incidents de recherche et sauvetage en mer. En outre, la flotte de pêche des deux côtes compte environ 50 000 bateaux de pêche munis d'un permis, et le nombre de croisières en paquebot le long des côtes du Pacifique et de l'Atlantique ainsi que dans l'Arctique a nettement augmenté ces dernières années.

En 1994, les compressions résultant de l'Examen des programmes ont sapé la capacité SAR de la GCC. L'augmentation de la charge de travail a exigé davantage des ressources du Programme, ce qui a accru les risques de pertes de vie et de blessures dans les eaux navigables du Canada. Le financement accordé dans le contexte de l'initiative d'Intégrité des programmes en 2000-2001 visait à compenser le manque à gagner.

Le financement accordé à la fonction SAR dans le cadre de l'Intégrité des programmes I a amélioré la capacité d'intervenir en cas d'incidents côtiers nécessitant des opérations de recherche et de sauvetage grâce à l'ajout de huit stations terrestres et de huit embarcations de sauvetage, a facilité l'utilisation de grands patrouilleurs au large et a augmenté l'effectif des CCCOS et des sous-centres de sauvetage en mer. Ces initiatives entreprises dans le cadre de l'Intégrité des programmes I ont contribué à la réalisation des objectifs stratégiques du MPO d'assurer des eaux navigables sûres et accessibles et au rôle de la GCC lié à la sécurité maritime.

### **2.2 SUCCÈS**

#### *Stations et embarcations de sauvetage*

Le MPO a mené à bien les activités envisagées dans le cadre de l'Intégrité des programmes I un peu plus tard que prévu, mais il a atteint les buts et objectifs originaux du programme. Huit nouvelles stations et huit nouvelles embarcations de sauvetage sont en service depuis mai 2004. On a embauché et formé les membres d'équipage au fur et à mesure de la mise en service des nouvelles stations et embarcations de sauvetage. En outre, on a recruté dix-huit nouveaux coordonnateurs des opérations de sauvetage au sein des CCCOS et les sous-centres de sauvetage en mer afin d'absorber des charges de travail accrues.

L'initiative liée à la fonction SAR dans le cadre de l'Intégrité des programmes était axée sur l'amélioration de la capacité d'intervenir en cas d'incidents côtiers nécessitant des opérations de

recherche et de sauvetage, grâce à la construction de huit embarcations de sauvetage et huit nouvelles stations terrestres SAR réparties dans quatre régions et censées partiellement remplacer des patrouilleurs plus gros dont l'utilisation coûte plus cher.

La GCC a conçu un processus exhaustif de sélection des sites pour déterminer quels seraient les meilleurs ports possibles pour les stations des embarcations de sauvetage qui permettraient d'assurer des services SAR optimaux dans des régions données (côte centrale et Nord de la Colombie-Britannique, estuaire et golfe du Saint-Laurent, baie de Fundy, détroit de Northumberland et côte Ouest de Terre-Neuve). Les caractéristiques naturelles des ports et leurs infrastructures comptaient parmi les critères envisagés dans ce processus, dont l'élément le plus important était une étude scientifique de la couverture SAR, visant à faire en sorte que l'endroit choisi pour la station assure un maximum de sécurité aux marins. Les études de faisabilité et la procédure d'approbation officielles faisaient partie du processus. Des équipes d'experts ayant une expérience pratique du contexte de différents secteurs du MPO ont été chargées de l'application du processus de sélection des sites.

### **Site et date d'entrée en service des nouvelles stations SAR**

- Rivière-au-Renard (Québec), février 2003
- Havre-Saint-Pierre (Québec), juin 2003
- Saint John (N.-B.), juillet 2003
- Summerside (Î.-P.-É.), juillet 2003
- Port au Choix (T.-N.-et-L.), juillet 2003
- Lark Harbour (T.-N.-et-L.), août 2004
- Sandspit (C.-B.), septembre 2004
- Bella Bella/Shearwater (C.-B.), septembre 2004

La mise en service de ces nouvelles stations équipées d'embarcations de sauvetage dans le cadre de l'Intégrité des programmes a rétabli la couverture SAR le long de la côte centrale et de la côte Nord de la Colombie-Britannique, dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent, dans la baie de Fundy, dans le détroit de Northumberland et le long de la côte Ouest de Terre-Neuve.

Les nouvelles stations ont permis à la GCC de réduire son utilisation de gros patrouilleurs dans les secteurs correspondants. En outre, les nouvelles embarcations de sauvetage sont ultramodernes et conçues pour intervenir en toute sécurité par très mauvais temps. Elles disposent d'équipements électroniques de détection, de navigation et de communication de pointe. Dans leur rayon d'action, elles peuvent intervenir plus vite que des patrouilleurs.

<u>Nom de l'embarcation</u>	<u>Date d'acceptation</u>	<u>Site</u>
CAPE FOX	1 <sup>er</sup> mai 2003	Lark Harbour (T.-N.-et-L.)
CAPE NORMAN	1 <sup>er</sup> mai 2003	Port au Choix (T.-N.-et-L.)
CAP DE RABAST	29 juillet 2003	Havre-St-Pierre (Québec)
CAP ROZIER	29 juillet 2003	Rivière-au-Renard (Québec)
CAPE MUDGE	17 juillet 2003	Sandspit (C.-B.)
CAPE FAREWELL	28 août 2003	Bella Bella (C.-B.)
CAPE NORD	15 juin 2004	Saint John (N.-B.)
CAPE SPRY	15 juin 2004	Summerside (Î.-P.-É.)

### **Passation de marché**

Le délai original de livraison des huit nouvelles embarcations de sauvetage au plus tard le 31 mars 2003 était considéré comme ambitieux pour une activité d'acquisition distincte. (Les dates de livraison étaient en effet liées au calendrier de production, qui se prolongeait au-delà du 31 mars 2003.)

Les délais de soumission et les retards imprévus d'exécution des travaux ont repoussé la date de livraison des embarcations de sauvetage. En outre, le processus de sélection des sites des stations auxquelles les embarcations devaient être affectées n'a pas commencé [**Section coupée en vertu de a.69 (g) re (c) de AIPRP**]. On a conclu qu'il n'était pas réaliste que les nouvelles stations puissent être construites conformément au calendrier prévu, pour le 31 mars 2003. Afin de respecter les dates précisées dans le contrat, la gestion de chaque étape de l'exécution du projet a été accélérée dans toute la mesure du possible.

En mars 2003, le ministre a approuvé des dépenses supplémentaires de 5,58 millions de dollars (crédit 5) pour les embarcations et stations commandées dans le contexte de l'Intégrité des programmes, en raison d'une activité de planification préalable à l'approbation abrégée. Cette somme s'imposait pour qu'il soit possible de mener à bien la construction des quatre stations de sauvetage restantes, celles de Lark Harbour, Port au Choix, Sandspit et Shearwater/Bella Bella.

### ***Augmentation de l'effectif des centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et des sous-centres de sauvetage en mer***

La coordination des missions est un élément crucial des opérations SAR. C'est la phase des décisions qui définit la stratégie de recherche et de sauvetage, les ressources disponibles et la coordination des activités particulières des intervenants et des systèmes techniques. Elle est déterminante pour la décision optimale dans une situation SAR, par exemple lorsqu'il faut décider de déployer un hélicoptère rapide ayant une capacité opérationnelle limitée dans des conditions météorologiques difficiles, confier la mission à un aéronef moins rapide, mais doté d'un équipement de sécurité efficient, en charger plutôt un navire qui se trouve à être disponible,

ou encore y affecter un navire de la GCC. Plus de personnel est déployé dans les secteurs où les risques sont particulièrement élevés et tous les centres de coordination fonctionnent 24 heures sur 24, tous les jours, l'année durant.

Le recrutement et la formation des 18 coordonnateurs embauchés pour les CCCOS et les sous-centres de sauvetage en mer qu'il fallait pour absorber une charge de travail croissante ont été menés à bien, ce qui a donné à ces centres une capacité accrue pour se charger des activités SAR en plus de constituer des capacités de réserve et d'assurer un soutien de la coordination.

Tous les 18 postes identifiés financés grâce à l'Intégrité des programmes pour la fonction SAR ont été dotés à titre permanent. Ils comprennent six postes d'agent de soutien SAR (GT-3) et douze coordonnateurs SAR (GT-5) répartis dans quatre centres de recherche et sauvetage. Toutes les nouvelles recrues ont reçu la formation nécessaire et travaillent dans des centres de sauvetage comme prévu au départ. Ils ont tous été intégrés dans les horaires de travail de deux sous-centres de sauvetage en mer et de deux CCCOS. La formation qu'on leur a donnée était essentielle pour assurer un service de qualité constante. Une fois que les nouveaux employés ont acquis les compétences de base, une grande partie de la formation se fait sur le tas.

Le recrutement de nouveaux membres des CCCOS a eu un effet positif sur le personnel déjà en place qui a noté une amélioration de sa qualité de vie au travail. Il a rendu possible un assouplissement des horaires de travail, une meilleure planification, un soutien accru pour l'unité SAR ainsi que la formation nécessaire, tout en réduisant le niveau de stress chez les employés en place qui se sentaient surchargés de travail. Il en a résulté une amélioration de l'efficacité et de l'analyse des incidents, de la résolution de problèmes et de l'utilisation des ressources pour accomplir les tâches nécessaires.

### **Financement de transition et patrouilleurs SAR**

On avait prévu un financement de transition de 35,9 millions de dollars pour la période de trois ans de 2000-2001 à 2002-2003, afin d'assurer la couverture SAR jusqu'à ce que les nouvelles embarcations et stations de sauvetage deviennent entièrement opérationnelles. Ce financement de transition avait pour objet de payer les navires et leurs équipages afin que les activités SAR puissent être maintenues durant toute la période de mise en place des embarcations et des stations. Il a permis de maintenir et même d'accroître la couverture SAR au cours de la phase de mise en œuvre de l'initiative d'Intégrité des programmes.

Les embarcations de sauvetage assurent la protection nécessaire dans les eaux côtières tandis que les gros patrouilleurs peuvent être déployés dans des opérations SAR sur de longues distances, par gros temps, aussi bien dans les zones côtières qu'au large. Ils sont suffisamment polyvalents pour qu'on puisse les prépositionner dans les secteurs à risque ou pour des activités dangereuses et constituent des plates-formes très utiles afin d'assurer la coordination sur place dans le contexte des grandes opérations SAR.