

# RAPPORT ANNUEL 2007-2008 DU PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE



Gouvernement  
du Canada  
Secrétariat national  
Recherche et  
sauvetage

Government  
of Canada  
National Search  
and Rescue  
Secretariat

Canada 

## Table des matières

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| <b>1.0</b> | <b>Le Programme national de recherche et de sauvetage –</b>       |           |
|            | <b>Aperçu</b>   | <b>3</b>  |
| 1.1        | Introduction  | 3         |
| 1.2        | Cerner l'enjeu  | 3         |
| 1.3        | Principes directeurs  | 4         |
| 1.4        | Travail d'équipe et engagement                                    | 5         |
| 1.5        | Les bénévoles – Une ressource essentielle                         | 6         |
| 1.6        | Définir la mission  | 6         |
| 1.7        | Nouveaux défis  | 8         |
| <b>2.0</b> | <b>L'année financière 2007-2008 : réalisations et étapes clés</b> | <b>9</b>  |
| 2.1        | R-S aérienne  | 9         |
| 2.2        | R-S au sol et sur les eaux intérieures                            | 10        |
| 2.3        | Stratégie de R-S dans le Nord                                     | 11        |
| 2.4        | COSPAS-SARSAT   | 11        |
| 2.5        | R-S maritime  | 13        |
| 2.6        | Fonds des nouvelles initiatives de R-S                            | 13        |
| 2.7        | Sensibilisation et prévention                                     | 13        |
| 2.8        | Évaluation du bénévolat   | 15        |
| 2.9        | SARSCÈNE 2007   | 16        |
| 2.10       | Principales missions fédérales de R-S                             | 17        |
|            | 2.10.1 SRR de Halifax   | 19        |
|            | 2.10.2 SRR de Trenton   | 20        |
|            | 2.10.3 SRR de Victoria  | 20        |
| <b>3.0</b> | <b>La voie à suivre – Plans et priorités pour 2008-2009</b>       | <b>22</b> |
| 3.1        | Profiter de la technologie  | 22        |
| 3.2        | Éducation du public   | 22        |
| 3.3        | Travailler ensemble   | 23        |
| 3.4        | Bénévoles – Maintenir et renforcer les liens essentiels           | 24        |
| 3.5        | Questions d'actualité   | 24        |
| <b>4.0</b> | <b>Conclusion</b>   | <b>25</b> |
|            | <b>Annexe A</b>   | <b>26</b> |

# Le Programme national de recherche et de sauvetage en 2007-2008

## 1.1 Introduction

Le rapport annuel du Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS) sert à communiquer des renseignements importants aux ministres fédéraux assumant des responsabilités en matière de recherche et de sauvetage (R-S), ainsi qu'au Parlement et à la population canadienne. Le rapport est une mise à jour sur le programme, son organisation et les activités entreprises au cours de l'année financière 2007-2008. Il présente également un résumé des nouvelles tendances et des enjeux considérés comme directement et fortement liés au programme en 2008-2009 et au-delà.

## 1.2 Cerner l'enjeu

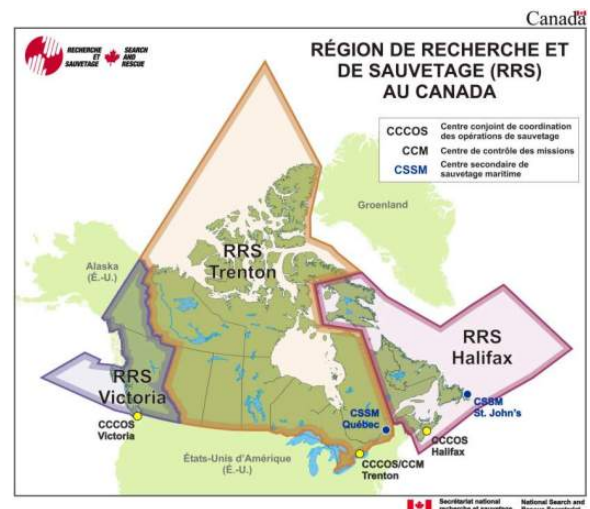
Le gouvernement canadien a l'obligation fondamentale, nationale et internationale, de venir en aide aux personnes en détresse.

Bon nombre de Canadiens ne se rendent pas compte de l'énormité du défi que représente le respect de cette obligation. Cet engagement s'étend sur le vaste espace aérien du Canada, sa masse terrestre tout entière et ses eaux territoriales, ainsi que sur des zones des océans Atlantique, Pacifique et Arctique qui ont été établis dans le cadre d'ententes internationales.

Ce secteur opérationnel englobe plus de 15,5 millions de kilomètres carrés.

Les quelque 10 000 incidents qui se produisent tous les ans, ou environ 27 incidents *chaque* jour de l'année, nécessitent une capacité d'intervention efficace, ainsi qu'un Programme national de recherche et de sauvetage fondé sur des politiques et des principes solides.

En plus de l'immensité même du Canada, son climat et sa géographie sont parmi les plus diversifiés du monde. Avec des températures qui varient entre -45°C en janvier et plus de 35°C en août, l'exposition à ces écarts extrêmes pose un défi



important pour la survie, plus particulièrement l'immersion en eau froide qui peut rapidement entraîner un choc thermique et l'hypothermie.

### 1.3 Principes directeurs

Le programme canadien de R-S est soutenu par des personnes engagées – rémunérées et bénévoles. Elles font invariablement preuve d'un professionnalisme et d'un courage remarquables. Cela a en partie contribué aux attentes élevées de la population canadienne face aux capacités de son système de R-S et de ses intervenants en la matière.

Les efforts et les engagements de chacun des organismes partenaires du PNRS sont façonnés et influencés par les deux piliers opérationnels suivants :

- intervention – garantir l'offre des capacités et des ressources nécessaires à des interventions efficaces de R-S dans toutes les régions du Canada;
- prévention – éduquer les personnes et organismes en ce qui a trait 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.



La réalité est telle que ce ne sont pas tous les incidents qui peuvent être évités ni toutes les personnes en détresse qui peuvent être sauvées. Cette réalité peut être adoucie en persuadant plus de Canadiens de mieux se renseigner sur les technologies, l'équipement et les techniques conçus pour assurer leur sécurité. Pour cette raison, la prévention au moyen de l'éducation est aussi importante que le maintien d'une capacité solide d'intervention en R-S.

### 1.4 Travail d'équipe et engagement

Ce qui fait la force du PNRS, plus particulièrement en ce qui concerne les interventions de R-S en cas d'incident, c'est une longue tradition d'entraide qui réunit les organisations et les organismes fédéraux, provinciaux, territoriaux et bénévoles en un système qui livre efficacement les ressources d'intervention appropriées pour répondre aux demandes de R-S. Chaque partenaire fournit des capacités et des services uniques et inestimables qui, s'ils sont bien combinés et coordonnés, se traduisent par des efforts communs d'intervention lors d'opérations de R-S.

L'engagement du gouvernement fédéral dans le PNRS est assumé par les six ministères ci-après nommés, dont l'autorité et les responsabilités diffèrent sur les plans de la prévention, de l'intervention et du soutien global.

- Ministère de la Défense nationale (Forces canadiennes [FC])
- Ministère des Pêches et des Océans (Garde côtière canadienne [GCC])
- Sécurité publique Canada (Gendarmerie royale du Canada [GRC])
- Environnement Canada (Service météorologique du Canada [SMC])
- Agence Parcs Canada
- Transports Canada (TC)

Les représentants de ces entités, en compagnie de représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor, de Ressources naturelles Canada, du Bureau du Conseil privé, du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, de Sécurité publique Canada, ainsi que d'un observateur du Conseil de recherche et de sauvetage au sol du Canada (CRSSC) forment le Comité interministériel de recherche et de sauvetage (CIRS) fédéral. Les représentants du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS) en assurent la présidence.

À l'échelle provinciale et territoriale, le CRSSC cherche à améliorer la prestation des services de R-S au sol et dans les eaux intérieures par l'élaboration coordonnée de politiques et de programmes. Le Conseil est composé de représentants des provinces et territoires, de l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS), de Parcs Canada et de la GRC. Le SNRS est un membre sans droit de vote du CRSSC, et fournit des services de secrétariat au Conseil.

### **1.5 Les Bénévoles – Une ressource inestimable**

Les organisations bénévoles jouent un rôle essentiel dans le soutien du PNRS. La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) appuie le programme de R-S en mer de la Garde côtière canadienne (GCC) L'Association civile de recherche et

de sauvetage aériens (ACRSA) amplifie les opérations de R-S des Forces canadiennes (FC). Ces deux organisations communiquent activement de l'information sur la sécurité aux collectivités de la navigation de plaisance et de l'aviation dans le cadre de programmes d'éducation.

L'ACVRS est l'organisation nationale qui représente les associations bénévoles provinciales et territoriales de R-S au sol. Bon nombre de groupes de bénévoles en R-S au sol se spécialisent également dans la R-S en eaux vives, dans les avalanches, dans les grottes, en montagne et en milieu urbain.



En raison du lien essentiel qui existe entre les forces policières et la R-S au sol, la GRC s'est récemment engagée à assumer le rôle de championne de la R-S au sol afin d'assurer une voix commune pour la R-S au sol dans le contexte fédéral.



## 1.6 Définir la mission

Les incidents qui nécessitent la R-S sont classés par catégories : les cas aériens, maritimes ou terrestres, tel que déterminé par la condition de détresse initiale.

Les FC ont la principale responsabilité d'intervenir dans le cadre des opérations de R-S aéronautiques, tout en étant appuyées par les bénévoles de l'ACRSA.

La GCC est responsable de la coordination des opérations de R-S maritimes se déroulant sur les voies navigables fédérales, notamment les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent, les littoraux océaniques du Canada, et les régions de R-S extracôtières qu'on lui a affectées. Les FC apportent un appui aérien à la GCC lors d'interventions en cas d'incidents maritimes, et un réseau important de bénévoles de la GCAC lui vient également en aide.

Dans le but d'assurer une coordination efficace de l'intervention en cas d'incidents aéronautiques et maritimes, les FC et la GCC exploitent trois Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS). La coordination des CCCOS est appuyée par deux Centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC) exploités par la GCC. Le Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) exploité par les FC à Trenton a été établi à la suite de la participation du Canada à COSPAS-SARSAT, le Système international de satellites pour les recherches et le sauvetage. Le CCCM est chargé de communiquer l'information pertinente relative aux balises de détresse générée par COSPAS-SARSAT à l'autorité appropriée en matière de R-S au Canada.

Les gouvernements provinciaux ou territoriaux (compétence provinciale et territoriale), et dans certains cas Parcs Canada (compétence fédérale), sont les principales autorités en R-S responsables de la coordination des opérations de R-S au sol et dans les eaux intérieures qui relèvent de leurs territoires de compétence respectifs. Ces opérations peuvent aller des sauvetages à la suite d'avalanches ou de mésaventures de navigation de plaisance sur les lacs et les rivières, aux recherches en région sauvage et la recherche en milieu urbain de personnes portées disparues, telles que des personnes qui partent en douce ou de jeunes enfants.

Au Canada, la plupart des opérations de R-S au sol nécessitent la mobilisation de ressources bénévoles. Des études récentes ont révélé qu'au Canada, les bénévoles sont responsables de 85 à 95 p. 100 des sauvetages. Ces sauvetages sont généralement effectués dans les premières 24 heures à la suite de l'incident, ce qui assure les meilleures chances de survie.

Bien que chaque catégorie d'opérations de R-S soit attribuée à une autorité coordinatrice, l'intervention de R-S devient souvent un effort commun entre de nombreux partenaires de R-S, dont les atouts peuvent être jugés nécessaires pour assurer l'intervention la plus appropriée et opportune en cas d'incident. Les opérations humanitaires sont des interventions effectuées par des ressources fédérales en R-S en cas d'incidents ne relevant pas du mandat fédéral, mais où la vie est en péril, telles que des évacuations sanitaires; il peut aussi s'agir d'appuyer ou de diriger des opérations de sauvetage dans des zones de compétence provinciale ou territoriale à la demande d'autorités civiles.

## **1.7 Nouveaux défis**

Le rythme accru de la mondialisation a entraîné une augmentation de

l'expédition maritime, ainsi que de l'exploration pétrolière et gazière extracôtière. En raison du réchauffement climatique, il est maintenant possible de voir des navires de croisière dans le passage du Nord-Ouest. Aussi, il y a eu une hausse de l'utilisation des routes polaires pour le transport aérien commercial entre l'Asie et l'Amérique du Nord.

Ces progrès dans les domaines du transport et de l'exploration commerciale favoriseront une plus grande activité dans le Nord et pourraient augmenter la fréquence des opérations et des missions de R-S.

Les données démographiques du Canada constituent un autre facteur à considérer. La majorité du pays est peu peuplée, car environ 90 p. 100 de la population canadienne habite à moins de 160 km de la frontière des États-Unis<sup>1</sup>. Cet éloignement peut limiter l'accessibilité aux intervenants en R-S et leur disponibilité. En outre, des décennies d'urbanisation ont diminué les compétences de la population dans le domaine de la survie en plein air et en milieu naturel. Étant donné la croissance de l'écotourisme, de plus en plus de Canadiens et de visiteurs s'aventurent dans l'arrière-pays<sup>2</sup>. Ce qui était autrefois le domaine des aventuriers très entraînés et équipés est maintenant ouvert aux personnes qui ne sont pas préparées et qui sont inexpérimentées. Un grand nombre d'entre elles sont mal préparées aux défis parfois mortels qui peuvent se présenter en milieu naturel, tels que le temps qui se détériore rapidement, les avalanches, les eaux et les mers tempétueuses ou un phénomène aussi prévisible que la tombée de la nuit.

Malgré les programmes d'éducation du public visant à promouvoir une expérience en plein air sécuritaire, en mer ou sur terre, le nombre d'opérations de R-S attribuables aux mésaventures d'adeptes du plein air augmente de plus en plus<sup>3</sup>. Des plaisanciers aux autres adeptes de plein air, plusieurs groupes démographiques dans l'ensemble de la société sont considérés comme à risque.

Les enfants, et en particulier, selon le *2007 World Drowning Report* de la Fédération internationale de sauvetage aquatique, les enfants immigrants, ne possèdent peut-être pas les compétences et les connaissances nécessaires pour participer en toute sécurité à des activités de loisir telles que la natation, la navigation de plaisance et d'autres activités nautiques<sup>4</sup>. Puisque de plus en plus de familles profitent du plein air, il est facile pour les jeunes enfants d'être

---

<sup>1</sup> CIA World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/print/ca.html>

<sup>2</sup> Voir par exemple, les initiatives stratégiques, « AdventureSmart: Report on Program Effectiveness », mars 2006, p. 22-34.

<sup>3</sup> British Columbia Provincial Emergency Program, GSAR Report 2002/2003, 26 février 2003.

<sup>4</sup> <http://www.lifesaving.org/download/2007%20ILS%20World%20Drowning%20Report.pdf>

distracts, de s'égarer ou de se trouver dans des situations dangereuses. La nécessité de promouvoir la sécurité en plein air, tant sur l'eau que sur terre, augmente. L'investissement dans des programmes d'éducation vitaux commence auprès de nos jeunes, que ce soit en classe, dans le cadre d'activités communautaires ou par l'intermédiaire des médias appropriés. Il est possible de dire sans trop s'avancer que la sensibilisation, le perfectionnement des compétences et le modelage des comportements jettent les bases de l'amélioration de la sécurité pour les générations à venir.

D'autres groupes d'âge sont également considérés comme à risque élevé, tels que les jeunes adultes dont la passion des sports extrêmes n'est parfois pas contrebalancée par la préoccupation pour les mesures de sécurité. Le Recensement du Canada de 2001 révèle que la population vieillissante du Canada, dont bon nombre des membres demeurent actifs et en santé jusqu'à un âge avancé, consacre des ressources importantes à la réalisation d'activités de loisirs plus exigeantes. La conception et la mise en œuvre de programmes de sécurité et de prévention sont essentielles à la modification des attitudes et des comportements.

Un autre nouveau défi pour la R-S est le phénomène urbain connu sous le nom de « départs en douce ». Il s'agit généralement de personnes âgées atteintes d'Alzheimer ou d'une forme quelconque de démence, qui s'éloignent sans prévenir de leur domicile ou de centres de soins infirmiers.

## **2.0 L'année financière 2007-2008 : réalisations et étapes clés**

### **2.1 R-S aérienne**

Le Canada a occupé un rôle d'avant-plan dans le domaine de la R-S en 2007. *Arctic SAREX*, un exercice de planification et d'intervention organisé par les FC, a réuni les intervenants en R-S du Canada, des États-Unis et de la Russie qui ont pu éprouver leur habileté à répondre à un désastre aérien dans l'Arctique à la Base Comox des FC, en Colombie-Britannique.



Dans le cadre de l'exercice, les FC ont parachuté au sol des trousse de survie à des victimes simulées. Le tout a été suivi par l'exercice *Arctic Orange*, mettant en scène des techniciens en R-S du 413<sup>e</sup> Escadron qui ont été parachutés sur la Station Alert des FC sur l'île d'Ellesmere, située dans le haut Arctique.

Transports Canada a annoncé des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* qui demande aux aéroports et aux organisations fournissant des services de contrôle de la circulation de mettre en œuvre des Systèmes de gestion de la sécurité. Les Systèmes de gestion de la sécurité sont des cadres formalisés permettant d'intégrer la sécurité dans les opérations quotidiennes d'une entité de transport.

## **2.2 R-S au sol et sur les eaux intérieures**

En 2007-2008, le CRSSC a rédigé son plan d'action quinquennal inaugural qui a été approuvé en principe par ses membres. Grâce au projet retenu par les responsables du Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S, un financement de trois ans est assuré, débutant en 2008-2009, pour soutenir la mise en œuvre du plan et l'élaboration d'un cadre de gestion officiel pour le Conseil. Ces mesures assureront l'avancement continu des travaux du Conseil destinés à améliorer la R-S au sol et sur les eaux intérieures au Canada.

En octobre 2007, le Conseil a de nouveau pu profiter d'une occasion de rencontrer le CIRS, et d'étudier les questions communes à toutes les administrations dans le cadre du PNRS.

En raison du rôle principal que jouent les services de police dans la prestation des services de R-S, la GRC a annoncé, lors de la réunion du Conseil de février 2008, qu'elle financerait un poste dont le ou la titulaire agirait à titre de principale personne-ressource pour la R-S au sol à l'échelle nationale. La GRC est tout à fait indiquée pour agir à titre de champion de la R-S au sol, puisqu'elle offre des services policiers dans 11 provinces et territoires. Au cours de l'année financière 2008-2009, la GRC a consulté les principaux membres de la collectivité de la R-S au sol pour préciser les responsabilités associées à ce rôle de champion.

De même, au cours de la réunion de février 2008, M. Vern Fraser de l'Organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse a été élu nouveau président du Conseil. Il a succédé à M. Jim McAllister qui avait occupé avec grand succès le poste pendant deux ans et qui prenait aussi sa retraite du *Provincial Emergency Program* (Programme provincial d'urgence) de la Colombie-Britannique.

L'expertise et les pratiques exemplaires de R-S du Canada sont reconnues dans le monde. Les Australiens ont récemment rencontré les représentants de Parcs

Canada afin d'en apprendre davantage sur le Système national de suivi des incidents (SSI), un outil de gestion de programme de Parc Canada qui permet de capturer et d'enregistrer des données sur les incidents liés à la R-S sur son territoire.

La protection de la population vieillissante du Canada, un point central du discours du Trône, constitue une priorité du plan d'action communautaire nationale sur la sécurité résidentielle. Le but du plan est d'offrir une initiative nationale d'intervention et de prévention destinée aux patients qui souffrent d'Alzheimer et à ceux qui en prennent soin, appuyée par la GRC, la Police provinciale de l'Ontario et la Société Alzheimer du Canada.

### **2.3 Stratégie de R-S dans le Nord**

Le groupe de travail sur la R-S dans le Nord, avec la participation du SNRS, a souligné l'engagement du gouvernement dans l'Arctique, et a mené une réflexion sur la nécessité de relever les défis que comportent les opérations dans cet environnement vaste et isolé. Un projet de grande ampleur financé par le FNI de R-S a été mis de l'avant en 2007 pour combler les lacunes dans la planification des exercices et adresser des campagnes de prévention aux destinataires particuliers de cette région. Le SNRS a participé aux discussions portant sur l'Année polaire internationale et les retombées de la R-S dans le Grand Nord du Canada.

### **2.4 COSPAS-SARSAT**

En tant que membre fondateur du programme COSPAS-SARSAT, qui appuie le Système international de satellites pour les recherches et le sauvetage, le Canada a participé à plusieurs réunions bilatérales et internationales en 2007-2008. Le SNRS, en collaboration avec les FC et ses autres collaborateurs fédéraux, a également représenté le Canada à une série de réunions spéciales de groupes de travail composés d'experts.



Ces groupes se sont penchés sur la gestion de la qualité et la planification à long terme du programme, et ont poursuivi l'élaboration de la nouvelle génération du Système satellite à orbite de hauteur moyenne pour la recherche et le sauvetage (MEOSAR).

Actuellement, le Canada élabore et met à l'essai des technologies terrestres liées à ce nouveau système et travaille en étroite collaboration avec ses partenaires internationaux pour définir des normes de rendement et d'essai pour l'ensemble du système qui assureront sa mise en œuvre sans heurt.

Un autre fait marquant de l'année 2007 a été la célébration du 25<sup>e</sup> anniversaire du COSPAS-SARSAT. Le Canada a présidé le Conseil pendant l'année de son anniversaire. Cette étape importante a été soulignée au cours des cérémonies d'ouverture de SARSCÈNE 2007 à Victoria, en Colombie-Britannique. Après presque 25 ans jour pour jour, M. Jon Ziegelheim a raconté l'histoire de son sauvetage. Cet incident a la particularité d'être le premier à avoir été détecté par le système COSPAS-SARSAT qui venait d'être mis en service et qui a aussi permis d'assister l'opération de R-S qui a suivi l'alerte. De septembre 1982 à décembre 2007, le système COSPAS-SARSAT a facilité le sauvetage d'au moins 24 798 personnes dans le cadre de 6 766 opérations de R-S dans le monde<sup>5</sup>.

Au SNRS, un effort concerté a été mis de l'avant afin d'actualiser le Registre canadien des balises de détresse émettant sur 406 MHz. Ainsi, 203 émetteurs de localisation d'urgence (ELT), 560 radiobalises de localisation des sinistres (RLS) et 736 balises de localisation personnelle (BLP) ont été enregistrés au cours de 2007, ce qui représente une augmentation du Registre des balises de détresse de plus de 15 p. 100. Des documents de communication ont été diffusés pour aviser les utilisateurs que le système cessera d'être à l'écoute des signaux provenant de balises émettant sur 121,5 MHz à compter du 1<sup>er</sup> février 2009, et de la nécessité de passer au système ELT modernisé et performant de 406 MHz.

<sup>5</sup> Données relatives au système COSPAS-SARSAT, Document n° 34, décembre 2008.

## **2.5 R-S maritime**

La GCC a réalisé une analyse des besoins en R-S. Les résultats de cette analyse constitueront la base de la planification future des acquisitions en immobilisations, des rôles, des responsabilités et des protocoles opérationnels pour garantir qu'une capacité efficace de R-S maritime dans les eaux canadiennes demeure une priorité.



La GCAC a entrepris de créer un guide de R-S, présentant les procédures principales pour améliorer les compétences et les habiletés de ses membres au cours des missions de R-S.

En sa capacité d'organisme de réglementation, Transports Canada a instauré de nouveaux règlements et de nouvelles normes de sécurité pour le rafting commercial en se fondant sur les pratiques exemplaires établies par l'industrie.

## **2.6 FNI de R-S**

Le FNI de R-S fait l'objet d'une allocation annuelle de 8,1 millions de dollars en vue d'améliorer les activités de prévention et d'intervention liées à la R-S au Canada. Au cours de l'année financière 2007-2008, le financement de 19 nouveaux projets a été approuvé, en plus des 20 projets en cours. Treize des nouveaux projets financés visent l'amélioration des capacités d'intervention, tandis que les six autres portent principalement sur des mesures de prévention. La plupart des résultats attendus des projets comprennent l'acquisition d'équipement et le financement de formations spécialisées pour des bénévoles.

## **2.7 Sensibilisation et prévention**

Le projet OPPortunité, un programme de bénévolat en matière de surveillance des conditions météorologiques d'Environnement Canada (EC) en collaboration avec les services de police, est devenu le projet de surveillance des services de police avec la participation de la GRC, de la Sûreté du Québec et du Service de police de la Ville de Montréal. Dans un élan d'expansion du programme à l'échelle nationale, des projets pilotes ont été mis sur pied en Saskatchewan, dans la ville de Québec et à Montréal. Le programme de bénévolat en matière de surveillance des conditions météorologiques d'EC permet de fournir des

avertissements météorologiques qui sont meilleurs et plus complets. En 2006-2007, EC a émis 15 000 avertissements.

En ce qui concerne la prévention, la *National Association for Search and Rescue* (NASAR) et la GRC ont renouvelé la convention de droits d'utilisation de « Pour survivre, reste près d'un arbre » au Canada. Cette convention confère à la GRC les pouvoirs de mettre à jour ce populaire programme de prévention dont le but est d'apprendre aux enfants la manière de ne pas se perdre, et ce qu'ils doivent faire, le cas échéant.



La GRC collabore également avec la Police provinciale de l'Ontario et la Société Alzheimer du Canada pour offrir au personnel des établissements de soins de longue durée et aux fournisseurs de soins de l'éducation et de la sensibilisation sur les personnes qui partent en douce et pour offrir des ressources de première ligne en plus de renseignements importants sur les recherches au cours de ces événements.

Le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada a appuyé diverses organisations en vue d'élargir ses programmes d'éducation et de prévention, y compris pour des présentations sur la sécurité nautique dans les écoles de partout au pays. En partenariat avec le Conseil canadien de la sécurité nautique, la campagne de sensibilisation nationale de la sécurité nautique a fait état de 43 millions de tirages médiatiques sur la sécurité nautique, la plus importante campagne de sensibilisation à ce jour.

Le programme de météorologie aux alertes d'EC continue d'évoluer et s'est traduit par une année bien remplie; il a traité près de 8 500 demandes de renseignements de la part des médias et 1 100 communications avec des organisations de mesures d'urgence de partout au pays. Il a offert du soutien aux médias et aux organisations de mesures d'urgence au cours d'un certain nombre de phénomènes météorologiques violents, comme des inondations à Terre-Neuve, au Québec et au Manitoba; de violentes tempêtes de pluie en Colombie-Britannique; des vagues de chaleur à Montréal et la tempête tropicale Florence sur la côte atlantique du Canada.

Afin d'étudier les dommages causés par une tornade, les météorologues aux alertes ont été déployés avec des équipes d'étude sur les tempêtes à deux reprises au Manitoba, 12 fois en Ontario, ainsi qu'une fois au Québec et

au Nouveau-Brunswick. Les renseignements recueillis au cours de ces études seront partagés avec les collectivités scientifique et opérationnelle d'EC pour qu'elles comprennent et prévoient mieux les phénomènes météorologiques violents.

EC gère un réseau de 45 bouées captives, situées au large des côtes Est et Ouest, dans les eaux intérieures, dont les Grands Lacs, et dans le golfe du Saint-Laurent. En 2007, 18 bouées dérivantes ont été déployées dans le Nord-Est de l'océan Pacifique, sept dans l'océan Arctique et six dans le Nord-Ouest de l'océan Atlantique. Ces bouées dérivantes fonctionnent pendant environ deux ans, après quoi leurs piles atteignent la fin de leur cycle de vie ou les bouées s'échouent d'elles-mêmes sur la côte. Les bouées dérivantes déployées dans l'Atlantique suivent un parcours à méandres tout le long de la côte de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve et peuvent ensuite prendre le chemin de l'Europe, fournissant ainsi une contribution canadienne manifeste au programme international de bouées dérivantes de l'Organisation météorologique mondiale. Normalement, le service météorologique d'EC achète deux balises chaque année dans le cadre de l'*International Arctic Buoy Program* (le Programme international de bouées de l'Arctique), sous l'égide de l'Organisation météorologique mondiale et de l'UNESCO. Toutefois, en 2006-2007, sept balises ont été achetées pour appuyer les activités de l'Année polaire internationale.

## 2.8 Évaluation du bénévolat

La phase I de l'évaluation du bénévolat menée par le SNRS a permis de relever plusieurs problèmes qui nuisent au maintien de la collectivité des bénévoles de la R-S au sol, qui constitue une partie intégrante du PNRS. Plus particulièrement, le SNRS et cette collectivité ont collaboré afin de désigner un organisme qui serait responsable de la R-S au sol à l'échelle nationale et ils se sont engagés à unir leurs efforts pour éliminer les obstacles que les bénévoles en R-S doivent continuellement affronter.



## 2.9 SARSCÈNE 2007

En octobre 2007, la conférence nationale de R-S du Canada a été organisée à Victoria (Colombie-Britannique), par les responsables du *Provincial Emergency Program* de la Colombie-Britannique, en collaboration avec la *BC SAR Volunteer Association*. Le thème de la conférence de 2007 était : « L'esprit de la recherche et du sauvetage ».

SARSCÈNE 2007 a offert plus de 50 exposés d'experts canadiens et internationaux. Des conférenciers de l'Irlande, de la Nouvelle-Zélande, de la Pologne, du Royaume-Uni et des États-Unis ont apporté à la conférence une perspective internationale et ont montré comment les pays diffèrent dans la gestion de la R-S.

Les jeux de SARSCÈNE ont également suscité la participation internationale avec des équipes de la *Civil Air Patrol* des États-Unis et de l'*Irish Coast Guard*. Parcs Canada a remporté les plus grands honneurs, représenté par les coordonnateurs en cas d'urgence de la réserve de parc national du Canada des Îles-Gulf.

La plénière s'est révélée l'un des événements les plus mémorables de la conférence. Elle comprenait un hommage à COSPAS-SARSAT et à l'Association canadienne des avalanches, qui célébraient leur 25<sup>e</sup> anniversaire. L'hommage a été suivi par les exposés de conférenciers qui ont partagé leurs expériences relativement à la R-S.

Le pilote Jon Ziegelheim a raconté l'histoire de son sauvetage dramatique lorsque le petit avion qu'il pilotait, le 10 septembre 1982, s'est écrasé dans le nord de la Colombie-Britannique. M. Ziegelheim et ses deux passagers ont été sauvés à la suite d'une alerte de R-S déclenchée par le système COSPAS-SARSAT.

Susan Miller a raconté l'histoire de ses quatre enfants qui ont été sauvés après que leur bateau ait chaviré près de Nanoose (Colombie-Britannique). M<sup>me</sup> Miller, qui a assisté à l'incident à partir du rivage, a décrit l'opération qui a permis de sauver tous ses enfants.

Brad Sills, un gestionnaire de recherche de *Whistler Search and Rescue*, a présenté une vidéo racontant, à la première personne, l'histoire de Sam Black, un randonneur qui s'est égaré pendant six jours dans la région montagneuse de Brandywine près de Whistler.

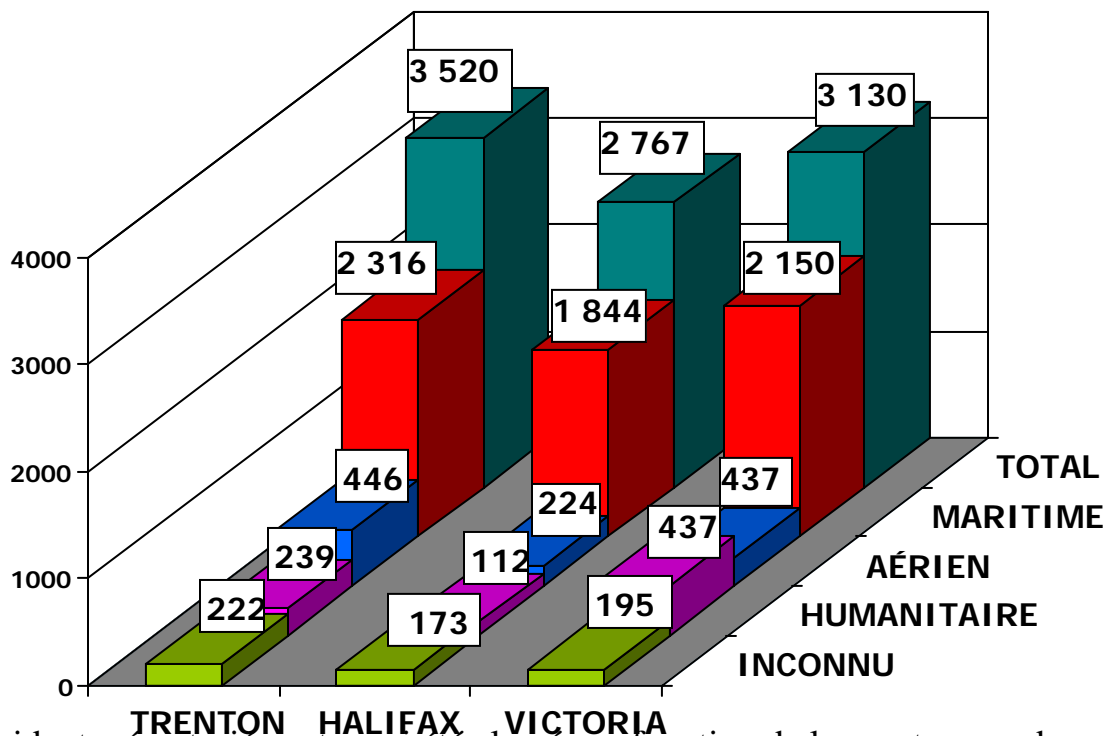
La dernière histoire fut celle de Larry et Jacquie Beveridge qui ont raconté la perte de leur fils de neuf ans Jimmy, qui s'est égaré pendant un voyage de camping familial dans le *Palomar State Park* en Californie en 1981. Ils ont parlé du programme « Pour survie, reste près d'un arbre » qui a été créé à la suite de cet incident et ont indiqué comment il s'est étendu partout aux États-Unis et au Canada.



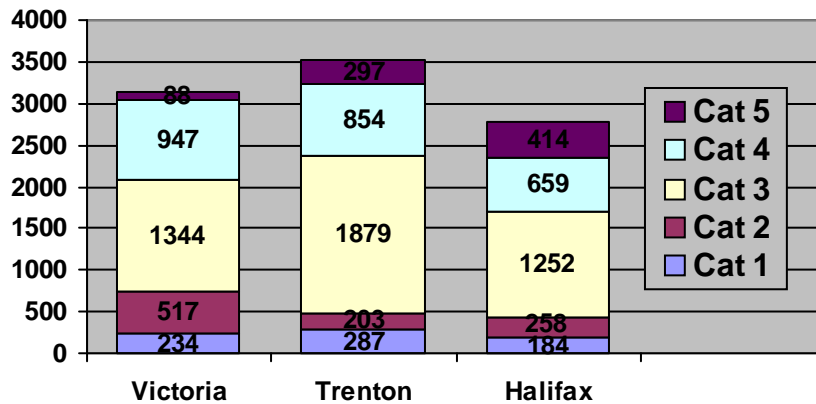
Cyndie Jones, *BC PEP*, avec Larry et Jacquie Beveridge

## 2.10 Principales missions fédérales de R-S (année financière 2007-2008)

Le graphique suivant classe les incidents de SAR qui ont été coordonnés (aérien et maritime) ou suivis (inconnu et humanitaire) par chacun des CCCOS :



Les incidents répertoriés ont aussi été classés en fonction de leur nature ou de leur degré d'urgence :



- Catégorie 1 Incidents au cours desquels une vie est en danger imminent
- Catégorie 2 Incidents au cours desquels la possibilité de perdre une vie est très élevée
- Catégorie 3 Incidents au cours desquels une aide est nécessaire, mais aucun élément constituant un danger de mort n'existe
- Catégorie 4 Comprend les fausses alertes et les canulars
- Catégorie 5 Autre

Les FC gardent toujours huit aéronefs prêts pour des missions de R-S pour une intervention aérienne primaire en cas d'incidents de R-S. Un total de quatre hélicoptères et quatre avions à voilure fixe sont en opération dans cinq bases d'opérations principales à la grandeur du pays. Des ressources supplémentaires des FC sont embauchées lorsqu'il est approprié et nécessaire de le faire en fonction des demandes liées aux incidents individuels. Toutefois, ces ressources secondaires n'assurent pas le même genre de capacité d'intervention 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 que les ressources aériennes spécialisées des FC. Les aéronefs spécialisés de R-S des CF ont volé pendant un total de 2454 heures afin d'appuyer directement des opérations de R-S, ainsi qu'un total de 7078 heures pour former adéquatement ses ressources. L'équipage de l'ACRSA a volé pendant 625,2 heures afin d'appuyer directement les opérations de R-S coordonnées par les FC, en plus de voler au niveau national 4231,5 heures dans le cadre de formation et d'exercices.

Le tableau qui suit résume les heures de vol d'appui direct aux opérations de R-S par escadron :

|                  |     | <b>Heures volées pour appui direct aux opérations de R-S</b> |             |
|------------------|-----|--|-------------|
| Endroit          | Sqn | Voilure fixe   | Hélicoptère |
| Comox, C.-B.     | 442 | 369  | 442         |
| Winnipeg, Man.   | 435 | 305  |             |
| Trenton, Ont.    | 424 | 389  | 464         |
| Greenwood, N.-É. | 413 | 345  | 257         |
| Gander, T.-N.-L. | 103 |  | 325         |
|                  |     | <b>1408</b>  | <b>1046</b> |
|                  |     | <b>2454</b>  |             |

ACRSA

625,2

Total

3079,2

Les comptes rendus de mission de R-S qui suivent démontrent le caractère harmonisé et fiable du système national de R-S canadien, et l'importance d'une mise en branle rapide (et automatique) de ce système.

### ***2.10.1 Région de recherches et de sauvetage (SRR) de Halifax***

R-S maritime – Le 17 décembre 2007, un remorqueur commercial s'est retrouvé en difficulté à l'approche de l'Écluse de Canso, au Cap-Breton (Nouvelle-Écosse). En raison des conditions météorologiques extrêmes (vents de 95 nœuds, vagues de plus de quatre mètres de hauteur), le capitaine a été obligé se débarrasser de la barge de 130 mètres qu'il devait remorquer afin d'assurer la sécurité de son navire et de ses membres d'équipage. Les navires de la Garde côtière canadienne (NGCC) *Edward Cornwallis* et *Terry Fox* ont été appelés en renfort pour récupérer la barge, contenant 40 000 litres de diesel, avant qu'elle s'échoue sur la côte. Au cours de l'opération, les conditions météorologiques extrêmes ont empêché les navires de la GCC de récupérer trois des leurs restés sur la barge pour permettre sa récupération. Un hélicoptère Cormorant a été dépêché sur les lieux et a permis l'évacuation du personnel de la GCC, et le NGCC *Edward Cornwallis* est éventuellement parvenu à récupérer la barge. Les efforts concertés de la GCC et des FC, ainsi que la bravoure de l'équipage des navires de la Garde côtière canadienne ont permis d'éviter une catastrophe écologique potentielle.

### ***2.10.2 SRR de Trenton***

R-S liée à un radeau en difficulté - Wasaga Beach – Le 17 septembre 2007, deux adolescentes ont quitté Wasaga Beach sur un radeau gonflable pour une balade le long de la rive. Le lendemain, des membres de leur famille ont signalé leur disparition. Le CCCOS a immédiatement mené des recherches exhaustives, mettant à contribution deux avions des FC (un Hercules et un Griffon, du 424<sup>e</sup> Escadron Trenton), des hélicoptères de la Police provinciale de l'Ontario (OPP), cinq embarcations de l'OPP, quatre navires de la GCC et une embarcation du service d'incendie local.

Au deuxième jour des recherches, les deux adolescentes ont été retrouvées sur un petit îlot rocheux, à une distance considérable de leur point de départ.

R-S aéronautique – Le 30 novembre 2007, un bimoteur Aero Commander 500 transportant trois personnes s'est écrasé entre Dryden et Geraldton, en Ontario. Le système de satellite COSPAS-SARSAT a localisé un ELT émettant sur 121,5 MHz et a automatiquement transmis les coordonnées du lieu de l'écrasement aux coordonnateurs en poste au CCCOS de Trenton.

Deux avions des FC (des Hercules, du 424<sup>e</sup> et du 425<sup>e</sup> Escadron respectivement) ont été immédiatement dépêchés sur les lieux, aidés par une équipe de recherche au sol de l'ACRSA de Thunder Bay.

Des techniciens en R-S des FC ont été parachutés sur le site de l'écrasement et y ont trouvé les trois occupants de l'avion toujours vivants, un d'entre eux devant être évacué immédiatement en raison de la gravité de ses blessures, et les deux autres devant également être évacués le plus rapidement possible en raison de la température (-20°C). Le ministère des Richesses naturelles a prêté deux hélicoptères pour permettre l'évacuation des victimes et des techniciens en R-S. Le sauvetage a été réalisé en pleine nuit, aidé de fusées éclairantes larguées des avions Hercules. Les pilotes d'hélicoptères civils ne sont pas familiers avec cette procédure, largement répandue dans le domaine militaire, ce qui rend l'opération encore plus risquée et digne de mention. Les hélicoptères ont finalement pu se poser à un aéroport voisin, et les patients ont alors pu être transportés à Thunder Bay par ambulance aérienne.

### ***2.10.3 SRR de Victoria***

### R-S aéronautique –

Le 23 octobre 2007, le CCCOS de Victoria a lancé des recherches, qui allaient durer 10 jours, dans le but de localiser un Cessna 172 avec un seul occupant à son bord. Seize aéronefs des FC (six modèles différents), 25 aéronefs de l'ACRSA, un aéronef civil affrété et de nombreux membres d'équipes de R-S au sol ont participé aux recherches. Au total, plus de 700 heures de vol ont été consacrées à cette opération,



335 d'entre elles étant assumées par notre partenaire bénévole, l'ACRSA, permettant ainsi aux FC de réaliser des économies considérables. Bien que les efforts déployés n'aient pu permettre de retrouver l'aéronef ou son pilote, cette opération d'envergure s'est déroulée sans anicroche, grâce à une collaboration efficace entre les différents organismes concernés, ce qui constitue l'un des principaux éléments du système national de R-S.

### R-S aéronautique – Près de Golden (Colombie-Britannique) –

Le 28 octobre 2007, le CCCOS de Victoria a coordonné les opérations de sauvetage des trois victimes de l'écrasement d'un C172.

Des aéronefs Buffalo et Cormorant du 442<sup>e</sup> Escadron ont répondu à l'appel de détresse d'un ELT émettant à 121,5 MHz, mais en raison des mauvaises conditions climatiques sévissant dans les vallées montagneuses environnantes, les techniciens en R-S des FC n'ont pu être parachutés sur les lieux. Alors que le Cormorant était encore en route, les coordonnateurs en R-S ont obtenu les services d'un hélicoptère civil, propriété d'*Alpine Helicopters*, de Golden (Colombie-Britannique), qui a permis de transporter les techniciens en R-S, ainsi qu'un bénévole de *Golden and District SAR*, sur les lieux de l'écrasement. Le bénévole chargé des recherches au sol s'est vu confier du nouveau matériel de détection des ELT émettant à 121,5 MHz, présenté deux semaines auparavant dans le cadre du congrès SARSCÈNE 2007, tenu à Victoria (Colombie-Britannique), et a joué un rôle déterminant dans la localisation de la carcasse de l'aéronef.

Le fait que l'aéronef qui s'est écrasé disposait d'un ELT, qui s'est activé automatiquement au moment de l'impact, a permis au système de R-S de sauver la vie d'une fillette de trois ans, unique survivante de l'écrasement. L'intervention lors de cet écrasement a mis en valeur la souplesse et les capacités du système de R-S du Canada, des intervenants du domaine militaire et du secteur privé travaillant de concert avec des bénévoles pour sauver une vie.

### **3.0 La voie à suivre – Plans et priorités pour 2008**

En 2008, des efforts pour améliorer le PNRS ont été déployés, à l'échelle nationale et internationale, pour profiter des nouveautés technologiques, élargir les partenariats, bâtir des infrastructures durables supplémentaires et se concentrer de nouveau sur les programmes de prévention.

#### **3.1 Profiter de la technologie**

La surveillance des balises de détresse émettant à 121,5 MHz prendra fin le 1<sup>er</sup> février 2009. Dans la foulée du processus amorcé en 2007-2008, un programme de sensibilisation, dirigé par le SNRS, se poursuivra dans le futur et ciblera les organisations du secteur aéronautique qui tardent à adopter la technologie d'émission à 406 MHz.

Le rôle des nouvelles technologies d'alerte de détresse sera au cœur des activités du PNRS au cours des années à venir, car l'introduction, en grande partie non réglementée, de ces technologies pourrait avoir des répercussions importantes sur le système de R-S. Un groupe de travail conjoint, sous la supervision du SNRS, mis sur pied lors de la rencontre d'octobre 2007 entre le CIRS et le CRSSC, continue de se pencher sur cette question et d'évaluer les différentes possibilités.

#### **3.2 Éducation du public**

Sur la scène internationale, les activités de la Semaine nord-américaine de la sécurité nautique seront de plus grande envergure et elles seront axées sur cinq grands messages de sécurité nautique.

Un effort visant à rafraîchir les démarches de prévention a été constaté lors de l'expansion de la portée de l'initiative « AdventureSmart », du *Provincial Emergency Program* de la Colombie-Britannique, pour englober l'ensemble du

pays. L'objectif de cette initiative nationale est de sensibiliser la population en général, par le biais d'un programme d'action, pour réduire le nombre d'incidents et de victimes.

Le programme de subventions et de contributions du Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada a été renouvelé et facilitera l'offre de services de sécurité nautique à une clientèle plus vaste.

### **3.3 Travailler ensemble**

Parcs Canada a continué de travailler de concert avec ses partenaires en R-S afin d'améliorer le programme national de sécurité publique. En juin 2008, un exercice pluri-gouvernemental a eu lieu dans le parc national du Canada de l'Île-du-Prince-Édouard afin de démontrer l'efficacité du Système de commandement des interventions (SCI) en gestion des recherches et des opérations de sauvetage. En plus de cet exercice sur le terrain réunissant des intervenants de plusieurs organismes différents, une formation portant sur le SCI et une simulation théorique ont été offertes aux participants.

Parcs Canada est engagé à apporter son appui aux activités du *Canadian Avalanche Centre* (CAC) au cours des trois prochaines années. Parmi les principales responsabilités du CAC, on note la sécurité publique et les programmes de prévention et d'éducation. Le Centre sert également d'intermédiaire auprès de la population canadienne et des visiteurs en leur fournissant des données au sujet des risques d'avalanche et des mesures préventives à adopter.

Transports Canada a effectué une analyse de la question/évaluation des risques avec des partenaires et des parties intéressées dans le but de déterminer et d'évaluer d'autres moyens d'alerte et de repérage d'aéronefs à utiliser dans des situations de détresse, après l'arrêt du traitement par les satellites des signaux de détresse émis sur 121,5/243 MHz.

L'élaboration de la Stratégie de R-S dans le Nord s'est poursuivie avec des travaux axés sur la mise en place d'une table ronde nordique propre à cette initiative dans le but de personnaliser des stratégies et des activités de prévention adaptées à cet environnement unique.

De concert avec les responsables provinciaux et territoriaux et les groupes de bénévoles concernés, la GRC a cherché à définir le rôle de champion des équipes de R-S au sol au cours de l'année 2008.

À l'échelle provinciale et territoriale, le renforcement des capacités, l'harmonisation et l'interopérabilité constituent les faits saillants du plan d'action quinquennal du CRSSC.

### **3.4 Bénévoles – Maintenir et renforcer les liens essentiels**

Pour ce qui est des bénévoles, l'ACVRS, à l'aide d'un projet de trois ans financé par le FNI, a cherché à consolider sa structure de gouvernance, à jouer un rôle accru de prévention et à maximiser le savoir-faire de ses membres, afin de leur permettre d'offrir des programmes de sensibilisation à l'échelle locale. Il a aussi fourni des outils facilitant la normalisation et l'uniformisation de la conception des exercices et des fonctions de commandement et de contrôle.

### **3.5 Nouveaux enjeux**

#### Durabilité des infrastructures

À travers le Canada, des infrastructures et des équipements vieillissants causent des problèmes aux équipes de R-S. Les flottes d'avions de R-S des FC consacrées aux opérations de R-S arrivent à la fin de leur cycle de vie, ce qui nuit à leur efficacité opérationnelle et à leur disponibilité. Bien que de nouveaux avions de R-S soient prévus, le gouvernement n'a toujours pas fait d'annonce officielle à ce sujet. Le Chef d'état-major de la Force aérienne a placé le remplacement des avions de R-S au sommet de sa liste de priorités, afin de permettre aux FC de maintenir le service au niveau actuel au cours des prochaines années.

Pour ce qui est des bénévoles, l'ACRSA, la GCAC et l'ACVRS éprouvent toutes certaines difficultés opérationnelles liées à l'entretien de leur équipement. La combinaison de nouvelles approches et de nouveaux partenariats permettant de soulager le fardeau financier de ces organismes pour l'entretien et le remplacement d'infrastructures et d'équipement vieillissants continuera d'être essentielle au maintien du rôle joué par les bénévoles dans le PNRS.

#### Recrutement et conservation du personnel

Qu'ils soient rémunérés ou bénévoles, il est très difficile de recruter et de conserver des effectifs qualifiés pour les fournisseurs de services, tels que les FC, la GCC, la GRC, Parcs Canada et les divers regroupements bénévoles qui

aident les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux dans l'ensemble du pays.

### Nouvelles technologies

La transition vers la fréquence d'émission de 406 MHz pose un risque pour les utilisateurs d'aéronefs n'ayant pas encore procédé à la conversion de leurs ELT. Les utilisateurs de balises émettant à 125,1 MHz risquent de devoir attendre plus longtemps avant d'être secourus, puisque des délais relativement à l'alerte des responsables des opérations de recherche et de sauvetage résulteront en délais en ce qui a trait à la mise en œuvre des efforts de R-S. Le prolongement de la période de transition ne fera pas qu'intensifier la pression exercée sur les ressources des FC, déjà limitées, mais entraînera également un risque supplémentaire pour les équipages des FC et de l'ACRSA. Les FC appuient toujours sans réserve les règlements fondés sur le rendement, et espèrent que l'approbation finale et la mise en œuvre auront lieu sans tarder. Une compréhension approfondie des nouvelles technologies et de leurs répercussions sur le système de R-S guidera l'élaboration de protocoles destinés à gérer les changements de manière cohérente et uniforme.

## **4.0 Conclusion**

En octobre 2007, le sauvetage de la fillette de trois ans, Kate Williams, des décombres de l'écrasement qui a coûté la vie de son grand-père et de son associé a fait la première page des journaux partout à travers le pays, soulignant par le fait même l'horizontalité et la flexibilité du PNRS.

À l'avenir, il faudra s'assurer que cette réaction rapide et uniforme d'un intervenant à l'autre continue, de l'alerte initiale jusqu'à la coordination efficace d'une mission de R-S. Il sera tout aussi important pour le PNRS de poursuivre sur sa lancée et de continuer à offrir des programmes de sécurité conçus d'abord et avant tout pour empêcher les incidents.



## **Annexe A**

### **PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE**

#### **Vision du Programme national de recherche et de sauvetage (PNRS)**

« 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 offrant des services d'intervention rapide et efficace en recherche et sauvetage. »

#### **Objectif d'intervention en R-S**

Garantir l'existence des capacités et des ressources nécessaires à des interventions efficaces de RS dans toutes les régions du Canada.

#### **Objectif de prévention en R-S**

Sensibiliser 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.

#### **Stratégies du PNRS**

Six stratégies encadrent l'élaboration de politiques et de programmes de R-S fédéraux et constituent un élément essentiel de l'engagement du gouvernement en matière de sécurité publique. Les stratégies ci-après indiquées font partie intégrante du mandat d'intervention et de prévention du PNRS.

##### ***Gestion de l'information et exploitation des données – Programme de R-S***

- Intégrer la gestion des données aux décisions de la direction
- Utiliser les données sur les incidents de R-S et les analyses connexes pour faciliter la prise de décisions et pour mettre au point des campagnes de prévention et de sensibilisation
- Utiliser les données liées à la R-S pour établir un lien entre les ressources utilisées, le service offert et les résultats en matière de sécurité

### ***Interopérabilité***

- Éliminer les barrières qui empêchent les partenaires en R-S de travailler ensemble
- Mettre en place les procédures, les plans, la formation, l'équipement et les communications qui permettent d'organiser une intervention intégrée et coordonnée sur terre, en mer et dans les airs dans le cadre des opérations de R-S
- Valider les dispositions précédentes au moyen d'un entraînement conjoint et d'exercices multi-juridictionnels

### ***Éducation et sensibilisation du public***

- Établir des pratiques exemplaires ainsi que des plans et campagnes d'éducation et de sensibilisation et les partager avec les partenaires de R-S afin de minimiser le nombre d'incidents nécessitant des opérations de R-S;
- Utiliser les ressources affectées aux campagnes de prévention et de sensibilisation.

### ***Augmenter la collectivité des bénévoles en R-S***

- Réduire les barrières systémiques qui empêchent les bénévoles en R-S d'atteindre leur plein potentiel
- Accroître la capacité (formation, équipement et disponibilité) des organisations bénévoles
- Mettre sur pied, maintenir et conserver des équipes de bénévoles en R-S engagées
- Explorer la possibilité d'établir de nouvelles associations et des partenariats au niveau de la collectivité

### ***Optimisation de l'utilisation des technologies***

- Utiliser les technologies pour des raisons d'efficacité et pour réduire le risque pour les intervenants en R-S
- Cerner et mettre au point des pratiques exemplaires
- Investir dans les nouvelles technologies afin d'améliorer le rendement et de développer de nouvelles capacités

### ***Partenariats en R-S avec la collectivité de la sécurité publique***

- Renforcer les partenariats établis avec la collectivité de la sécurité publique afin de faciliter et d'accroître les activités de prévention, de coordination et d'intervention associées à la R-S