

**Analyse 2007 des besoins de la Garde côtière canadienne en matière de
recherche et sauvetage**

**Recommandations concernant l'amélioration des services SAR
maritimes**

Table des matières

<u>Table des matières</u>	3
<u>Acronymes et définitions</u>	4
<u>Introduction</u>	6
<u>Contexte</u>	6
<u>Méthodologie</u>	7
<u>Constatations et recommandations</u>	9
Résumé des constatations	9
Efficacité des opérations SAR.....	10
Tendances futures.....	10
1 Le Nord du Canada, y compris le Labrador et le Nord du Québec	11
2 Niveau de service	12
2.1 Saisons intermédiaires	13
2.2 Statut de disponibilité	15
2.3 Couverture VHF	16
3 Prestation des services SAR	16
3.1 Coordination des missions	17
3.2 Service durant l'émission	17
3.3 Matériel SAR.....	17
3.4 Intervention SAR – embarcation rapide de sauvetage	18
3.5 Mesure du rendement	18
3.6 Soutien technologique	19
4 Capacité du service SAR	19
4.1 Québec – Basse-Côte-Nord	20
4.2 Golfe du Saint-Laurent – centre du golfe	20
4.3 Sud-est du Canada, y compris le détroit de Cabot.....	20
4.4 Grands Lacs – chenal du Nord (lac Huron)	21
4.5 Grands Lacs – partie ouest du lac Érié.....	22
5 Opérations SAR.....	23
5.1 Capacité de couverture	23
5.2 Communications SAR.....	24
5.3 Coordination des opérations SAR.....	25
5.4 Statistiques.....	27
5.5 Importante catastrophe maritime	28
5.6 Analyse continue	29
5.7 Normes mesurables.....	29
6 Partenariats SAR	29
6.1 Garde côtière auxiliaire canadienne.....	29
6.2 Ministère de la Défense nationale.....	34
6.3 Parcs Canada.....	34

Acronymes et définitions

ACRSA – Association civile de recherche et de sauvetage aériens – Organisation bénévole qui offre un soutien SAR aéronautique.

Bâtiment de passage – Tout autre bâtiment qui est assez proche d'un bâtiment en détresse pour lui venir en aide. En vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et du droit international, tout bâtiment en mer est tenu de porter secours en situation de détresse.

Capacité de couverture du système SAR – Nombre de bâtiments dans un secteur capables d'assurer les interventions SAR.

ERS – Embarcation rapide de sauvetage – Embarcation rigide gonflable, coque en fibre de verre et boudins gonflables le long du pourtour.

ESC – Embarcation de sauvetage côtier – Programme saisonnier de la GCC dans le cadre duquel des étudiants universitaires utilisent une embarcation rapide de sauvetage pour intervenir lors des incidents locaux nécessitant une intervention SAR.

Évaluation des risques – Détermination des risques et évaluation de leurs effets sur l'exécution et l'efficacité du programme.

GCAC – Garde côtière auxiliaire canadienne – Organisation bénévole composée de cinq associations sans but lucratif et d'un conseil national qui aident la Garde côtière canadienne (GCC) à exercer des activités de prévention et d'intervention en recherche et sauvetage (SAR). Chaque année, la Garde côtière auxiliaire reçoit un léger financement public qui couvre certaines dépenses et les frais d'assurance engagés par l'organisme dans le cadre de sa participation à des opérations ou à des activités SAR autorisées. Les dons déductibles du public et d'autres organisations contribuent également au financement de la Garde côtière auxiliaire. La GCC aide la GCAC en offrant la formation SAR spécialisée qu'il faut avoir reçue pour devenir membre de l'organisation et le demeurer. En retour, la GCC compte sur les quelque 3 400 membres et 1 300 navires de la Garde côtière auxiliaire pour ajouter à sa capacité de SAR maritime.

Gestion des risques – Approche systématique de l'élaboration du meilleur plan d'action en cas d'incertitude, selon laquelle on cerne, on évalue et on communique les questions liées au risque, et on prend les mesures nécessaires.

MP-SAR – Ministre principal de la recherche et du sauvetage – En 1976, le Cabinet a désigné le ministre de la Défense nationale comme ministre principal de la recherche et du sauvetage (MP-SAR) du gouvernement du Canada et, à ce titre, comme porte-parole au sujet des questions de SAR.

Possibilités de couverture du système SAR – Capacité des navires ou des équipages d'intervenir dans les cas de SAR, évaluée en fonction des caractéristiques des navires (bâtiments), telles que la taille, la vitesse, la manœuvrabilité, la puissance, l'équipement à bord, etc.

Risque – Incertitude qui entoure les événements et les aboutissements futurs; expression de la probabilité et des répercussions d'un événement pouvant influencer sur l'atteinte des objectifs de l'organisation.

Risque pour les clients – Un ou chacun des facteurs qui contribuent aux incidents SAR (le temps, les conditions de glace, les risques environnementaux, l'expérience des marins, etc.).

Secteurs SAR – Sous-divisions des trois régions SAR (SRR), les secteurs SAR sont des secteurs statistiques aux caractéristiques identiques, qui ont été créés par le ministère de la Défense nationale à des fins de collecte de données.

Statut de disponibilité – État de préparation maintenu par une unité d'intervention SAR; temps que la ressource doit pouvoir mettre à intervenir après s'être vue attribuer une mission d'intervention SAR (un statut de disponibilité de 30 minutes signifie que le navire (bâtiment) doit pouvoir faire route vers la position d'un incident SAR moins de 30 minutes après avoir reçu la mission).

Système SAR – Système fédéral de recherche et sauvetage (SAR), composé des unités maritimes de la Garde côtière canadienne, des ressources aéronautiques du ministère de la Défense nationale, d'unités d'intervention bénévoles et de navires de passage.

Unité ou bâtiment d'intervention SAR primaire (SRU) – Navire (bâtiment) spécialement conçu, équipé et armé dont les interventions SAR sont la principale responsabilité. Les navires de ce type sont stationnés dans les régions où le risque d'incident SAR est élevé. Ils sont toujours prêts à intervenir en un maximum de 30 minutes, mais ils sont généralement prêts à intervenir sur-le-champ.

Unité ou bâtiment d'intervention SAR secondaire – Tous les autres aéronefs ou bâtiments du gouvernement établis à des fins autres que les services SAR, mais auxquels il est possible d'attribuer une mission de recherche et sauvetage (lorsqu'ils sont disponibles).

Introduction

Le présent document s'appuie sur les résultats du rapport technique de l'analyse 2007 des besoins en matière de SAR de la Garde côtière canadienne (*Canadian Coast Guard SAR Needs Analysis, 2007 - Technical Report*).

L'analyse des besoins en matière de SAR incluait l'étude du système de recherche et de sauvetage (SAR) maritime du Canada au cours de la période quinquennale de 2000 à 2004 (inclusivement). L'analyse a permis d'évaluer chacun des 39 secteurs SAR statistiques du Canada et la même méthodologie a été utilisée dans toutes les régions. L'évaluation du système SAR visait à cerner les possibilités d'amélioration en fonction :

- du niveau de service (c.-à-d. le taux d'efficacité);
- de la *capacité* et des *possibilités* de couverture du système dans chaque secteur statistique;
- des répercussions futures des tendances de l'activité des clients.

L'analyse a permis de constater que, dans l'ensemble, la prestation de services par les gestionnaires du système SAR fédéral était extrêmement efficace. Au cours de la période étudiée, le système – composé des unités maritimes de la Garde côtière canadienne, des ressources aéronautiques du ministère de la Défense nationale, d'unités d'intervention bénévoles et de bâtiments de passage – a obtenu un taux de réussite de 96,2 % pour ce qui est des **vies à risque** qui ont été **sauvées**. Les vies de 18 185 personnes en situation de détresse ou d'urgence en mer ont été sauvées et 62 896 autres personnes ont reçu de l'aide.

Nonobstant ce bon dossier, l'étude a permis de cerner certaines préoccupations dont l'élimination rendrait les eaux du Canada encore plus sécuritaires.

Contexte

C'est le ministre de la Défense nationale qui détient la responsabilité générale du système SAR fédéral en tant que ministre principal de la recherche et du sauvetage (MP-SAR). La GCC fournit les bâtiments primaires d'intervention SAR en mer, les bâtiments d'intervention SAR secondaires et polyvalents, et le personnel marin, à l'appui du système SAR. L'organisme supervise également les activités de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), qui est formée de bénévoles.

Le Canada est reconnu dans le monde entier comme ayant l'un des systèmes SAR les plus efficaces.

Partout au Canada, l'analyse statistique indique que, entre les années 2000 et 2004, 96,2 % des vies à risque ont été sauvées durant les cas de détresse en mer de toutes catégories.

L'analyse des besoins en matière de SAR révèle que la Garde côtière canadienne pourrait encore améliorer davantage le système actuel.

L'efficacité de la surveillance et de la gestion du programme SAR fait en sorte que celui-ci fonctionne à un niveau d'efficacité maximal, tout en respectant ses limitations financières. Pour atteindre ce but, la GCC doit prendre des décisions au sujet du placement stratégique à court et à long terme des actifs SAR. Les résultats de l'analyse des besoins en matière de SAR permettent en partie à l'organisme de prendre des décisions éclairées.

En 1993, les besoins en matière de SAR ont été analysés dans le cadre d'une tentative visant à quantifier les ressources nécessaires. Mis à jour en 1999, le document est considéré comme l'élément moteur de projets d'immobilisations tels que le projet de remplacement de bateaux de sauvetage et l'initiative Intégrité du programme SAR, cette dernière ayant mené à la création de huit nouveaux postes de recherche et sauvetage au Canada.

En janvier 2006, on a entrepris l'analyse des besoins en matière de SAR en intégrant dans le processus les techniques à jour de gestion de l'évaluation des risques. À l'avenir, l'analyse devra consister en un processus d'examen annuel périodique et permanent.

Méthodologie

Pour pouvoir cerner les « besoins » en matière de SAR – c'est-à-dire les domaines dans lesquels il y a lieu d'améliorer le système ou les interventions SAR – de la meilleure façon possible, on a évalué trois aspects du programme SAR de la GCC :

- **Capacité d'intervention SAR** – La capacité et les possibilités du système actuel, conformément aux normes et aux niveaux de service approuvés par la GCC, ainsi qu'à l'évaluation et à la gestion des risques;
- **Communications SAR** – Système de communications SAR actuel et mesure dans laquelle il contribue à la prestation et au succès des services SAR;
- **Coordination des opérations SAR** – Possibilités opérationnelles et risque influant sur la coordination d'une mission SAR.

Compréhension de l'environnement – La première étape de l'analyse consistait à mieux comprendre l'environnement dans lequel les unités d'intervention SAR fonctionnent; plus précisément, le risque associé à la prestation des services SAR et le risque pour la clientèle. Pour ce faire, on a procédé à l'analyse de l'environnement de chaque secteur SAR en vue d'en étudier les aspects géographiques, météorologiques, topographiques, hydrographiques, sociétaux, technologiques et culturels. Les tendances de l'activité des clients, aussi bien présentes que futures, ont elles aussi été examinées.

Détermination de l'efficacité – L'analyse statistique a démontré la mesure dans laquelle les niveaux et les normes de service (établis par la GCC) étaient respectés. À ce stade, on a déterminé l'efficacité du système SAR (vies sauvées par rapport aux vies à risque).

Examen des incidents et des interventions – On a procédé à l'évaluation des risques en utilisant l'analyse spatiale pour examiner les incidents historiques. De même, le Réseau de recherche sur les activités maritimes et l'évaluation des risques (RAMER) de l'Université Dalhousie a mené l'étude de l'activité maritime et des niveaux d'incident des clients SAR. L'étude, intitulée *Canadian Maritime Traffic Patterns in 2000-2004*, a permis d'évaluer la densité du trafic, le niveau d'incidence des incidents et les tendances des activités saisonnières. La capacité et les possibilités d'intervention du système SAR actuel (en 2006) ont elles aussi été évaluées à l'aide de modèles hypothétiques et de l'analyse spatiale.

Un des aspects de l'analyse de la capacité d'intervention (dans le cas des incidents historiques) nécessitait l'évaluation des délais de réaction des unités SAR de la GCC. L'analyse de ces délais faisait partie des nombreux indicateurs qui ont contribué à l'analyse détaillée de l'efficacité du système SAR (la GCC n'utilise pas l'analyse des délais de réaction isolément pour évaluer l'efficacité du programme SAR).

Détermination de l'atténuation du risque – En tenant compte des résultats de l'analyse des risques, on a mis à l'essai la capacité d'intervention du système SAR à l'aide d'une série de « déclencheurs » (hypothèses proposées) pour déterminer s'il y avait lieu d'envisager d'autres mesures d'atténuation du risque.

L'analyse à l'aide de « déclencheurs » a permis d'évaluer ce qui suit :

- Si le système SAR respectait la norme définie de niveau de service de 90 % ou plus (quand le niveau de service dépassait 97 %, le secteur faisait l'objet d'une évaluation visant à déterminer la possibilité qu'il y ait surcapacité en matière d'unités d'intervention SAR);
- Si le système SAR offrait une capacité (nombres) et des possibilités (limites opérationnelles des unités d'intervention) appropriées de couverture SAR;
- Si la capacité ou les possibilités de couverture du système SAR actuel suffisaient à répondre à la demande future prévue.

Le niveau de service relatif au système SAR de la GCC est déterminé par l'efficacité du système – c'est-à-dire le pourcentage de vies sauvées par rapport au nombre total de vies à risque. Pour les fins de l'analyse des besoins, on a choisi une efficacité de 90 % comme point de référence national. Selon la définition donnée dans le document de juin 2006 sur le niveau et les normes de service de la Garde côtière canadienne (*Canadian Coast Guard Level of Service – Service Standards*) (document par rapport auquel le rendement du programme de la GCC est mesuré), une efficacité de 90 % devrait être atteinte durant un « incident ordinaire » au cours duquel :

- les ressources sont en mesure d'intervenir dans un court délai;
- l'objet de la recherche est localisé à temps par la ressource qui intervient;

- les conditions environnementales, géographiques et hydrographiques ont peu de répercussions sur la réussite du règlement de l'incident;
- la ressource qui intervient possède les moyens et la capacité nécessaires pour régler l'incident de façon efficace.

Quand l'efficacité du système SAR dans un secteur donné dépassait 97 %, on procédait à l'évaluation de la capacité et des moyens des unités d'intervention SAR pour déterminer 1) s'il y avait surcapacité en matière d'unités d'intervention SAR et 2) s'il était possible de réaffecter des bâtiments de la GCC à des secteurs dans lesquels l'efficacité du système SAR était moindre. L'évaluation de la surcapacité a indiqué que, même si l'efficacité du système SAR dépassait effectivement 97 % dans certains secteurs, aucun secteur ne présentait de surcapacité en matière d'unités d'intervention.

Les résultats de l'analyse effectuée à l'aide de déclencheurs ont mené à envisager le recours à des mesures d'atténuation du risque dans 27 des 39 secteurs SAR.

Constatations et recommandations

Résumé des constatations

L'analyse des besoins en matière de SAR a permis de constater que, nonobstant l'efficacité globale du système SAR, il y avait des possibilités pour la GCC d'améliorer, d'élaborer ou d'étudier plus à fond la prestation des services SAR au Canada. Ces possibilités sont regroupées en six catégories :

- 1. Le Nord du Canada, y compris le Labrador et le Nord du Québec.** Ces secteurs ne peuvent être comparés aux autres secteurs SAR et la prestation des services présente des difficultés exceptionnelles pour la GCC et les partenaires SAR. Il y a lieu d'approfondir l'étude du système SAR dans l'Arctique, de poursuivre les efforts en vue d'augmenter les ressources SAR locales dans ces secteurs et de recourir à une approche spécialisée de la GCAC.
- 2. Modifications du niveau de service SAR.** Il y a lieu de modifier le niveau de service SAR actuel de la GCC dans des régions déterminées du Canada pour atténuer les risques cernés et assurer l'efficacité de la prestation des services SAR. Les saisons opérationnelles des unités maritimes de la GCC doivent être prolongées et rendues plus souples. Les procédures relatives au statut de disponibilité doivent être respectées. La couverture et les systèmes VHF et VHF-DF doivent être améliorés.
- 3. Prestation de services SAR uniformes.** Il faut s'occuper des manques d'uniformité dans la prestation des services SAR par la GCC et prendre les mesures qui feront en sorte que toutes les parties du pays jouiront du même niveau de service. La mise en pratique uniforme de la politique actuelle, l'élaboration d'une nouvelle politique relative à l'amélioration de la prestation des services, et un moyen de suivre le rendement sont considérés comme nécessaires.

- 4. Augmentation de la capacité des services SAR.** Pour répondre aux besoins des clients et gérer les risques, la GCC doit élargir les services SAR qu'elle offre dans des régions déterminées du Canada. Il faut augmenter la flotte de la GCC pour satisfaire la demande en services SAR.
- 5. Modification des opérations SAR.** Il y a lieu de modifier les opérations pour régler les problèmes de prestation des services SAR de la GCC. Une étude plus poussée visant à améliorer certains aspects des opérations SAR, la réévaluation des pratiques actuelles, certaines mises à niveau de la technologie actuelle et l'amélioration de la mesure du programme sont considérées comme nécessaires.
- 6. Renforcement des partenariats SAR.** La GCC compte sur les partenaires SAR pour la prestation des services SAR. À ce titre, l'organisme doit continuer à encourager et à appuyer les partenariats SAR en vue d'assurer l'efficacité du système. Le soutien continu de la GCC, l'amélioration de la capacité d'intervention dans des secteurs déterminés, l'élargissement du partenariat avec Parcs Canada, et la collaboration avec le MDN en vue d'améliorer l'exécution du programme sont recommandés.

Efficacité des opérations SAR

Sauf dans les secteurs de l'Arctique et celui de la partie ouest du lac Érié, l'efficacité des opérations SAR dans chaque secteur dépassait 90 %. Dans celui de la partie ouest du lac Érié, l'efficacité des opérations SAR a été ramenée sous le point de référence (82,98 %) en raison de l'écrasement d'un avion qui a eu lieu un hiver et causé 10 pertes de vie.

Dans la méthodologie de l'analyse 2007 des besoins en matière de SAR, il est mentionné que, à moins d'indication contraire, les statistiques résultant de circonstances exceptionnelles sont supprimées de façon à éviter que la présentation de la vraie moyenne des données soit inexacte. Une fois cette circonstance exceptionnelle supprimée, l'efficacité des opérations SAR dans le secteur de l'ouest du lac Érié est passée à plus de 90 %.

Compte tenu des circonstances exceptionnelles propres à l'Arctique (dont il est question plus loin), les résultats ont indiqué que l'efficacité des opérations SAR était acceptable dans le cas de chaque secteur évalué.

Tendances futures

L'évaluation des tendances futures dans chaque secteur SAR a révélé qu'il y aura une augmentation générale de l'activité des clients et qu'il se peut que, dans bon nombre de régions du Canada, le système SAR actuel ne soit pas en mesure de répondre à l'augmentation de la demande.

1 Le Nord du Canada, y compris le Labrador et le Nord du Québec

Il est impossible de comparer l'Arctique aux autres régions du Canada. Les conditions hydrographiques et climatologiques de l'environnement maritime de l'Arctique rendent la prestation des services SAR dans la région particulièrement difficile. Malgré les difficultés, l'évaluation de l'efficacité du système SAR a révélé des niveaux de service plus élevés que prévu : 69,23 % dans le cas des eaux du secteur des Territoires du Nord-Ouest; 86,67 % dans le cas du secteur de la baie James; 81,48 % dans le cas du secteur de l'Est de l'Arctique, et 93,10 % dans celui du secteur du Nunavut.

Bien que ces niveaux ne respectent pas de façon uniforme la norme du niveau de service de 90 %, ils sont considérés comme acceptables vu qu'ils ont été atteints durant des incidents SAR survenus dans l'Arctique. En général, ces incidents ne sont pas des « incidents ordinaires », car ils présentent des conditions rudes et difficiles. Dans ce cas, il est plus exact de parler « d'incidents difficiles », pour lesquels un niveau de service de **50 %** ou plus est ordinairement acceptable.

Malgré les niveaux de service acceptables dans ces secteurs, on a remarqué certains problèmes concernant la capacité des ressources du système SAR. La principale préoccupation concernait le manque général d'unités d'intervention SAR dans le Nord du Canada – aucune unité maritime primaire n'est affectée au Nord du Canada et les unités SAR secondaires, lorsqu'elles sont présentes (et disponibles), ne sont pas toujours en position d'offrir les services SAR dans les secteurs à risque élevé.

L'évaluation des autres éléments du système SAR a révélé que les tentatives faites dans le passé en vue d'établir des unités supplémentaires de la GCAC dans le Nord du Canada avaient échoué et qu'il y avait parmi les partenaires SAR actuels des problèmes de juridiction en rapport avec la prestation des services SAR (en particulier à la baie James).

Le niveau de service atteint sur la côte du Labrador (97,04 %) exigerait normalement que l'on procède à l'évaluation de la « surcapacité ». Cependant, vu que ce niveau a été atteint lorsqu'aucune unité d'intervention SAR primaire de la GCC n'était affectée au secteur et que les bâtiments SAR secondaires de l'organisme n'étaient disponibles qu'à l'occasion, on a considéré qu'il n'y avait **pas** de surcapacité en matière d'unités d'intervention SAR dans le secteur. Le niveau de service du système SAR sur la côte du Labrador a donc été jugé acceptable.

En ce qui a trait à la capacité d'intervention SAR dans le secteur, un patrouilleur de la GCC affecté à un secteur adjacent assure ordinairement le service d'intervention dans la partie la plus au sud de la côte du Labrador, ce qui contribue au niveau exceptionnellement élevé de l'efficacité des opérations SAR pour un secteur nordique. Les interventions faites par ce bâtiment de la GCC se limitent toutefois à la partie la plus au sud du secteur de la côte du Labrador et, comme aucune unité d'intervention SAR primaire ou secondaire n'est affectée au secteur, le système SAR compte sur 28 unités de la GCAC et un nombre limité de bâtiments de passage pour effectuer les interventions SAR le long de 600 NM de côtes.

On prévoit que l'activité des clients augmentera dans la totalité des secteurs nordiques et on pose comme principe que la capacité du système SAR actuel ne permettra pas de répondre à l'augmentation de la demande. Dans l'Arctique, on trouve plus de chalets construits par les plaisanciers, ce qui fera augmenter l'activité dans ces secteurs. Le long de la côte du Labrador, le trafic de plaisance et l'activité des hydravions sont en augmentation dans le secteur du lac Melville; il y a de plus en plus d'activités écotouristiques à partir de Goose Bay; la navigation commerciale, autrefois saisonnière, se fait maintenant à l'année; une nouvelle mine est en exploitation à Voisey Bay, ce qui entraîne une augmentation du trafic; les activités de loisirs et de sports nautiques ont augmenté à la suite de la création de nouveaux parcs nationaux.

Pour atténuer ces problèmes, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

- 1. Sous la direction du ministère de la Défense nationale (MDN) (la première autorité SAR gouvernementale), la Garde côtière canadienne collabore avec les autres partenaires à l'étude détaillée du Nord du Canada avec pour objectif la création de critères de service SAR propres à la région, y compris la côte du Labrador et le Nord du Québec.**
- 2. Jusqu'à ce que cette étude soit achevée, la GCC devrait prendre en considération la demande en services SAR durant les périodes au cours desquelles l'organisme dispose de navires qu'il peut stationner dans les secteurs où des clients sont actifs.**
- 3. Le long de la côte du Labrador, une couverture SAR primaire et compétente devrait être assurée par les navires actuels de la GCC, dans la mesure du possible, de la fin du printemps jusqu'à l'automne. Pour tenir compte de l'augmentation de l'activité des clients dans le secteur du lac Melville (côte du Labrador) : poursuivre les efforts en vue d'augmenter dans le secteur les ressources locales qui pourraient servir à fournir les services SAR lorsque nécessaire (par exemple, un plus grand nombre de navires (bâtiments) de particuliers, la GCAC, les partenaires SAR, des navires affrétés, etc.).**
- 4. La GCC augmente son appui à la GCAC et la capacité des ressources SAR en appuyant le déploiement accru des trois unités actuelles de la GCAC à Rankin Inlet, Cambridge Bay et Iqaluit. En outre, en tant qu'organisation, la GCAC du Nunavut et celle des Territoires du Nord-Ouest devraient être considérées séparément dans le traitement des questions d'entente de contribution, telles que le financement, l'assurance, les lignes directrices et les règlements, la formation, et les normes opérationnelles.**
- 5. Finalement, les besoins en matière de SAR devraient être pris en compte dans l'élaboration de toute stratégie relative à l'Arctique.**

2 Niveau de service

L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que, dans des régions déterminées du Canada, il y avait lieu de modifier le niveau de service SAR actuellement offert par la GCC, pour atténuer des risques définis et assurer l'efficacité des services SAR. L'analyse a permis de constater que la GCC pourrait améliorer le niveau de service en abordant la prestation des services en saison intermédiaire, en respectant les exigences en matière de statut de disponibilité et en améliorant la couverture VHF et celle de la radiogoniométrie VHF.

2.1 Saisons intermédiaires

La disponibilité des ressources du système SAR durant les saisons intermédiaires constitue un problème important. Dans le cas du programme SAR, une « saison intermédiaire » se définit comme la période durant laquelle ni les brise-glaces ni les navires SAR primaires (c.-à-d. les bateaux de sauvetage) ne sont actifs. Les saisons intermédiaires correspondent habituellement au début du printemps et à la fin de l'automne (avant et après la saison des glaces).

Le risque pour les clients augmente durant les saisons intermédiaires à cause de la capacité et des possibilités d'intervention réduites du système SAR – c'est-à-dire que les unités SAR primaires ne sont alors pas opérationnelles, les unités secondaires ne sont pas disponibles, le nombre des unités actives de la GCAC est moindre et celui des navires de passage est limité.

Ce risque accru, qui existe dans de nombreuses régions du Canada, préoccupe beaucoup la GCC. Les mesures d'atténuation mentionnées ci-après sont recommandées.

Fleuve Saint-Jean (baie de Fundy) – La couverture offerte par la GCC est assurée en saison (de la fin mai au 31 août) par une embarcation rapide de sauvetage (ERS) de six ou sept mètres stationnée sur le fleuve Saint-Jean. Les traversiers et certains autres clients demeurent toutefois actifs durant les saisons intermédiaires; de plus, le nombre de navires de passage et celui des unités de la GCAC sont limités durant ces périodes. Pour éliminer le risque durant les saisons intermédiaires, il est recommandé que :

- 6. La couverture SAR soit assurée sur le fleuve Saint-Jean en dehors de la saison prévue dans le programme ESC par l'utilisation d'un camion et d'une remorque pour transporter l'ERS au poste de bateaux de sauvetage de la baie Courtenay, au-delà des chutes réversibles du fleuve.**
-

Haut Saint-Laurent – La capacité de couverture des services SAR est assurée par des embarcations du programme ESC (en service 12 heures sur 24 plutôt que 24 heures sur 24); certains clients sont toutefois actifs en dehors de la saison prévue dans le programme. Jusqu'à ce que les brise-glaces prennent les opérations en charge, il existe un nombre limité de ressources compétentes en mesure d'intervenir en cas d'incident SAR.

Pour atténuer le risque, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

- 7. L'aéroglysseur polyvalent, qui se trouve à Trois-Rivières, fournisse la couverture SAR primaire (en se tenant toujours prêt à intervenir en moins de 30 minutes) sur le fleuve Saint-Laurent de la fin de la saison des glaces (déglacement) au début de la saison prévue dans le programme ESC, et de la fin de cette dernière au début de la saison des glaces (formation des glaces). Préalablement à la mise en œuvre de la présente recommandation, procéder à une analyse plus poussée des répercussions de la prestation des services SAR du déglacement à la formation des glaces, en tenant compte de la demande saisonnière pour les services SAR, des risques climatologiques associés à la prestation des services, des incidences budgétaires de la souplesse du programme, etc.**
-

Grands Lacs – Pour atténuer le risque pour les clients actifs durant les saisons intermédiaires :

- 8. Prévoir une certaine souplesse en ce qui a trait aux dates de début et de fin des périodes opérationnelles des bateaux de sauvetage SAR primaires en vue d'atténuer le risque pour les clients. Préalablement à la mise en œuvre de la présente recommandation, procéder à une analyse plus poussée des répercussions de la prestation des services SAR de la fin de la saison des glaces (déglacement) au début de la saison des glaces (formation des glaces), en tenant compte de la demande saisonnière pour les services SAR, des risques climatologiques associés à la prestation des services, des incidences budgétaires de la souplesse du programme, etc.**
-

Golfe du Saint-Laurent – Les planificateurs des services SAR font chaque année une estimation de l'arrivée et du départ des glaces dans le golfe du Saint-Laurent dans le but d'assurer la disponibilité de ressources SAR à l'année longue. Cependant, lorsque la saison des glaces diffère de celle incluse dans la planification des services SAR, la flotte des gros navires ne se déploie pas dans le golfe du Saint-Laurent pour le déglacement comme prévu. Dans ce cas, les ressources SAR disponibles pour une intervention dans le golfe sont minimales.

Pour éliminer le problème, l'analyse des besoins en matière de SAR recommande que :

- 9. Chaque année, la flotte des gros navires se déploie dans le golfe et maintienne une disponibilité SAR aux dates prévues dans le plan de déploiement.**

De plus, pour faire en sorte que la couverture SAR soit fournie du déglacement à la formation des glaces :

10. Que les postes de bateaux de sauvetage actuels demeurent opérationnels à 100 % jusqu'au 30 novembre (Québec) et au 31 décembre (Maritimes), ou jusqu'à ce que la glace se forme dans le port des bateaux de sauvetage (selon la première des deux occurrences).

Dans le cas précis de l'Î.-P.-E., là où l'industrie de l'aquaculture demeure active à proximité du rivage :

11. Si les bateaux de sauvetage affectés à l'Î.-P.-E. sont désarmés avant le 31 décembre, l'équipage pourra maintenir un statut de disponibilité SAR de 30 minutes et utiliser l'ERS sur remorque pour intervenir en cas d'incident SAR jusqu'au 31 décembre. Préalablement à la mise en œuvre de la présente recommandation, il y aura lieu de procéder à une analyse plus poussée des répercussions de la prestation des services SAR à compter du déglacage jusqu'à la formation des glaces, en tenant compte de la demande saisonnière pour les services SAR, des risques climatologiques associés à la prestation des services, des incidences budgétaires de la souplesse du programme, etc.

2.2 Statut de disponibilité

La GCC exige que les navires ayant le statut de navires SAR primaires maintiennent une position de disponibilité de 30 minutes. Lorsqu'il est prévu que la couverture SAR primaire doit être assurée par des navires classés SAR secondaires, les mêmes exigences en matière de disponibilité s'appliquent. L'analyse des besoins en matière de SAR a permis de constater que, dans certaines circonstances, cette exigence n'était pas respectée. Par conséquent, il est recommandé que :

12. La GCC s'assure que tous les navires SAR primaires ou secondaires respectent la procédure pertinente mentionnée à l'article A2.55 du Manuel international de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) :

« Lorsqu'elles sont pleinement opérationnelles, les SRU primaires et les unités polyvalentes de la GCC affectées au programme SAR doivent être en mesure d'accepter une mission SAR immédiatement ou de maintenir un statut de disponibilité de 30 minutes. » [traduction]

Autrement dit, les navires pleinement opérationnels de la GCC auxquels le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) a demandé d'assumer les tâches SAR primaires doivent être capables de partir en mission immédiatement ou pouvoir le faire en moins de 30 minutes. Toutes les autres unités de la GCC, lorsqu'elles sont pleinement opérationnelles, doivent, peu importe le programme, maintenir un statut de disponibilité d'une heure.

Il est également recommandé que :

13. Les embarcations de sauvetage côtier respectent le statut de disponibilité de 30 minutes et soient disponibles pour assurer la couverture 24 heures sur 24 durant la saison opérationnelle du programme.

2.3 Couverture VHF

L'évaluation des communications SAR a révélé que la couverture de la radio VHF et celle de la radiogoniométrie VHF (VHF-DF) avaient besoin d'être améliorées. Ces couvertures sont importantes pour que les clients puissent être en mesure d'aviser le système SAR au besoin et pour faciliter la communication entre l'unité d'intervention SAR et le navire en détresse durant l'exécution d'une mission. L'analyse des besoins en matière de SAR inclut la recommandation suivante :

14. Que, pour tenir compte dans les limites d'un budget raisonnable des secteurs dans lesquels la couverture VHF est peu fiable, les responsables du programme SAR collaborent avec la Direction des services de communication et de trafic maritimes et la Direction des services techniques intégrés en vue de déterminer :

- **les secteurs prioritaires en matière de SAR (déterminés dans l'analyse des besoins en matière de SAR et les résultats de l'examen des normes et des niveaux de service);**
- **les secteurs dans lesquels la couverture VHF est médiocre ou inexistante et peut être améliorée au moyen d'immobilisations raisonnables, et les investissements requis pour obtenir cette amélioration;**
- **les secteurs dans lesquels la couverture VHF est médiocre ou inexistante et ne peut être améliorée au moyen d'immobilisations raisonnables, et la façon dont il est possible de traiter la couverture VHF dans ces secteurs.**

3 Prestation des services SAR

Les gestionnaires du programme SAR s'efforcent de fournir des services de façon équitable à tous ceux qui sont à risque dans l'environnement maritime. À ce titre, on pense qu'il faut s'occuper des manques d'uniformité dans la prestation des services SAR et prendre les mesures nécessaires pour faire en sorte que tous les Canadiens jouissent de la part de la GCC du même niveau de service. L'analyse des besoins a permis de cerner des manques d'uniformité dans six domaines clés et il y est recommandé que la GCC concentre ses efforts dans ces domaines.

3.1 Coordination des missions

La coordination des missions SAR est essentielle pour la réussite du règlement des incidents maritimes. Aidée par le ministère de la Défense nationale (MDN), la GCC est responsable de mener, de coordonner et de gérer les opérations SAR maritimes dans les eaux canadiennes. Ce travail est mené par l'entremise des Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) et des centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC).

Dans le cadre de la structure organisationnelle des JRCC et des MRSC, un superviseur régional des opérations SAR maritimes (SRSM) de centre de sauvetage est responsable de gérer les opérations et le personnel du centre. Le SRSM est également tenu d'agir comme coordonnateur de mission, mais l'accréditation relative à cette tâche (accréditation de contrôleur de mission SAR [CMS]) n'est pas une exigence déclarée de l'emploi. Cela a causé certains problèmes dans les centres de sauvetage dans lesquels le SRSM n'est pas qualifié pour exercer les fonctions du poste dans toute la mesure requise. L'analyse des besoins en matière de SAR contient la recommandation suivante :

15. Que toute personne qui occupe le poste de SRSM soit tenue d'obtenir et de conserver l'accréditation de CMS.

3.2 Service durant les missions

En plus de coordonner les missions, la GCC se préoccupe également du niveau, ou de la qualité, des services SAR fournis *durant* les missions. En ce qui concerne les services de premiers soins, l'article 1.2 de l'ordonnance de la flotte de la Garde côtière (OFGC) 535.00 mentionne que la politique de la Garde côtière canadienne prévoit qu'il doit y avoir à bord de tous les navires de l'organisme des spécialistes en sauvetage, conformément au rôle de celui-ci en matière de recherche et sauvetage (SAR)... Il y a actuellement un manque de personnel qualifié qui pourrait offrir des techniques de niveau supérieur de premiers soins et/ou de survie et de sauvetage en mer (tâches de spécialiste en sauvetage). À ce titre, il est recommandé que :

16. La GCC élabore un plan d'action qui assurera l'uniformité de la mise en pratique de la politique relative aux spécialistes en sauvetage partout au pays.

3.3 Matériel SAR

L'ordonnance de la flotte de la Garde côtière (OFGC) 207 mentionne qu'il doit y avoir en tout temps à bord des unités de la flotte du matériel SAR et que celui-ci doit être maintenu en bon état de fonctionner. L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que les petits bâtiments de la flotte de la GCC ne respectent pas tous présentement cette exigence. Il est par conséquent recommandé que :

17. Les membres du programme SAR collaborent avec la Direction de la flotte pour faire en sorte que du matériel SAR soit transporté à bord de tous les navires de la GCC, tel que l'exige l'OFGC 207.

3.4 Intervention SAR – Embarcation rapide de sauvetage

En ce qui concerne l'intervention SAR, l'analyse des besoins a révélé que bon nombre des postes de bateaux de sauvetage de la GCC sont équipés d'une embarcation rapide de sauvetage (ERS), soit une embarcation gonflable à coque rigide équipé de deux moteurs hors bord de 70 HP. Ces petites embarcations constituent un moyen de rechange de prestation des services SAR. De façon générale, l'analyse des besoins en matière de SAR a permis d'établir que les ERS étaient utiles pour la prestation des services SAR; ce ne sont toutefois pas tous les postes de bateaux de sauvetage qui sont équipés d'une embarcation de ce genre. Les responsables de l'analyse recommandent donc ce qui suit :

18. Que les gestionnaires du programme SAR collaborent avec la Direction de la flotte à :

- **déterminer les circonstances dans lesquelles une ERS sera fournie à un poste de bateaux de sauvetage;**
 - **élaborer une politique appropriée relative à l'utilisation d'une ERS durant un cas SAR;**
 - **déterminer la façon dont un camion et une remorque destinés à l'ERS pourraient améliorer la prestation des services SAR.**
-

3.5 Mesure du rendement

À l'heure actuelle, la GCC ne possède aucun moyen uniforme à l'échelle nationale de suivre ou de mesurer la prestation des services SAR selon les plans de déploiement annuels. Pour faire en sorte que les services SAR soit toujours de grande qualité et que la couverture assurée par les unités SAR soit appropriée, les responsables de l'analyse des besoins recommandent que :

19. Les gestionnaires du programme SAR prennent l'initiative de mettre au point à l'échelle nationale un outil uniforme de suivi et de mesure de la prestation des services SAR fournis par la flotte, comme moyen de mesurer le rendement du système SAR.

3.6 Soutien technologique

Le document de 2007 qui traite des normes et des niveaux de service de la Garde côtière canadienne (*Canadian Coast Guard Level of Service and Service Standards, June 2007*) fixe une norme de prestation de services de recherche et sauvetage qui est conforme aux engagements internationaux du Canada : « Les services de coordination des missions de recherche et sauvetage sont fournis 24 heures sur 24, toute l'année ... [et] ... tous les incidents ou alertes SAR maritimes feront l'objet d'une enquête et d'une évaluation. » [traduction]

Pour respecter ces normes et les engagements du Canada en matière de SAR, il est essentiel de maintenir de façon fiable les systèmes de détresse et de sécurité (les systèmes de communications) en état de bien fonctionner en tout temps.

Pour éliminer les manques d'uniformité de la disponibilité du soutien technique après les heures normales de travail des systèmes de détresse et de sécurité, il est recommandé que :

20. La GCC conclue :

- a) **une entente de niveau de service avec la Direction des services techniques intégrés pour faire en sorte que les systèmes de détresse et de sécurité jouissent de services de soutien adéquats;**
- b) **des ententes de niveau de service avec des fournisseurs tiers pour assurer au besoin des services de soutien adéquats aux systèmes de détresse et de sécurité exploités de l'extérieur (lignes téléphoniques, etc.).**

4 Capacité du service SAR

L'analyse 2007 des besoins en matière de SAR avait pour principal objectif de déterminer et d'analyser les domaines de risque pour les clients et de proposer certaines modifications au système SAR destinées à atténuer ces risques. Pour accomplir cela, les responsables de l'analyse ont d'abord examiné la capacité du système SAR actuel. Celui-ci se compose d'unités de recherche et de sauvetage (SRU) primaires ou secondaires de la Garde côtière, d'unités de la GCAC, d'autres navires du gouvernement et de navires de passage.

Dans certains secteurs, on a constaté un manque d'unités de la GCC ou de la GCAC et il était évident qu'on comptait beaucoup trop sur les navires de passage pour effectuer les interventions SAR. Dans ces secteurs, il y a lieu d'augmenter les services SAR fournis par la GCC, pour améliorer la capacité et les possibilités du système et atténuer les risques. Le risque créé par ces problèmes de capacité et de possibilités de couverture s'aggraverait au fur et à mesure de l'augmentation de l'activité des clients.

4.1 Québec – Basse-Côte-Nord

Le long de la **Basse-Côte-Nord** du Québec, les gestionnaires du système SAR comptent beaucoup sur les navires de passage et les unités de la GCAC pour effectuer les interventions. Le long de cette longue côte, peu d'unités de la GCAC sont disponibles pour intervenir. Les responsables de l'analyse recommandent que :

21. La GCC fournisse un navire capable d'assurer des interventions SAR adéquates sur la Basse-Côte-Nord du Québec du 1^{er} mai au 30 novembre.

4.2 Golfe du Saint-Laurent – Centre du golfe

Dans le **centre du golfe du Saint-Laurent**, en dehors de la saison des glaces, il y a des secteurs à grand trafic et à haut risque dans lesquels les unités SAR de la GCC ne peuvent intervenir. En outre, dans la zone du golfe, il manque au système SAR un navire capable d'effectuer de longues recherches (c.-à-d. pendant deux ou trois jours) dans toutes les conditions météorologiques.

Pour éliminer ces problèmes, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent ce qui suit :

22. Au centre du golfe du Saint-Laurent, évaluer la capacité et les possibilités que les nouveaux patrouilleurs de sûreté semi-hauturiers ajouteront au système SAR; les nouveaux navires devraient être stationnés dans le golfe du Saint-Laurent, selon ce que prévoit le plan d'activités de la GCC.

Si l'évaluation révèle que la capacité et les possibilités de couverture ajoutées ne suffisent pas à atténuer le risque défini, remplacer le bateau de sauvetage ARUN stationné à Cap-aux-Meules (Îles-de-la-Madeleine) par un navire capable :

- **d'assurer la couverture SAR dans tout le golfe du Saint-Laurent;**
- **d'effectuer les opérations SAR dans toutes les conditions météorologiques;**
- **d'effectuer des missions de longue durée (deux à trois jours);**
- **d'intervenir dans les secteurs à haut risque ou de demeurer en patrouille jusqu'à ce qu'il soit appelé à intervenir.**

La période opérationnelle de ce navire serait la même que celle du navire actuel (ARUN).

4.3 Sud-est du Canada, y compris le détroit de Cabot

Dans ce secteur, on a constaté certains problèmes de capacité de couverture du système SAR, surtout en mer. Bien que les interventions en zone côtière aient été trouvées excellentes – ce qui a été attribué à des ressources SAR bien mises en place –

celles en mer étaient problématiques. La seule exception se trouvait dans la zone autour du cap Race (T.-N.-L), zone côtière dans laquelle le trafic est intense, dans laquelle les gestionnaires du système SAR comptent beaucoup sur les navires de passage pour effectuer les interventions.

Les problèmes de capacité de couverture en mer sont complexes. Le long de la côte sud-est de la Nouvelle-Écosse, un seul patrouilleur de la GCC est affecté à la prestation des services SAR en mer. Autour du détroit de Cabot et de ses approches, les interventions sont ordinairement effectuées par les bateaux de sauvetage ARUN stationnés le long de la côte sud de Terre-Neuve, à Burgeo et à Burin. Malheureusement, pour ce qui est des cas en mer, les possibilités qu'offrent ces bateaux sont quelque peu limitées : autonomie restreinte lorsqu'il s'agit de se rendre en mer; possibilités limitées d'intervenir dans des conditions environnementales rigoureuses; de même, les embarcations de ce type sont incapables d'effectuer des recherches SAR pendant de longues périodes (au-delà d'une journée).

Comme de nombreux cas surviennent dans les bancs de pêche hauturière, ces limites ont des répercussions négatives sur les interventions SAR dans le détroit de Cabot et ses approches. Le problème risque de s'aggraver, car on prévoit que le trafic de plaisance, commercial et de transport de pétrole et de gaz augmentera dans le détroit de Cabot et au large des côtes du sud-est du Canada.

Les unités de la GCAC sont en mesure d'intervenir en mer, car elles sont fréquemment actives autour des bancs de pêche hauturière, mais elles ne sont pas toujours disponibles, et souvent difficiles à contacter.

Les « besoins » en matière de SAR dans le secteur incluent un navire pouvant réaliser une intervention en mer (pour faire face à l'augmentation prévue du risque autour de l'île de Sable et des autres zones de pêche hauturière) et d'effectuer des recherches de longue durée. Les patrouilleurs de sûreté semi-hauturiers prévus procureront peut-être ces moyens, mais il reste à évaluer la capacité et les possibilités qu'ils ajouteront. S'il est déterminé que ces navires ne peuvent offrir la capacité nécessaire, voilà ce qui est recommandé :

23. Améliorer la capacité au chapitre des unités SAR primaires de la GCC situées à Port Bickerton et à Burin dans le cadre du programme normal de remplacement de navires.

4.4 Grands Lacs – chenal du Nord (lac Huron)

Dans les secteurs des **Grands Lacs**, la capacité et les possibilités de couverture du système SAR étaient telles que le niveau de service était respecté et, dans l'ensemble, la couverture SAR était adéquate. Certains problèmes ont toutefois été remarqués dans le chenal du Nord et dans la partie ouest du lac Érié.

Dans le chenal du Nord, les interventions SAR sont effectuées par les navires de passage, la GCAC et les autres partenaires SAR. Le chenal du Nord se trouve dans le secteur de responsabilité de la SRU de la GCC située à Tobermory (sur la pointe de la péninsule Bruce). Certaines restrictions géographiques empêchent toutefois cette unité d'intervenir efficacement en cas d'incident dans le chenal du Nord.

Pour atteindre le chenal du Nord, la SRU doit partir de Tobermory, passer au sud-est de l'île Manitoulin et entrer dans le canal du Nord en empruntant l'étroite voie navigable entre l'île Goat et l'île Manitoulin. Pour passer par ce chenal, il faut prendre d'avance les dispositions nécessaires à l'ouverture du pont tournant de Little Current. Ordinairement, les interventions SAR dans le chenal du Nord sont effectuées par des navires de passage et les unités actuelles de la GCAC, au nombre de cinq. Celles-ci ne sont toutefois pas toujours disponibles et l'activité de plaisance de même que le nombre de navires sont en augmentation.

Pour atténuer les risques pour les clients dans le chenal du Nord, il faut augmenter la capacité des unités d'intervention SAR. Les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent :

24. D'affecter deux embarcations de sauvetage côtier (ESC) au chenal du Nord (lac Huron) pour fournir le service d'intervention aux clients durant les saisons de pointe. Pour s'assurer d'atténuer les risques adéquatement, il y aurait lieu de réévaluer la capacité et l'efficacité des interventions SAR dans le chenal du Nord dans quelques années.

4.5 Grands Lacs – partie ouest du lac Érié

Aucune unité SAR primaire n'est affectée à la partie ouest du lac Érié et, à l'heure actuelle, les interventions SAR sont effectuées surtout par des navires de passage et la GCAC.

Les unités de recherche et de sauvetage (SRU) primaires de la GCC qui se trouvent à Amherstburg (bateau de sauvetage motorisé de 47 pi), à Port Dover (bateau de sauvetage motorisé de 47 pi) et à Longpoint (ESC saisonnière) sont capables d'effectuer les interventions SAR dans la partie ouest du lac Érié. Ces SRU fournissent un certain soutien au système SAR actuel dans la partie ouest du lac Érié, mais elles sont ordinairement tenues occupées par des cas dans leur propre secteur. L'augmentation prévue des activités des embarcations de plaisance dans l'ensemble de la région ajoutera à la demande sur toutes les SRU des Grands Lacs, ce qui réduira au minimum la mesure dans laquelle ces unités peuvent intervenir dans la partie ouest du lac Érié et met à l'épreuve le système SAR actuel dans le secteur.

Pour atténuer ces risques et augmenter la capacité du système SAR, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

25. Une ESC soit affectée au lac Érié et stationnée à tout emplacement à l'est de Wheatly et à l'ouest de Port Stanley.

5 Opérations SAR

5.1 Capacité de couverture

La prestation d'une couverture SAR appropriée à l'année longue partout au Canada est compliquée sur le plan de la logistique. L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé la nécessité d'effectuer des modifications opérationnelles dans certains secteurs en vue d'éliminer certains des problèmes de capacité de couverture du système SAR.

Lac Supérieur – Une seule unité SAR primaire de la GCC, située à Thunder Bay, effectue les interventions SAR primaires. Sur le reste du lac Supérieur (à l'est et à l'ouest de Thunder Bay), les gestionnaires du système SAR comptent fortement sur un nombre limité de navires de passage et la GCAC pour effectuer les interventions. Les interventions faites par ces éléments du système sont influencées par les conditions météorologiques rigoureuses.

L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que, sur le lac Supérieur, l'ampleur de l'activité des clients et la demande en services SAR étaient telles que la mesure appropriée d'atténuation des risques exigerait que :

26. La GCC soit consciente du niveau de risque sur le lac Supérieur, indiqué par l'analyse des besoins en matière de SAR, et s'engage à placer des navires SAR secondaires sur le lac, lorsqu'ils sont disponibles.

Sud-est du Canada – La prestation de la couverture SAR en mer devient problématique durant les périodes aux cours desquelles il est prévu que le patrouilleur océanique chargé de fournir les services SAR au large de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse doit fournir les services dans la partie supérieure de la baie de Fundy.

Comme la zone des opérations de chaque patrouilleur océanique est délimitée, lorsqu'un de ces navires se trouve dans la zone qui lui a été assignée (c.-à-d. au large de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse), il a des responsabilités déterminées dans la zone. Dans ce cas précis, ces responsabilités entraînent le respect de l'engagement international du Canada à fournir des services SAR au large de la Nouvelle-Écosse. Si le patrouilleur océanique quitte la zone pour mener des opérations ailleurs (c.-à-d. dans la baie de Fundy), celle-ci se trouve alors sans navire approprié et les engagements internationaux ne sont pas respectés.

Bien que le navire océanique soit alors toujours capable d'intervenir en cas d'incident en mer, du point de vue de la programmation, il y a une « brèche » dans la couverture SAR.

Pour éliminer ce dilemme en matière de programmation, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent de :

27. Redéfinir les limites du secteur ouest de patrouille en mer de manière à y inclure la baie de Fundy, le Banc Georges, le Banc Lehave et à l'est jusqu'à Lunenburg, pour tenir compte à la fois du besoin de polyvalence et des besoins en matière de services SAR.

Au large des côtes sud-est de la Nouvelle-Écosse, un autre patrouilleur océanique est chargé de fournir la couverture SAR en mer. L'analyse a toutefois révélé que, dans de nombreux cas SAR, on comptait sur les bateaux de sauvetage ARUN stationnés le long de la côte sud de Terre-Neuve pour intervenir dans le secteur. Tel qu'on l'a mentionné précédemment, les possibilités d'intervention en mer des bateaux de sauvetage ARUN sont limitées en raison de leur autonomie restreinte, ce qui vaut également pour le détroit de Cabot.

Les responsables de l'analyse des besoins recommandent une solution semblable à celle suggérée pour la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse :

28. Redéfinir les limites du secteur est de patrouille en mer (au large des côtes de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve) de manière à y inclure le Banc de Saint-Pierre, le chenal Laurentien, le détroit de Cabot et le banc Banquereau. Cette solution garantirait également la présence d'un gros navire dans le détroit de Cabot.

5.2 Communications SAR

L'évaluation des communications SAR a également révélé le besoin d'apporter des modifications d'ordre opérationnel pour éliminer les problèmes de prestation des services SAR.

VHF-DF – La GCC utilise du matériel de radiogoniométrie (DF) pour déterminer la position exacte des navires qui ont besoin d'aide. Le matériel DF permet aux centres des Services de communication et de trafic maritimes (stations côtières) ou aux navires de la GCC (stations mobiles) de trianguler la position d'un navire à l'aide de signaux VHF ou de vérifier une ligne de relèvement le long de laquelle la recherche peut commencer. L'utilisation de matériel VHF-DF permet de gagner un temps précieux pendant la recherche d'un navire en détresse ou désemparé et de limiter le nombre de ressources requises pour effectuer une recherche ou un sauvetage. Sans la VHF-DF, la localisation de l'objet de la recherche peut exiger l'utilisation de multiples ressources maritimes et aéronautiques, ce qui est coûteux.

Bien que le système de radiogoniométrie VHF (VHF-DF) augmente l'efficacité des interventions SAR, le matériel actuel est en train de se détériorer et, dans certains cas, les sites ne sont pas reliés par mode électronique, ce qui empêche d'exploiter à fond les

avantages du système. Tout en reconnaissant que le système DF est coûteux à entretenir ou à élargir, il est recommandé :

29. D'élaborer une analyse de rentabilisation en vue de déterminer quels seraient les avantages liés à l'appui de la remise à neuf et de l'expansion du réseau VHF-DF actuel en vue d'améliorer les possibilités de recours à la radiogoniométrie durant les incidents SAR.

RLS (EPIRB)– Dans les situations de détresse, lorsque le navire n'est pas équipé de la radio VHF ou lorsque le temps ne permet pas d'utiliser la radio (VHF, MF ou HF), il est possible qu'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) constitue le seul moyen d'aviser les autorités du système SAR.

Les RLS servent à alerter les autorités de sauvetage du fait qu'un navire est en détresse n'importe où dans le monde. L'activation d'une RLS est détectée par le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), qui utilise le Système international Cospas-Sarsat de satellites. Lorsqu'une RLS est activée, les satellites du Système enregistrent l'activation et l'officier du Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) est informé de l'alerte et de la position de la radiobalise. Il recueille alors tous les renseignements nécessaires et informe le centre de sauvetage approprié. Dans le cas d'un navire à bord duquel il n'y a aucune RLS et qui est impliqué dans un incident grave, il se peut que l'intervention du système SAR soit retardée. La GCC recommande aux marins de toujours enregistrer les RLS et de tenir l'information connexe à jour. À cet égard, les responsables de l'analyse des besoins recommandent que :

30. La GCC continue à promouvoir la présence d'une RLS à bord des navires (bâtiments).

5.3 Coordination des opérations SAR

L'évaluation de la coordination des opérations SAR a aussi révélé le besoin de modifier les opérations de manière à éliminer les problèmes de prestation des services SAR.

Aux Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) et aux centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC), l'analyse qualitative a révélé que les niveaux de dotation actuels ne permettaient pas d'aborder de façon adéquate les modifications apportées récemment aux responsabilités, aux procédures et à l'utilisation de matériel technologique pour coordonner, gérer et appuyer les opérations SAR. Les modifications de la demande pour les services SAR, de même que celles de la technologie utilisée par les clients et les SRU, ont modifié le mode de prestation du service de coordination des opérations SAR.

De plus, l'analyse quantitative a révélé que le nombre des cas traités par les centres de sauvetage allait en augmentant. Il est donc généralement convenu que les niveaux de

dotation actuels aux centres à un seul poste (c.-à-d. un seul coordinateur des opérations SAR en service) ont créé un problème de sécurité quant à la capacité d'un coordonnateur de mission solitaire d'accomplir les tâches immédiates et concurrentes que nécessite la coordination d'une intervention en cas d'urgence. En réaction à ces constatations, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

31. L'administration centrale de la Garde côtière canadienne effectue l'analyse indépendante de la charge de travail de chaque centre de sauvetage (cinq au Canada) en vue d'étudier les niveaux de dotation minimaux et le facteur de dotation approprié pour chaque poste. Tant que l'étude des charges de travail n'aura pas été achevée, le facteur de dotation de 5,88 continuera d'être utilisé pour tous les postes; la mise en œuvre de la politique actuelle se poursuivra de manière à ce que les JRCC fournissent aux MRSC le soutien nécessaire aux missions.

Les résultats de l'analyse indiquent également qu'il n'y a aucune norme ou structure nationale qui fait en sorte que les coordonnateurs de mission SAR (CMS) soient tenus au courant de l'évolution de la technologie des politiques, des pratiques et des procédures. Comme cela pourrait avoir une incidence négative sur la qualité des services SAR, il est recommandé que :

32. La GCC assure la formation d'appoint continue et la reconnaissance de la compétence des coordonnateurs de missions SAR maritimes.

Les centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) aident les JRCC et les MRSC en s'occupant des communications avec à la fois le bâtiment qui a besoin d'aide et ceux qui participent à l'intervention SAR. Ils recueillent les renseignements nécessaires à la réussite du règlement du cas et les communiquent au centre de sauvetage par téléphone. Les JRCC et les MRSC utilisent un logiciel spécialisé pour collecter toutes les données sur un cas reçues des centres des SCTM, des partenaires SAR, des bâtiments qui participent à l'intervention, du public, etc. Les centres des SCTM utilisent par ailleurs un logiciel très différent de celui utilisé par les centres de sauvetage. L'analyse des besoins en matière de SAR a permis de constater que les anomalies technologiques entre les centres de sauvetage et ceux des SCTM encourageaient la déconnexion, ce qui pourrait mener à la perte de renseignements essentiels durant les cas SAR. Il est par conséquent recommandé :

33. D'examiner la possibilité d'harmoniser la technologie de collecte de données avec celle des centres primaires ou secondaires de sauvetage, et des SCTM en vue d'améliorer la coordination des missions (p. ex., l'utilisation du même logiciel pour enregistrer les détails relatifs à chaque cas, etc.).

Durant le cadre de l'exécution d'une mission SAR, les coordonnateurs des opérations possèdent des renseignements limités sur l'emplacement des bâtiments qui se trouvent à proximité. Comme ces derniers sont des unités d'intervention possibles, l'accès à cette information pourrait améliorer les interventions SAR. Il est donc recommandé :

34. D'examiner les options permettant d'améliorer la capacité des coordonnateurs des opérations SAR maritimes d'accéder aux systèmes électroniques actuels de suivi des bâtiments, y compris, mais non de façon limitative, le SIA, le LRIT et INNAV, qui pourraient donner la position des bâtiments et des hélicoptères de la Garde côtière, des bâtiments de la GCAC, des bâtiments commerciaux (y compris les remorqueurs) et des bâtiments de pêche.

En ce qui a trait au suivi des actifs de la GCC, l'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que les centres de sauvetage n'étaient pas toujours en mesure de suivre ces actifs parce que ceux-ci ne sont pas équipés d'un système de suivi de la flotte. Comme la capacité de suivre les actifs de la GCC augmenterait l'efficacité de la coordination des missions SAR, il est recommandé que :

35. Tous les navires (bâtiments) de la flotte, les hélicoptères et les ESC soient équipés d'un dispositif de suivi électronique.

5.4 Statistiques

La capacité de suivre les actifs de la GCC et les bâtiments de passage possibles améliorerait l'efficacité des interventions SAR. Cependant, la compréhension de la disponibilité saisonnière des bâtiments de passage, qui sont un élément essentiel du système SAR, pourrait servir à éclairer l'analyse stratégique des risques et à déterminer les meilleures périodes opérationnelles et le placement optimal des bâtiments de la GCC en vue de la prestation des services SAR. Il est par conséquent recommandé :

36. D'élaborer une méthode ou un système convivial de collecte et d'extraction de statistiques sur les interventions des bâtiments en cas de détresse, d'urgence ou de MARB. Il est en outre conseillé que le système soit compatible avec le système SISAR de collecte de données SAR, ou qu'il soit possible de l'intégrer à ce système, et qu'il soit capable d'enregistrer automatiquement des données en temps réel.

Dans la coordination des missions SAR, la probabilité d'un dénouement heureux augmente quand les équipages des bâtiments d'intervention SAR connaissent bien le secteur. L'analyse des besoins a révélé que, en raison de la récente mise en commun des équipages, en vertu de laquelle des membres d'équipage d'un secteur sont transférés dans un autre secteur pour remédier à des problèmes de dotation en personnel, la connaissance locale des équipages de bateaux de sauvetage avait diminué. Pour garantir l'efficacité et

l'efficacité continues de la poursuite des missions SAR, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

37. Les gestionnaires du programme SAR et ceux de la flotte collaborent pour faire en sorte que les équipages SAR aient une bonne connaissance locale de leur secteur d'opération.

Durant un cas qui implique plusieurs unités d'intervention, une des unités doit prendre les fonctions de commandant sur place (OSC) et coordonner l'intervention SAR. C'est souvent l'équipage d'un bateau de sauvetage SAR qui est appelé à prendre ces fonctions, car ces bateaux sont souvent la seule ressource sur place dont l'équipage a reçu la formation nécessaire pour agir à ce titre. Cependant, à cause des niveaux de dotation, il est difficile pour une unité de bateaux de sauvetage SAR primaire d'exercer les fonctions d'OSC. Par conséquent, les responsables de l'analyse des besoins recommandent que :

38. Les gestionnaires du programme SAR collaborent avec ceux de la flotte à l'examen des problèmes associés au niveau de dotation des bateaux de sauvetage et trouvent les solutions aux problèmes qui ont une incidence sur l'accomplissement des tâches d'OSC.

5.5 Importante catastrophe maritime

L'analyse des risques, qui a été effectuée dans le cadre de l'analyse globale des besoins en matière de SAR, nécessitait l'analyse des tendances futures du nombre et de l'activité des clients, qui devraient augmenter dans la plupart des régions du Canada. Cette augmentation indique qu'il y aura de plus en plus de possibilités qu'une importante catastrophe en mer (CATMAR) se produise. Bien que le programme SAR comporte des plans spécialisés d'intervention SAR en cas de CATMAR, ces plans sont incomplets. En outre, bien que le programme SAR fasse en sorte que les plans relatifs à une CATMAR fassent l'objet d'exercices visant à améliorer l'efficacité de l'intervention, il n'y a toujours pas de calendrier d'exercices nationaux et les plans relatifs à une CATMAR ne font par conséquent pas toujours l'objet d'exercices. À ce titre, il est recommandé que :

39. La GCC collabore avec les partenaires SAR pour faire en sorte que les plans relatifs à une CATMAR soient achevés et tenus à jour. De plus, qu'un processus d'amélioration continue de ces plans soit mis sur pied, qui entraînera la planification, les exercices et la surveillance des plans relatifs à une CATMAR, le tout coordonné au niveau national.

5.6 Analyse continue

Pour élaborer encore plus le programme SAR et mener des opérations plus efficaces et efficaces, il doit y avoir une méthode permettant d'analyser de façon plus systématique les interventions du système SAR. Le processus d'analyse périodique des besoins en matière de SAR pourra servir à cette fin à condition de reposer sur une méthodologie approuvée par la GCC. Ainsi, il est recommandé :

40. D'examiner la méthodologie actuelle d'analyse des besoins en matière de SAR et d'en pousser l'élaboration en vue d'obtenir un processus analytique valable qui garantira la poursuite de l'analyse des besoins en matière de SAR.

5.7 Normes mesurables

Pour qu'il soit possible de donner suite de la meilleure façon possible à la recommandation mentionnée plus haut, il faut d'abord étudier la possibilité d'examiner les normes et le niveau de service SAR maritime actuels. Selon la définition actuelle des normes, il est impossible de mesurer avec précision le rendement du système SAR, ce qui rend difficile l'évaluation du programme. Par conséquent, il est recommandé :

41. D'examiner et de réviser les normes et le niveau de service SAR maritime actuels de manière à obtenir des normes de service mesurables et réalistes. Plus précisément, il y a lieu de réviser le système d'évaluation du classement des incidents (90 %, 75 %, 50 %) de manière à obtenir des normes SAR mesurables.

6 Partenariats SAR

Les partenariats sont un aspect essentiel du système SAR maritime canadien. La GCC compte sur les partenaires SAR pour exécuter sa mission, qui est « la protection et la sauvegarde de la vie humaine en milieu maritime ». Sans ces partenariats, le système SAR canadien ne serait pas considéré comme un des meilleurs au monde. Pour préserver l'intégrité du système actuel, et avec l'amélioration continue comme objectif, la GCC doit absolument continuer à miser sur les partenariats SAR actuels.

6.1 Garde côtière auxiliaire canadienne

Les six divisions de la GCAC sont des organismes bénévoles sans but lucratif qui se sont constitués en société sous le régime de la loi fédérale et exercent des activités peu coûteuses de recherche et sauvetage maritimes partout au Canada. La GCAC fournit au besoin une aide humanitaire sous la direction de la GCC. En existence depuis 1978, la GCAC fournit une contribution précieuse aux missions et aux activités de prévention SAR de la GCC. La mission de la GCAC consiste à appuyer les activités SAR

de la GCC dans la mesure où elles se rapportent à la prévention des pertes de vie. L'organisme est reconnu comme un principal acteur et un partenaire SAR fiable.

Détroit de Juan de Fuca, (C.-B.) – À l'heure actuelle, aucune unité SAR primaire n'est affectée au détroit de Juan de Fuca. Dans ce secteur, le système SAR compte beaucoup sur les unités de la GCAC (en service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7) pour répondre à la majeure partie de la demande pour des services SAR. L'unité SAR primaire de la GCC la plus proche est située à Ganges et dessert la partie nord de ce secteur; elle n'intervient ordinairement pas dans les parties sud et ouest du détroit.

Heureusement, la GCAC est extrêmement active dans le secteur et prête à aider dans la mesure de sa capacité. Il est toutefois difficile pour l'organisme de fournir des bâtiments capables de mener des opérations de recherche et sauvetage sans égard aux conditions météorologiques, ou un nombre de bâtiments suffisant pour soutenir les opérations pendant de longues périodes. De plus, comme elle est une organisation qui ajoute aux services de la Garde côtière, la GCAC n'est pas tenue de fournir des services en permanence.

L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que les cas SAR difficiles pourraient profiter de l'expertise de la GCC, car les possibilités du système SAR dans le secteur sont préoccupantes. Malgré la *capacité* de couverture SAR sans pareille fournie par la GCAC, le titre de compétence requis des membres de l'organisme ne dépasse généralement pas le permis pour embarcations de plaisance; il n'y a aucune exigence relative à la formation de commandant sur place (OSC) des opérations SAR ou au cours de Secourisme avancé. En outre, les unités de la GCAC n'ont pas la formation en navigation électronique relative aux opérations par visibilité réduite, pas plus qu'elles ne sont capables d'accomplir les tâches polyvalentes de la GCC que le secteur exige.

Dans le secteur, les ressources SAR secondaires fournies par les partenaires SAR sont limitées. Le MDN pourrait offrir un remorqueur en provenance d'Esquimalt pour aider aux urgences et l'administration portuaire ou la police de Victoria pourrait fournir quelques petits bateaux. De plus, pendant deux jours chaque mois, un baliseur et une ERS de la GCC sont disponibles en provenance de Victoria. L'analyse des tendances futures indique toutefois que le système SAR dans ce secteur ne sera pas capable de faire face à l'augmentation prévue de l'activité; les embarcations de plaisance ainsi que le trafic commercial et celui des croisières devraient tous augmenter dans le secteur.

En 1993, l'analyse des besoins en matière de SAR recommandait qu'une ressource de la GCC soit basée dans le secteur. Les résultats de l'analyse 2007 des besoins en matière de SAR indiquent que le besoin existe toujours. À ce titre, il est recommandé :

42. D'examiner les répercussions (de politique, juridiques, opérationnelles, etc.) et les avantages possibles d'une collaboration plus poussée avec les partenaires SAR en vue d'éliminer les lacunes au chapitre de la capacité.

Fleuve Saint-Jean (baie de Fundy) – La couverture de la GCC dans ce secteur est assurée en partie par une ESC saisonnière sur le fleuve Saint-Jean. Certains clients demeurent toutefois actifs avant et après la saison opérationnelle des embarcations de sauvetage côtier. Au cours de ces périodes, le nombre des bâtiments de passage et des unités de la GCAC dans le secteur est limité.

Bassin Minas (baie de Fundy) – La couverture SAR dans le bassin Minas est limitée; les interventions SAR sont effectuées surtout par une seule unité de la GCAC, qui n'est pas toujours disponible.

Pour ajouter au système SAR du fleuve Saint-Jean et du bassin Minas, il est recommandé que :

43. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la capacité d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre dans le bassin Minas, sur le fleuve Saint-Jean et le long de la côte de la de la baie de Fundy en Nouvelle-Écosse, de Digby au bassin Minas.

Lac Bras d'Or, Petit-de-Gras et Arichat (Nouvelle-Écosse) – L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que le nombre limité des bâtiments de passage, la diminution du nombre des unités de la GCAC et le manque d'unités d'intervention SAR primaires avaient une incidence négative sur les interventions SAR. Il est recommandé que :

44. La GCC collabore avec la GCAC dans ces secteurs à l'amélioration de la capacité d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre.

Baie Fortune (côte sud de Terre-Neuve) – L'étude a permis de constater que peu d'unités de la GCAC était disponibles pour effectuer les interventions SAR et que les unités SAR primaires de la GCC n'étaient pas en mesure d'atténuer efficacement le risque. Il est recommandé que :

45. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la capacité d'intervention des petits bâtiments en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre pour la GCAC de la baie Fortune.

Lac Supérieur – Tel qu'on l'a mentionné précédemment, une seule unité SAR de la GCC, située à Thunder Bay, effectue les interventions SAR primaires. Sur le reste du lac Supérieur (à l'est et à l'ouest de Thunder Bay), les autorités du système SAR comptent beaucoup sur un nombre limité de bâtiments de passage et la GCAC. Les interventions effectuées par ces éléments du système SAR sont fortement influencées par les conditions météorologiques rigoureuses qui sont fréquentes dans le secteur. Pour

ajouter à la capacité SAR dans le secteur et faire face à la demande future, il est recommandé que :

46. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la capacité d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre dans le secteur du lac Supérieur.

Chenal du Nord, lac Huron – La capacité de l'unité SAR primaire de la GCC à intervenir en cas d'incident dans le chenal du Nord est limitée. Il en résulte que les interventions SAR sont effectuées surtout par des bâtiments de passage et les (cinq) unités actuelles de la GCAC, qui ne sont pas toujours disponibles. Comme on prévoit que l'activité de plaisance et le nombre de bâtiments augmenteront, il est recommandé que :

47. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la capacité d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre dans le chenal du Nord, au lac Huron.

Partie ouest du lac Érié – Les interventions sont effectuées surtout par des bâtiments de passage et la GCAC. Les unités SAR primaires de la GCC des secteurs adjacents effectuent les interventions SAR, mais leur charge de travail est déjà élevée. Comme les tendances de l'activité indiquent une augmentation du nombre d'embarcations de plaisance et celle de l'activité des clients, les responsables de l'analyse des besoins en matière de SAR recommandent que :

48. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la capacité d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre dans la partie ouest du lac Érié.

Haut Saint-Laurent – L'analyse des besoins en matière de SAR a révélé que la GCC ne pouvait offrir de couverture SAR primaire dans le haut Saint-Laurent durant les saisons intermédiaires. Au cours de ces périodes, le risque pour les clients est élevé en raison de la basse température de l'eau et parce que le système d'écluses du fleuve retarde les interventions. Par conséquent, il est recommandé que :

49. La GCAC envisage d'augmenter le nombre de ses unités qui offrent les services SAR durant les saisons intermédiaires dans le haut Saint-Laurent.

Golfe du Saint-Laurent – De même, dans plusieurs régions géographiques du golfe du Saint-Laurent, l'analyse des besoins a permis de déterminer que les autorités du

système SAR comptaient beaucoup sur les bâtiments de passage et un nombre minimal d'unités de la GCAC pour effectuer les interventions SAR.

- Au large de la **côte nord de l'Î.-P.-E.**, on a constaté que la couverture du système SAR était médiocre. Les autorités du système comptent beaucoup sur un nombre limité d'unités de la GCAC et de bâtiments de passage. Les mêmes problèmes ont été constatés au large de la **rive sud de Terre-Neuve (secteur de Port-aux-Basques/Saint-Georges)** et la **Basse-Côte-Nord du Québec**.

- Dans le **Bas-Saint-Laurent** (à l'entrée du golfe), les autorités du système SAR comptent beaucoup sur la GCAC, les autorités municipales et locales, et les bâtiments de passage. Dans ce secteur, les coordonnateurs des opérations SAR ont de la difficulté à trouver des ressources, ce qui retarde souvent les interventions SAR.

Les responsables de l'analyse des besoins recommandent que :

50. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration des possibilités d'intervention en recrutant de nouveaux bâtiments exploités en propre dans les secteurs dans lesquels la GCAC compte un nombre minimal de membres (c.-à-d., la rive nord de l'Î.-P.-E., la rive sud de Terre-Neuve, la Basse-Côte-Nord du Québec et du Labrador, le Bas-Saint-Laurent, etc.), tout en reconnaissant que les tentatives de recrutement précédentes ont échoué.

L'évaluation de la coordination des opérations SAR a révélé que les coordonnateurs consacraient beaucoup de temps et d'efforts à trouver des actifs de la GCAC pour intervenir en situation d'urgence. Il arrive souvent que de nombreux appels faits à des membres de la GCAC demeurent sans réponse ou que le membre ne puisse participer à une mission. Pour atténuer le problème, il est recommandé que :

51. La GCC collabore avec la GCAC à l'amélioration de la disponibilité, de l'accessibilité et de la fiabilité de la GCAC.

Un examen plus approfondi de la GCAC est considéré nécessaire, car on a constaté certains manques de cohérence dans l'application de la couverture SAR, des besoins de formation et ou du financement entre les cinq régions de la GCAC. Par conséquent, il est recommandé que :

52. La GCC procède à l'examen détaillé des besoins opérationnels de la GCAC, en tenant compte de la couverture, des normes de formation et du financement conformes avec les exigences SAR modernes.

Tel qu'on l'a dit précédemment, la prestation des services SAR maritimes dans les régions nordiques du Canada ne peut être comparée à celle qui se fait dans toute autre région du Canada. Parce que la GCAC est confrontée à des défis opérationnels exceptionnels dans le Nord, il est recommandé que :

53. La GCAC du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest soit considérée séparément de la GCAC dans les régions Sud pour les questions telles que le financement, l'assurance, les lignes directrices et les règlements, la formation et les normes opérationnelles.

6.2 Ministère de la Défense nationale

L'analyse des besoins a révélé que les normes nationales utilisées pour évaluer l'exécution du programme SAR maritime ne sont pas toujours appliquées de la même façon. Comme le MDN est le ministère principal de la prestation des services SAR du Canada, il est recommandé que :

54. La GCC, en partenariat avec le MDN, crée un système de gestion de la qualité et d'examen des normes qui servira à évaluer périodiquement tous les aspects de l'exécution du programme SAR, et les normes opérationnelles, en conformité avec les pratiques reconnues en matière d'assurance de la qualité.

6.3 Parcs Canada

Les recommandations qui précèdent concernent la capacité limitée d'intervention du système SAR dans la majeure partie du **lac Supérieur**. Elles proposent que des unités SAR secondaires de la GCC soient stationnées sur le lac pour atténuer le risque lorsqu'il est possible de le faire et que la GCC collabore avec la GCAC à augmenter le nombre d'unités de cette dernière sur le lac.

Il serait possible d'atténuer le risque encore plus en collaborant avec Parcs Canada dans la partie est du lac Supérieur, au nord de Wawa, là où la limite du bassin hydrographique du parc national Pukaskwa touche au lac Supérieur. L'analyse des besoins a permis de constater que des clients qui utilisent un kayak, un canoë, etc., sont souvent actifs dans le secteur. Par conséquent, pour atténuer encore plus les risques sur le lac Supérieur, il est recommandé que :

55. La GCC et Parcs Canada déterminent la façon dont ils peuvent collaborer à l'atténuation des risques pour les clients dans la partie est du lac Supérieur.