

---

# 6 CIRCONSTANCES ENTOURANT LE DÉCOLLAGE ET L'ÉCRASEMENT DU VOL 1363

---

## La course au décollage : état de l'avion

À 12 h 09 m 29 s, un membre de l'équipage du vol 1363 a avisé la FSS (Flight Service Station) de Kenora qu'il était «prêt à décoller». On a évalué à 12 h 09 m 40 s le moment où l'avion a amorcé son décollage.

Les passagers qui ont survécu ont fait un certain nombre d'observations révélatrices sur la météo avant et pendant le décollage. L'agente de bord Sonia Hartwick a témoigné que l'averse de neige s'était intensifiée, particulièrement entre le moment où l'avion a quitté l'aérogare et son arrivée en début de piste en vue du décollage. Elle a donnée une description vive de la transformation de la neige en givre pendant la course au décollage :

Q. L'avion roule maintenant sur la piste; que regardez-vous?

R. Je fixe l'aile.

...

Parce que, pendant que l'avion roulait sur la piste, la neige se transformait en givre et gelait sur l'aile.

Q. Arrêtons-nous un instant pour revoir la situation en détail. Vous étiez en train de rouler sur la piste et, jusqu'à ce moment précis, vous avez observé la neige folle s'accumuler. Qu'est-il arrivé à cette neige folle pendant que l'avion roulait sur la piste?

R. Elle s'est cristallisée et s'est transformée en givre.

Q. Décrivez-moi ce que vous avez vu.

R. Tout d'abord, elle a givré, puis le givre est devenu clair. Ensuite, il a pris la couleur de l'aile et il s'est mis à briller légèrement, comme de la glace.

Q. Vous avez donc été témoin de la transformation?

R. Oui. On pouvait effectivement voir la transformation. Elle s'est produite très rapidement.

(Transcription, vol. 10, p. 239-40)

Le témoignage de M<sup>me</sup> Hartwick sur l'état de l'aile pendant le décollage concordait avec l'enregistrement de sa conversation téléphonique avec M. Clifford Sykes, alors directeur des opérations aériennes d'Air Ontario, effectuée entre 1 h 15 et 1 h 30 le 10 mars 1989, environ une heure après l'écrasement. M<sup>me</sup> Hartwick ne savait pas qu'il avait enregistré sa conversation. L'existence de l'enregistrement a été découverte par hasard par le personnel de la Commission au début d'août 1989, et la bande a été récupérée par les enquêteurs de la Commission en septembre 1989. La transcription des parties pertinentes de cette conversation est reproduite ci-après :

Sonia : Hum! Les ailes se couvraient de givre.

Cliff : Vraiment? Après ou avant le décollage?

Sonia : Hum! Avant le décollage, il y avait passablement de neige mouillée sur les ailes. Elle s'est mise à geler pendant le décollage.

(Pièce 126)

M. John Biro, assis sur le siège 11E, directement au-dessus de l'aile, a déclaré ce qui suit :

R. Nous commençons à rouler sur la piste et je regardais attentivement l'aile en espérant que la neige mouillée glisse vers le sol à mesure que nous prenions de la vitesse.

Il me semble que nous avons atteint la vitesse de cabrage à peu près au même moment que d'habitude. Pendant que l'avion se cabrait, la neige sur la partie arrière de l'aile, à la mi-aile environ, s'est décollée subitement, comme si elle avait explosé.

Ensuite, la neige sur la partie avant de l'aile a semblé geler et devenir opaque, tel du givre opaque mat, pratiquement en un rien de temps. Le givre était rugueux, pas extrêmement rugueux, mais certainement un peu rugueux.

(Transcription, vol. 21, p. 12)

David Berezuk, un commandant de bord sur Dash-8 d'Air Ontario, assis près de la fenêtre dans la rangée 12, a remarqué une «couche de neige mouillée» d'un demi-pouce sur l'aile gauche pendant que l'avion se dirigeait vers le début de piste. Il a décrit l'averse de neige comme «augmentant d'intensité à partir du moment où nous sommes arrivés à l'aérogare jusqu'au décollage et pendant celui-ci» (Transcription, vol. 14, p. 79-80).

Pendant la course au décollage, le capitaine Berezuk a remarqué que la neige sur l'aile était passée du blanc au gris opaque en s'épaississant, et qu'elle a pris l'allure d'une moquette à motif.

- R. ... À mesure que nous prenions de la vitesse, environ 10 à 20 p. 100, dans la meilleure des hypothèses, 10 à 20 p. 100 de la neige a été emportée par le vent.
- Q. Avez-vous vu la neige être emportée par le vent?
- R. Ce n'est pas tellement qu'elle a été emportée, mais plutôt qu'elle s'est dissipée.
- Q. Quand elle s'est «dissipée», l'épaisseur de la neige sur l'aile a-t-elle diminué?
- R. Oui.
- Q. A-t-elle changé un peu de couleur?
- R. Oui.
- Q. De quelle couleur était-elle?
- R. Les parties qui ressemblaient à de la moquette à motif, comme je l'ai expliqué, celles qui étaient blanches ont pris une teinte grise opaque, et les parties qui étaient grises sont devenues plus grises.

(Transcription, vol. 14, p. 84)

Pendant que le F-28 se dirigeait vers le début de piste en vue du décollage, le commandant Murray Haines, un pilote d'Air Canada assis près de l'allée dans la rangée 13, a décrit l'aile comme «étant totalement recouverte de neige» rugueuse.

Il a ajouté :

Je pouvais voir l'implanture de l'aile, mais pas le bord d'attaque. Je ne voyais rien d'autre qu'une aile recouverte de neige.

- Q. La couche de neige était-elle uniforme ou ...?
- R. Non, elle était rugueuse.
- Q. Rugueuse. Et pendant que l'avion circulait au sol, la neige était-elle emportée par le vent ou tombait-elle?
- R. Ni l'un ni l'autre.

(Transcription, vol. 19, p. 34-35)

Le commandant Haines a ensuite déclaré que la neige sur les ailes ne bougeait pas et qu'elle s'est cristallisée vers la fin du décollage.

- R. ... à mesure que la vitesse augmentait, la neige se cristallisait et ne bougeait plus.
- Q. Vous avez vu la neige se cristalliser en givre?
- R. Oui, je ne l'ai pas quittée des yeux un seul instant.

(Transcription, vol. 19, p. 37)

Dans son témoignage, le passager Brian Perozak, assis sur le siège 4E, a comparé le bord avant de l'aile pendant la course au décollage à un «beigne glacé». Selon lui, le reste de l'aile était cristallisé.

R. ... Ce n'était pas comme avant. Ce n'était pas de la neige qu'il y avait sur le reste de l'aile. Le reste de l'aile me paraissait cristallisé.

(Transcription, vol. 16, p. 234 et 236)

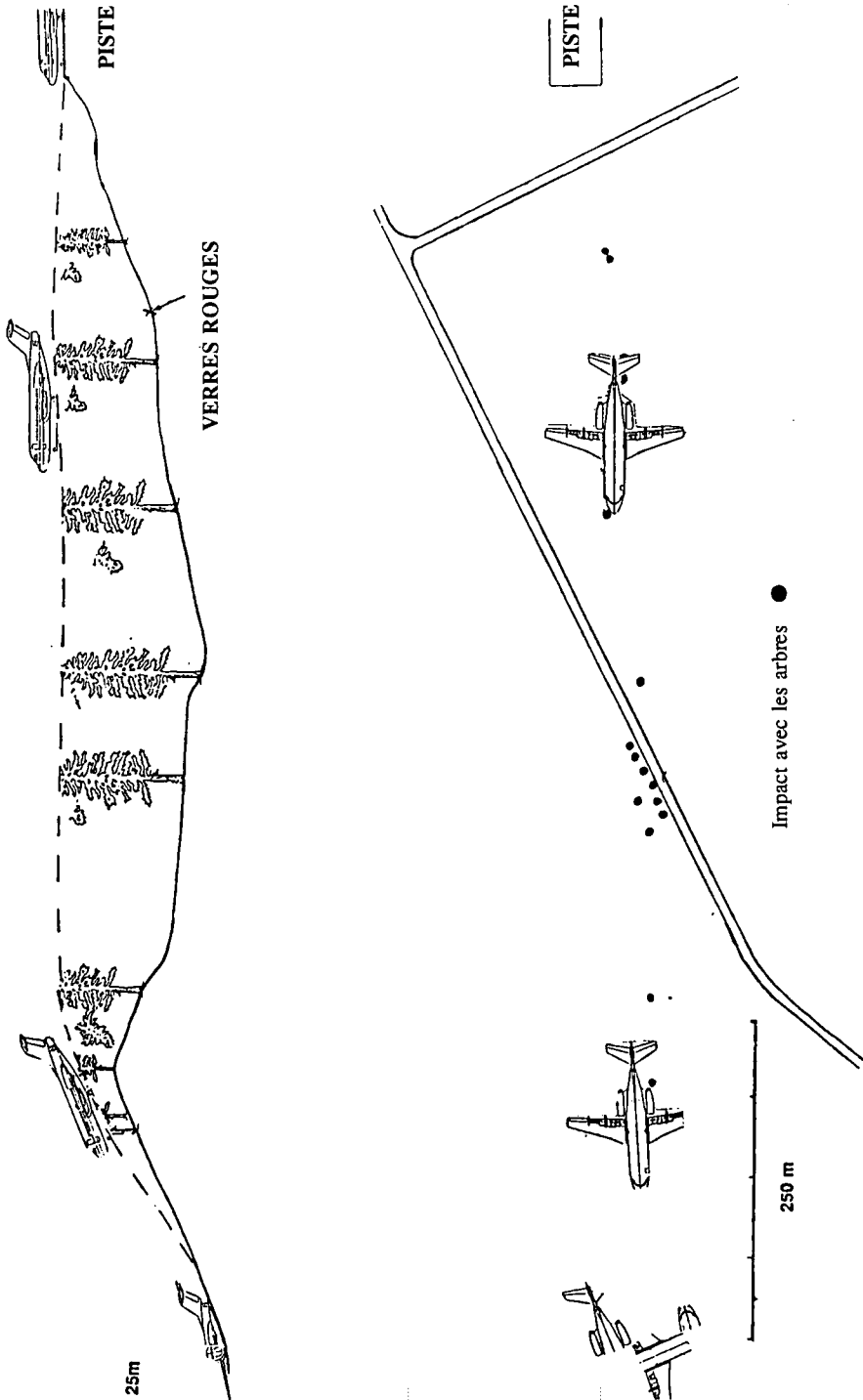
## Le décollage : observation par les témoins oculaires

Comme l'incendie a détruit l'enregistreur de données de vol et l'enregistreur phonique, les observations du décollage par les témoins oculaires ont pris une grande importance. De nombreuses personnes ont été interviewées, et les indices ont été fournis par dix témoins au sol qui ont observé en tout ou en partie la course au décollage et le décollage lui-même. On a demandé à ces témoins de décrire leurs observations et de repérer sur un croquis de la piste l'endroit où ils ont été témoins de faits précis, tels que le point de cabrage et le point d'envol. Des passagers du vol 1363 ont également fait part de leurs observations au sujet du décollage.

Toutes les observations des témoins ont été soigneusement examinées par l'avocat et les enquêteurs de la Commission, et plus tard par des spécialistes du BCSCA et de son successeur, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Les endroits observés où des faits précis se sont produits sur la piste ont été reportés sur une maquette à l'échelle de la piste 29. Les distances ont ensuite été converties en distances le long de la piste, ce qui a permis de reconstituer la course au décollage, le cabrage et l'envol de l'avion. De plus, appuyant l'enquête, M. Michael Poole, du BST, a analysé les témoignages des témoins oculaires et a présenté devant la Commission la reconstitution par images informatisées de la trajectoire de vol. Le rapport de M. Poole sur la reconstitution de la trajectoire de vol et la reconstitution par images informatisées sont devenus des pièces justificatives que j'ai acceptées à garder comme preuve (Voir figure 6-1).

M. Roscoe Hodgins, pilote expérimenté, avait déjà vu le F-28 décoller de Dryden de 12 à 15 fois. Le 10 mars, du bâtiment du ministère des Ressources naturelles adjacent à l'entrée de la piste 29, il a entendu les réacteurs du F-28 augmenter de régime et il a vu l'avion accélérer. Dans son témoignage, il a déclaré que l'accélération du F-28 n'avait pas été aussi rapide qu'au cours des décollages précédents. M. Hodgins n'a pas vu le nez du F-28 cabrer, mais il a vu l'empennage baisser à 3 400 pieds environ sur la piste. Il n'a pas vu le F-28 prendre son envol.

Figure 6-1 Profil de la trajectoire de vol de l'avion



M. Stanley Kruger, du service CFR de l'aéroport de Dryden, se trouvait dans son camion incendie stationné sur la voie de circulation Charlie, à côté de la manche à vent, pendant qu'il observait la course au décollage. Dans son témoignage, il a déclaré avoir vu l'avion accélérer entre le début de la piste 29 et un point juste à l'est de la voie de circulation Alpha. En ce point, à 3 100 pieds environ sur la piste, le F-28 ne s'était pas cabré.

M. Craig Brown, pilote professionnel chez Terraquest Ltd. et ayant à peu près 1 250 heures de vol, se trouvait du côté est de l'aire de trafic principale lorsqu'il a observé le F-28. Il a d'abord vu l'avion à environ 2 300 pieds sur la piste 29. Il a vu l'appareil cabrer juste à l'ouest de la voie de circulation Alpha. M. Brown a déclaré que les roues des atterrisseurs principaux étaient demeurées au sol très longtemps par la suite avant que l'avion s'envole à 4 900 pieds environ sur la piste.

M. Allan Haw, mécanicien à l'aéroport de Dryden le 10 mars, a témoigné qu'il avait déjà vu au moins cent fois des F-28 décoller et atterrir. Il a vu le vol 1363 pour la première fois pendant qu'il travaillait à l'extérieur d'un atelier de réparation situé à l'est de l'aérogare et au sud de la piste. Il a témoigné que, à 2 700 pieds environ sur la piste, le F-28 allait considérablement moins vite qu'il aurait dû en ce point de la piste. Comme il s'attendait à ce que le F-28 interrompe son décollage, M. Haw a donc continué à surveiller de près ce qui allait se passer. À environ 5 700 pieds sur la piste, il a vu le F-28 en vol : «Je pouvais voir le ciel entre le ventre de l'avion et la cime des arbres.» (Transcription, vol. 24, p. 140). Selon lui, l'avion a eu de la difficulté à s'envoler, le nez légèrement relevé.

M. Gary Rivard, appartenant aussi aux services CFR de l'aéroport, se trouvait du côté est de l'aire de trafic devant l'aérogare lorsqu'il a vu le F-28 décoller. Il a témoigné que toutes les roues de l'avion se trouvaient encore au sol à 3 200 pieds environ sur la piste, juste à l'est de la voie de circulation Alpha.

M. James Esh travaillait comme manutentionnaire pour les Services aéroportuaires de Dryden et, au 10 mars, il avait environ 140 heures de vol comme pilote. Il marchait vers l'ouest sur l'aire de trafic, juste à l'ouest de l'aérogare, lorsqu'il a entendu les réacteurs du F-28 augmenter de régime. Il a jeté un coup d'oeil vers l'avion et l'a aperçu à environ 3 600 pieds sur la piste, ses roues toujours plaquées au sol. M. Esh a continué à observer le décollage :

R. ... à partir de ce point, j'ai continué à l'observer. Ce n'est qu'au numéro 11<sup>1</sup> à l'extrémité ouest de la piste que l'avion s'est mis à cabrer comme si le pilote tirait de toutes ses forces sur le manche.

L'appareil était excessivement cabré et s'est incliné à droite un peu. Il semblait que le pilote corrigeait, qu'il surcorrigeait même. L'aile gauche a baissé un peu, et le pilote a corrigé à nouveau.

Il volait en semi-décrochage à angle d'attaque élevé, sans prendre de l'altitude, puis il a disparu derrière les arbres dans la neige.

(Transcription, vol. 24, p. 203-204)

M. Martin Gibbs était copilote d'un Twin Otter de NorOntair qui a été le premier avion à décoller après l'écrasement du vol 1363 le 10 mars 1989. Il avait environ 1 760 heures de vol. Pendant la course au décollage du F-28, il se trouvait dans le bureau du directeur de l'aéroport, dans l'aérogare, et il regardait la piste. Il a vu le F-28 dans la «bonne assiette» et avec le train avant apparemment au-dessus du sol à environ 3 800 pieds sur la piste (Transcription, vol. 23, p. 23). Il a témoigné que l'avion était en vol quand il a croisé la voie de circulation Alpha, et que les roues ne touchaient plus la piste. Passé la voie Alpha, l'aile droite a semblé baisser, le train droit a paru toucher la piste, et le F-28 a semblé se mettre en palier.

M. Jerry Fillier, manutentionnaire du Centre de vol de Dryden, était debout sur l'aire de trafic à l'extérieur de l'aérogare quand il a observé le F-28. Il a témoigné que toutes les roues de ce dernier reposaient sur la piste, juste à l'est de la voie de circulation Alpha. Ce n'est qu'à l'ouest de la voie Alpha qu'il a vu le train avant quitter le sol au moment du cabrage.

M. Christopher Pike, préposé à l'entretien de l'aéroport, se trouvait également dans le bureau du directeur de l'aéroport lorsque le F-28 décollait. Il a d'abord vu le F-28 à l'intersection de la piste et de la voie de circulation Alpha. Il a déclaré que toutes ses roues reposaient encore sur le sol et qu'il semblait plus lent qu'il aurait dû en cet endroit sur la piste. À environ 4 400 pieds sur la piste, M. Pike a vu le F-28 «faire un petit saut», l'aile gauche remontant et l'aile droite s'inclinant. L'appareil a quitté la piste à 5 700 pieds sur la piste. M. Pike était absolument certain de son observation étant donné que l'avion se trouvait directement devant la première barre de feux VASIS (indicateur visuel de pente d'approche). M. Pike a déclaré que l'avion ne semblait pas

---

<sup>1</sup> L'expression «numéro 11» se réfère aux marques sur la piste, à 350 pieds environ de l'extrémité ouest de la piste.

vouloir voler, mais plutôt «se dandiner dans les airs» (Transcription, vol. 28, p. 36).

M. Norbert Altmann, commandant à bord du Twin Otter de NorOntair et ayant environ 5 000 heures de vol à son actif, se trouvait dans le bureau météorologique situé au coin nord-ouest de l'aérogare, lorsque le F-28 a décollé le 10 mars. Il l'a vu à peu près à 5 000 pieds sur la piste de 6 000 pieds. Il a remarqué que l'avion cabrait beaucoup et qu'il était trop bas pour être si loin sur la piste.

Les observations des passagers du vol 1363 ont aidé à déterminer les mouvements de l'avion pendant la course au décollage et de façon générale, elles cadraient avec celles des observateurs au sol.

Dans son témoignage, le commandant Berezuk a déclaré qu'entre 500 et 1 000 pieds après la voie de circulation Alpha (à 4 000 pieds environ sur la piste), l'avion a tenté de cabrer et s'est mis à vibrer. Le nez de l'avion a ensuite été ramené à la moitié de l'angle de cabrage initial (à peu près de 10 degrés à 4 ou 5 degrés). Le commandant Berezuk a déclaré que l'avion a cabré une deuxième fois, mais il n'a pas pu préciser où exactement.

L'agente de bord Hartwick se souvenait également avoir senti l'avion essayer en vain de cabrer, puis recommencer. Elle n'a pas pu préciser l'endroit où ces cabrages ont eu lieu, mais elle a déclaré que pendant le premier cabrage, l'avion a semblé faire un bond, retomber sur la piste, continuer sa course, bondir encore et demeurer en vol. Au deuxième bond, l'avion s'est déplacé et incliné soudainement à gauche.

Le passager Ronald Mandich, un ingénieur ayant acquis de l'expérience en aviation quand il dirigeait les programmes d'essais en vol et de vibration chez Hughes Aircraft Corporation, a décrit la course au décollage. Il a déclaré que, en prenant de la vitesse pendant la course au décollage et au moment du cabrage, «l'avion ne semblait pas vouloir quitter la piste aussi facilement ou rapidement qu'au cours des vols précédents» (Transcription, vol. 17, p. 357). M. Mandich se souvenait également que l'avion avait volé au-dessus de la piste pendant deux secondes environ avant de retomber sur la piste. Le niveau sonore des réacteurs a ensuite augmenté, et l'avion a décollé. L'avion semblait se trouver à quinze pieds du sol en survolant l'extrémité de piste.

## État de la piste avant et après le décollage

Dans leurs témoignages, un certain nombre de témoins ont parlé de l'état de la piste juste avant et après le décollage. M. McGogy, le pilote du Cessna 150, a décrit comme suit l'état de l'extrémité est de la piste à environ 12 h 05 m 30 s, quand il s'est posé :



- R. Là où je me suis posé sur la piste, il y avait environ un quart de pouce de névasse au centre de la piste et, sur le côté nord, il y en avait un peu plus, sans doute de 3/8 à un demi-pouce d'épaisseur.

(Transcription, vol. 22, p. 54)

Il a également parlé de l'état de la voie de circulation Alpha :

- R. Je me souviens que la voie de circulation Alpha se trouvait exactement dans le même état que la piste. Il y avait environ un quart de pouce de neige mouillée.

(Transcription, vol. 22, p. 59)

Il est important de noter qu'une neige épaisse a continué à tomber et avec une intensité croissante après que M. McGogy eut quitté la piste dans son Cessna 150 et que la névasse à l'extrémité est de la piste aurait continué à s'accumuler pendant tout ce temps jusqu'au moment de la course au décollage du F-28.

Le commandant Murray Haines, passager à bord du vol 1363 et pilote expérimenté d'Air Canada, a déclaré que la piste était couverte de névasse à travers laquelle on pouvait voir le revêtement noir au centre et que l'accumulation de névasse sur les bords de la piste était plus «jaunâtre».

Après le décollage, le personnel de l'aéroport n'a pas tardé à apprendre que le F-28 semblait s'être écrasé. Gary Rivard à bord de Red 2 a vu le F-28, pratiquement à la voie Alpha, juste après avoir terminé de nettoyer à l'eau un déversement de carburant devant l'aérogare. Il reculait son Red 2 lorsqu'un employé de l'aéroport, James Esh, est accouru vers lui en agitant les bras et tout en tombant et glissant sur la surface recouverte de névasse. M. Rivard a témoigné que M. Esh a crié : «l'avion s'est écrasé, l'avion s'est écrasé, dépêchez-vous ... J'ai regardé derrière moi et j'ai pu voir de la fumée grise et blanche monter» (Transcription, vol. 28, p. 219). M. Rivard a immédiatement conduit son véhicule sur la voie de circulation Alpha, puis il s'est rendu à l'extrémité ouest de la piste 29. Il a décrit la piste à l'ouest de la voie Alpha :

- R. ... la partie de la piste que j'ai empruntée pour aller et venir était totalement dénudée et mouillée.

J'ai pu facilement faire demi-tour à l'extrémité et c'est à cet instant que j'ai aperçu Ernie Parry juste derrière moi.

(Transcription, vol. 28, p. 220)

M. Rivard a en outre déclaré qu'il n'a vu aucune trace après avoir fait demi-tour et à l'extrémité ouest de la piste, a remonté la piste vers le chemin de service.

Ernest Parry avait observé Red 2 quitter l'aire de trafic devant l'aérogare et remonter la voie de circulation Alpha à grande vitesse. Il l'a immédiatement suivi à une distance de 50 à 75 pieds derrière et à gauche, c'est-à-dire juste à gauche de l'axe de piste. Lui aussi a déclaré que cette partie de la piste était dénudée et mouillée vers l'ouest, et que les roues de Red 2 projetaient «très peu d'eau» (Transcription, vol. 6, p. 229).

Pendant le contre-interrogatoire, on a demandé au chef Parry s'il avait vu des traces sur la piste après avoir fait demi-tour à l'extrémité ouest :

- Q. Quand Red 2 et vous-même avez fait demi-tour vers l'est, avez-vous aperçu des traces de pneus?
- R. Non monsieur, je n'ai vu aucune trace. La surface était seulement mouillée.
- Q. Même pas vos propres traces?
- R. Même pas nos propres trace.

(Transcription, vol. 7, p. 16)

M. Kruger s'est également dirigé sur la piste en service à bord de Red 1, quelques instants après le décollage du F-28. Ses observations sur l'état de la piste à l'ouest de la voie de circulation Alpha concordent avec celles du chef Parry et de Gary Rivard :

- R. En essayant de visualiser ce qui s'est passé, je ne vois qu'une piste noire et mouillée.

(Transcription, vol. 26, p. 110)

## **Observations peu après le décollage du F-28**

M. Norbert Altmann, commandant à bord du Twin Otter de NorOntair, a déclaré qu'à environ 12 h 30, seulement 20 minutes après le décollage du vol 1363, il a vu que l'aire de trafic devant l'aérogare était claire, noire et couverte d'un demi-pouce de neige mouillée. Le Twin Otter a quitté Dryden à 12 h 50 pour Red Lake, M. Altmann étant accompagné de Martin Gibbs, son copilote. Cet avion a été le premier à rouler vers l'extrémité est de la piste après le départ du vol 1363 d'Air Ontario.

Le copilote Gibbs a décrit l'aire de trafic et de la partie est de la piste, soit entre la voie de circulation Alpha et le début de la piste 29. Elles étaient recouvertes «d'environ un demi-pouce de névasse». Il a déclaré qu'il pouvait voir les traces laissées dans la névasse par le F-28 quand il a remonté jusqu'au seuil de la piste 29.

- R. ... À mi-chemin environ en remontant la piste 29, j'ai remarqué les traces que le F-28 avait laissées en remontant la piste. J'ai

alors décidé de savoir jusqu'où elles allaient sur la piste. Elles se rendaient jusqu'au seuil de la piste 29.

- Q. Selon vous, qu'elle était l'épaisseur de la névasse?
- R. Il y en avait environ un demi-pouce, de un quart à un demi-pouce.
- Q. Était-elle blanche ou pouviez-vous voir la surface de la piste à travers?
- R. Elle était ... Elle fondait. On pouvait voir la surface noire de la piste à travers. Elle n'était pas blanche.

(Transcription, vol. 23, p. 30-31)

Pendant le contre-interrogatoire, M. Gibbs a répété ses observations.

- Q. Vous avez déclaré avoir vu, selon vous, les traces du F-28 jusqu'à la moitié de la piste 29.  
Pouvez-vous me dire si ces traces étaient continues jusqu'au seuil de la piste 29 ou intermittentes ...
- R. À partir d'où j'étais au début, elles étaient continues. Je crois qu'elles portaient de la voie de circulation, avant son départ. Elles allaient jusqu'au seuil où elles faisaient demi-tour. Quand nous nous sommes alignés pour le décollage, je pouvais voir à la fois nos traces et celles du F-28.
- Q. Ces traces étaient-elles droites ou courbes?
- R. Je me souviens qu'elles étaient droites.
- Q. Y avait-il trois traces ou seulement deux?
- R. Il y en avait trois.

(Transcription, vol. 23, p. 42-43)

Le commandant Altmann, pendant son témoignage sur l'état de la piste à ce moment, a confirmé qu'il y avait un demi-pouce de névasse sur la piste entre la voie de circulation Alpha et le seuil de la piste 29, comme l'avait dit le copilote Gibbs.

- R. Nous avons remonté la piste 29 pour le départ qui allait se faire vers l'ouest. En circulant, je roulais au centre de la piste. Je vérifiais s'il y avait des corps étrangers qui auraient pu provenir de l'avion à réaction, des éclats de métal par exemple, car je savais que l'avion s'était écrasé et qu'il y aurait pu y avoir des morceaux de métal sur la piste.
- Q. Avez-vous remarqué des choses inhabituelles sur la piste, de la névasse ou de la neige?
- R. Pas de neige, mais une mince couche de névasse; un demi-pouce. Ça ne pose pas de problème avec un Twin Otter. Je n'ai pas vu les traces de l'autre avion, le F-28. C'est mon copilote qui les a vues. Ma principale préoccupation était d'éviter les débris qui auraient pu se trouver sur la piste.

(Transcription, vol. 22, p. 200-201)

D'après les témoignages des témoins, il est clair qu'au moment du décollage du vol 1363, il y avait environ un demi-pouce de névasse sur la moitié est de la piste 29 jusqu'à proximité de la voie de circulation Alpha, et que la moitié ouest n'était pas recouverte de névasse et était mouillée.

## Constatations

- Entre le moment où le vol 1363 a quitté les abords de l'aérogare et le décollage de l'avion le 10 mars 1989, une violente bourrasque de neige s'est abattue sur la totalité de la moitié est de l'aéroport de Dryden, en partant de la voie de circulation Alpha vers l'est.
- L'intensité de la chute de neige s'est accrue et la neige a continué à tomber en abondance pendant tout le temps entre le moment où le F-28 est entré sur la piste et a commencé à remonter vers le seuil de la piste 29, à 12 h 07 m 00 s environ, jusqu'à le décollage, lequel avait débuté vers 12 h 09 m 40 s.
- Il y avait une accumulation d'au moins un demi-pouce de neige mouillée en couches sur les ailes du F-28 lorsque l'avion a commencé sa course au décollage.
- Pendant la course au décollage, la neige présente sur la partie avant des ailes du F-28, l'endroit le plus critique quant à la portance de l'avion, a gelé et s'est cristallisée pour former de la glace opaque grisâtre et sombre ressemblant à un tapis à motif, tandis qu'une partie de la neige qui se trouvait à l'arrière des ailes a été emportée par le vent.
- D'après des observations faites à d'autres occasions, le point de cabrage habituel du F-28 lors de décollages ordinaires à partir de la piste 29 se trouvait avant la voie de circulation Alpha, à quelque 3 100 pieds à l'ouest du seuil de la piste 29.
- Après une course au décollage plus longue qu'à l'accoutumée, le F-28 C-FONF a commencé à se cabrer près de la voie de circulation Alpha, aux abords du repère des 3 500 pieds. L'avion a décollé légèrement puis s'est mis à vibrer avant de retomber sur la piste.
- La course au décollage s'est poursuivie, et l'avion s'est cabré une seconde fois, quittant finalement la piste près du repère des 5 700 pieds de la piste longue de 6 000 pieds. L'avion avait pris une

quinzaine de pieds d'altitude lorsqu'il a survolé l'extrémité de la piste. Par la suite, il n'a pas réussi à prendre de l'altitude et est resté dans les airs en cabré jusqu'à ce qu'il commence à percuter des arbres.

- Lorsque l'avion est entré sur la piste vers 12 h 07 m 00 s et a commencé à remonter vers l'extrémité de la piste 29, il y avait, sur cette piste, une accumulation de névasse humide dont l'épaisseur variait entre un quart de pouce et un demi-pouce.
- Lorsque le C-FONF a commencé sa course au décollage, à 12 h 09 m 40 s, il y avait sur la piste une accumulation de névasse épaisse d'un quart de pouce à un demi-pouce qui s'étendait du seuil de la piste 29 jusqu'à la voie de circulation Alpha. Le reste de la piste, qui se trouvait dans la partie de l'aéroport située à l'ouest de la voie de circulation Alpha et qui n'avait donc pas été touché par la bourrasque de neige, était exempt de névasse mais mouillé.

---

# 7 ÉCRASEMENT ET INTERVENTIONS

---

## Écrasement

Après une course au décollage plus longue que la normale, le vol 1363 d'Air Ontario a cabré et a réussi difficilement à quitter le sol à 4 000 pieds environ sur la piste. L'avion est retombé sur la piste et a poursuivi sa course au décollage. Il était presque rendu à l'extrémité de piste quand il a pu monter à quelques pieds du sol, mais il n'a pas pu prendre davantage d'altitude. Il a commencé à heurter des arbres à 127 mètres de l'extrémité de piste et a évité de justesse un escarpement rocheux et boisé à quelque 700 mètres à l'ouest de la piste. Il s'est ensuite écrasé dans une forêt où il s'est immobilisé à 962 mètres de l'extrémité de la piste.

M. James Esh a décrit ce qui s'est passé, pendant son témoignage devant la Commission. Il était debout sur l'aire de trafic devant l'aérogare et il a continué à observer l'avion après son décollage :

Q. L'avion a-t-il pris un peu d'altitude?

R. Non, pas du tout.

Q. Et que s'est-il passé par la suite?

R. Je pouvais encore entendre les réacteurs bruyants s'éloigner, puis, une demi-seconde plus tard environ, ce fut le silence. Ensuite, j'ai vu une grosse boule orange et rouge ainsi qu'un champignon de fumée noire.

(Transcription, vol. 24, p. 204)

M. Craig Brown, de Terraquest Ltd, a vu l'avion disparaître derrière les arbres :

R. Une ou deux secondes plus tard, j'ai vu de la fumée et une boule de feu.

Selon lui, la fumée «était très noire et était percée par des flammes orange» (Transcription, vol. 5, p. 234).

Après avoir heurté la cime du premier arbre, l'avion a continué sur un autre demi-kilomètre. Il a ensuite été d'autres arbres et a laissé des traces remplies de morceaux d'épave avant de heurter un grand nombre d'arbres en survolant un monticule boisé. Un incendie s'est déclaré sur le côté gauche de l'avion pendant qu'il descendait au-delà du monticule,

et le côté gauche a heurté le sol en premier. L'appareil s'est immobilisé dans un bouquet d'arbres et s'est cassé en trois morceaux (figure 6-1 du chapitre précédent, Circonstances entourant le décollage et l'écrasement du vol 1363). L'empennage pointait vers l'avant, la section principale du fuselage était tournée à gauche de l'empennage, et le poste de pilotage était tourné davantage vers la gauche du fuselage, de sorte que l'épave principale avait la forme d'un U.

L'incendie a suivi la trajectoire de l'avion jusqu'à ce que ce dernier s'immobilise. Après l'écrasement, l'incendie s'est limité au lieu de l'écrasement et aux arbres situés le long des traces laissées par l'épave et sur le côté. Sur les photographies à infrarouge, on peut voir les arbres carbonisés par l'incendie.

Les flammes ont rongé le fuselage de l'intérieur du poste de pilotage jusqu'à la cloison étanche arrière, mais n'ont pas touché à certaines parties du côté droit du fuselage. La peinture à l'extérieur avait été touchée mais elle était encore reconnaissable (voir plaque en couleur).

## **Intervention des services CFR à l'aérogare**

Le but premier des services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) est de sauver des vies au cas où un aéronef subirait un accident ou un incendie se déclarerait à bord d'un aéronef ou à l'aéroport. Le personnel des services CFR doit d'abord et avant tout s'assurer que les passagers et l'équipage puissent évacuer l'aéronef à l'abri des flammes. Ensuite, le personnel doit protéger les propriétés en maîtrisant ou en éteignant si possible tout incendie qui pourrait se déclarer à la suite d'un accident ou d'un incident d'aéronef.

Le 10 mars 1989, l'aéroport de Dryden, en Ontario, avait le matériel et le personnel que Transports Canada exigeait pour qu'il puisse offrir des services CFR. Le personnel de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden était constitué des personnes suivantes : Ernest Parry, chef de l'unité et comptant six années d'expérience, les chefs d'équipe Stanley Kruger et Bernard Richter ainsi que le pompier Gary Galvin, ayant chacun six années d'expérience, et deux autres pompiers, Kenneth Peterson et Gary Rivard qui avaient chacun une année d'expérience. Trois véhicules ont participé aux activités liées à l'écrasement ce jour là : Red 1, un véhicule d'intervention rapide, conduit par M. Kruger; Red 2, un camion citerne conduit par M. Rivard; et Red 3, une fourgonnette de servitude conduite par le chef Parry.

Red 1 était retourné à la caserne, et M. Rivard venait de nettoyer à l'eau du carburant répandu devant l'aérogare quand on lui a annoncé que le vol 1363 s'était probablement écrasé. Il s'est immédiatement rendu au bout de la piste à bord de Red 2. Le chef Parry a remarqué que Red 2 roulait à toute vitesse vers la piste en service et, se rendant compte que

quelque chose n'allait pas, il est monté à bord de son véhicule pour rejoindre Red 2.

Red 2 et Red 3 se sont dirigés vers l'ouest à toute vitesse sur la piste en service. Quand les conducteurs se sont aperçus qu'ils ne pouvaient pas se rendre à partir de la piste jusqu'à l'endroit d'où provenait la fumée, ils ont fait demi-tour vers l'aérogare. Le chef Parry a témoigné que pendant qu'il se trouvait encore sur la piste, il était pratiquement sûr que l'avion s'était écrasé. Il a quitté la piste en service à bord de Red 3 par la voie de circulation Alpha. Red 2, en négociant son virage à toute allure, a dérapé jusque sur un chemin de service, s'est enlisé dans un banc de neige, et a dû être sorti par un chargeur frontal conduit par Christopher Pike. M. Rivard a ensuite rempli le réservoir d'eau de Red 2 pour remplacer celle qu'il avait utilisée pour nettoyer le renversement de carburant.

Entre 12 h 9 m 29 s, moment où le vol 1363 d'Air Ontario avisait la station d'information de vol de Kenora qu'il était sur le point de commencer son décollage, et 12 h 12 m 47 s, il y a eu un certain nombre de télécommunications entre le chef Parry à bord de Red 3, la FSS de Kenora, et le contrôle de la circulation aérienne de Winnipeg qui s'inquiétait du sort de l'avion. À 12 h 12 m 47 s, le chef Parry a déclaré que l'avion s'était sans doute écrasé à l'ouest de l'aéroport étant donné la présence de la fumée à cet endroit. Il a ensuite ajouté qu'il se dirigeait dans cette direction. À 12 h 14 exactement, le chef Parry a avisé le service de régulation de la police de la ville de Dryden qu'il craignait un écrasement du F-28 à environ trois ou quatre milles à l'ouest de la piste et a demandé que le plan d'entraide en cas d'urgence soit exécuté.

## **Au comptoir d'Air Ontario**

Après l'écrasement du vol 1363, M. Vaughan Cochrane, directeur général du Centre de vol de Dryden, s'est rendu au comptoir d'Air Ontario pour appeler le centre de contrôle des opérations à London. Il a également demandé à M<sup>me</sup> Jill Brannan «de tout verrouiller, car l'avion vient de s'écraser» (Transcription, vol. 20, p. 121). Elle a témoigné qu'elle a réuni tous les documents se rapportant à l'écrasement, tels que les manifestes de vol et les listes de passagers, et qu'elle les a verrouillés dans un tiroir du comptoir. Plus tard dans l'après-midi, le contenu du tiroir a été remis à M. Cochrane, qui l'a emporté au Centre de vol de Dryden. M<sup>me</sup> Linda Harder, l'agente principale des passagers du Centre de vol de Dryden a témoigné que lorsqu'elle est arrivée à l'aéroport à deux heures de l'après-midi environ, elle a scellé les documents dans une enveloppe.

- Q. Les documents dont nous parlions M<sup>me</sup> Harder, qu'étaient-ils exactement?



- R. Le manifeste de passagers, les billets des passagers à bord, les messages à propos du vol qui ont été reçus des stations précédentes.

(Transcription, vol. 25, p. 116)

Malgré les efforts du personnel de la Commission, ces documents n'ont jamais été retrouvés.

## Sur les lieux de l'accident

Le chef Parry à bord de Red 3, rejoint par Stanley Kruger dans Red 1, ont quitté l'aéroport par la voie publique d'accès. Plus loin, ils ont emprunté des routes publiques en direction ouest jusqu'à l'intersection des chemins McArthur et Middle Marker. Le chef Parry a placé Red 3 à l'intersection des deux chemins, a déverrouillé la barrière du chemin Middle Marker, et a signalé à Red 1 d'emprunter ce chemin. On estime que le chef Parry est arrivé à l'intersection à environ 12 h 15 et 12 h 18. C'est là qu'il a établi un poste de commandement.

L'avion s'était écrasé dans le canton de Wainwright, un endroit sous la juridiction de la Sûreté de l'Ontario. La responsabilité de la lutte contre les incendies à cet endroit relevait du service des incendies de l'Unorganized Territories of Ontario (UT of O), dirigé par le chef Roger Nordlund. Cependant, le chef Parry a été le premier représentant officiel des services d'incendie à arriver sur les lieux de l'écrasement. Il a témoigné que, en établissant son poste de commandement, il savait qu'il n'avait «aucun pouvoir dans cette juridiction», mais qu'il a tout simplement fait ce qui s'imposait dans une telle situation.

Le premier agent de la Sûreté de l'Ontario à arriver sur les lieux a été le sergent Douglas Davis. Ce dernier a déclaré qu'il est arrivé à l'intersection à 12 h 30 environ et qu'il a assumé le contrôle des allées et venues et la sécurité des lieux.

M. Craig Brown et M. Brett Morry, deux civils, ont été véritablement les premiers à arriver sur les lieux de l'écrasement après s'être fait un chemin dans la neige épaisse. Ils avaient quitté l'aérogare dès qu'ils ont vu la boule de feu orange et s'étaient dirigés vers le chemin Middle Marker. La barrière et la clôture étant fermées, ils ont passé par-dessus. Ils ont couru dans le chemin jusqu'à ce qu'ils atteignent un endroit qui semblait près de l'aéronef. Puis ils se sont mis à marcher dans la neige jusqu'à la taille en se guidant à l'aide de la fumée et du bruit de l'incendie. Quand ils sont arrivés à l'avion, ils ont vu des survivants, certains en assez bon état, et d'autres grièvement blessés.

Le chef Kruger a stationné Red 1 près de l'extrémité du chemin Middle Marker et a suivi à pied les traces laissées par M. Brown et M. Morry. Il transportait une radio portative et une trousse de premiers

soins de 11,5 kilogrammes. Initialement, il avait évalué la distance entre le chemin et l'avion à 150 verges. En s'approchant des lieux, il a rencontré une vingtaine de survivants et leur a demandé de se rendre jusqu'au chemin. Ces 20 à 25 survivants sont arrivés au chemin Middle Marker à 12 h 32 environ, juste après l'arrivée du sergent Davis à l'intersection. Ce dernier a déclaré qu'il ne les a vus qu'après avoir parlé au chef Parry, et que certains d'entre eux semblaient être brûlés et blessés.

Quand M. Kruger est arrivé près de l'avion, tous les survivants sauf un avaient évacué l'appareil. M. Uwe Teubert et M. Michael Kliewer qui n'avaient pas encore été vus sont restés prisonniers à l'extérieur sous le côté gauche de l'avion jusqu'à 13 h 10 environ. Des sauveteurs dont les docteurs Gregory Martin et Alan Hamilton, de Dryden, les ont libérés et se sont occupés d'eux. Ils ont été transportés par ambulance jusqu'à l'hôpital municipal de Dryden où ils sont arrivés à 13 h 45. M. Michael Kliewer est mort par la suite.

Pendant l'heure et demie entre 12 h 15 et 13 h 45, tous les autres passagers survivants se sont rendus par eux-mêmes jusqu'au chemin Middle Marker ou ont été aidés par les services CFR de l'aéroport, les services incendie de l'UT of O et de la ville de Dryden, des agents de la Sûreté de l'Ontario, des civils et par des membres du personnel médical de l'hôpital municipal de Dryden.

Des lances de camion des véhicules de l'UT of O sur le chemin Middle Marker n'ont pas été déployées jusqu'à l'avion avant 13 h 50 et 14 h 00. À 14 h 00, une heure et 50 minutes après l'écrasement, de la mousse a été répandue sur le feu à l'aide des lances. M. Raymond Godfrey, bénévole du service incendie de l'UT of O, a été l'une des personnes qui a déployé la lance à partir du camion numéro 4. Il a déclaré que 10 ou 12 personnes ont aidé à déployer les lances jusqu'à l'avion et que cela a pris de 5 à 10 minutes.

## **Blessures de l'équipage et des passagers**

Vingt-et-un passagers et trois membres d'équipage sont morts dans l'écrasement. Quarante-quatre passagers et un membre d'équipage ont survécu. La plupart des passagers morts étaient assis dans la moitié gauche et à l'avant de l'avion. La plupart des cadavres récupérés sur les lieux avaient été gravement brûlés dans l'incendie, ce qui a rendu difficile l'identification de la nature des blessures et des causes de décès. Chaque victime a fait l'objet d'une enquête, et sa position, ses blessures principales, la cause probable de sa mort ainsi que l'évaluation de la durée de survie ont été documentées. Vingt-deux personnes sont mortes sur les lieux et deux à l'hôpital. M. Kliewer est décédé environ trois

heures après l'écrasement, et M<sup>me</sup> Nancy Ayer, environ onze heures après l'écrasement. Parmi les 45 survivants, 18 ont dû être hospitalisés. Les détails sur les morts et les blessés sont résumés à l'annexe H du présent rapport.

## L'après-midi du 10 mars

Deux choses importantes se sont produites à l'aéroport de Dryden dans l'après-midi du 10 mars. Red 1, Red 2 et Red 3, étant tous des véhicules de lutte incendie des services CFR de Dryden, ont quitté l'aéroport pour se rendre sur les lieux de l'écrasement. Le dernier véhicule à partir était Red 2. Il était environ 12 h 30. Ce n'est toutefois qu'à 15 h 46 qu'un avis aux navigants (NOTAM) a été envoyé à la FSS de Kenora pour l'aviser qu'il n'y avait plus de services CFR à l'aéroport de Dryden. À 16 h 30, après l'arrivée à la caserne d'un camion incendie de la ville de Dryden, un autre NOTAM a été communiqué à la FSS de Kenora pour l'aviser que les services CFR étaient rétablis. Entre 12 h 30 et 16 h 30, il n'y a pas eu de services CFR à l'aéroport de Dryden, et entre 12 h 30 et 15 h 46, aucun avis n'en a fait état. D'après plusieurs témoins et selon les inscriptions dans le relevé quotidien du trafic aérien, des aéronefs ont atterri et décollé de l'aéroport pendant ce temps. M. Peter Louttit, directeur général de l'aéroport, a déclaré que le NOTAM n'avait pas été diffusé à temps à cause d'une erreur technique et que cela n'aurait pas dû se produire.

À 14 h 00 environ, M. Louttit a demandé à M. Arthur Bourre de vérifier s'il y avait des débris sur la piste. M. Bourre avait travaillé pour la ville de Dryden pour environ dix ans, dont neuf comme observateur météorologique et plus récemment comme opérateur de machinerie. Il a emprunté le chemin de service à l'est de la voie de circulation Alpha puis la piste en service. Il a roulé sur le côté nord de l'axe de piste jusqu'à l'entrée de la piste 29, a fait demi-tour, et a continué sur le côté sud de l'axe jusqu'au début de la piste 11. Il a signalé que la piste était recouverte de névasse, plus épaisse et plus blanche vers l'est. Selon lui, elle avait trois quarts à un pouce et demi d'épaisseur. Son témoignage a établi clairement que la chute de neige sur la moitié est de la piste 29 n'a cessé que quelque temps après le décollage du vol 1363.

En se rendant vers le seuil de la piste 11, M. Bourre a remarqué qu'il y avait moins de névasse et qu'elle avait moins de trois quarts de pouce d'épaisseur à l'extrémité de la piste. Il n'a pas mesuré l'indice de freinage James, mais il a dit que la piste «était très glissante et que, selon moi, les freins n'avaient aucun effet» (Transcription, vol. 28, p. 133). L'état glissant de la piste a été communiqué à M. Louttit à 14 h 30 environ. M. Louttit n'a pris aucune mesure pour faire nettoyer la piste

et a simplement demandé à M. Bourre «d'attendre» (Transcription, vol. 28, p. 134).

M. Bourre a remarqué que des morceaux de glace dépassaient la couche de névasse sur la piste, entre le chemin de service et la voie de circulation Alpha. Sans en connaître l'origine avec certitude, il a pensé que la glace s'était formée au passage des véhicules des services CFR sur la piste. L'origine de cette glace n'a pas pu être déterminée avec certitude.

## Enlèvement des victimes

Le sergent Paul Miller, des services d'identification de la Sûreté de l'Ontario de Kenora, a été chargé de l'identification des victimes de l'accident de Dryden. Il est arrivé au poste de la Sûreté de l'Ontario de Dryden à 18 h 00 environ le 10 mars et s'est rendu sur les lieux de l'écrasement aux alentours de 19 h 30. Après avoir fait le tour des lieux, il a préparé un plan pour examiner les lieux et consigner les détails et pour enlever les victimes.

Avant l'arrivée du sergent Miller, un autre policier avait marqué la position de 21 corps à bord de l'avion, puis celle d'un autre par la suite, donc 22 au total. Le samedi 11 mars, le sergent Miller a survolé et filmé les lieux. Il est arrivé sur les lieux en compagnie d'autres policiers à 11 heures environ. Ce jour là, aucun corps n'a été retiré de l'avion avant que les enquêteurs du Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA) aient pu photographier et documenter la position des victimes en collaboration avec l'enquête policière. L'épave a été mesurée, et la position des corps a été identifiée et jalonnée avec précision. L'enlèvement des victimes a débuté tôt dans l'après-midi. Onze personnes décédées avaient été retirées des lieux samedi quand les travaux ont été interrompus après que l'obscurité eut rendu les conditions trop dangereuses. Les autres victimes ont été retirées de l'avion le lendemain, dimanche 12 mars. Toutes les dépouilles ont été transportées dans une morgue établie temporairement dans l'aréna de Dryden, sous la surveillance de la Sûreté de l'Ontario. À cause du mauvais temps, les dépouilles ont été transférées à Thunder Bay par voie terrestre plutôt que par avion. De Thunder Bay, elles ont été transportées jusqu'à Toronto par un Convair d'Air Ontario. Le sergent Miller a accompagné les dépouilles de Dryden jusqu'à Thunder Bay et Toronto.

Dès leur arrivée à Toronto, les corps ont été transportés à la direction de médecine légale du ministère du Solliciteur général, rue Grenville. Ils sont arrivés à 20 h 15 environ le 13 mars. Fait à remarquer, en plus des corps retirés de l'avion, celui de Michael Kliewer, décédé à l'hôpital de Dryden, a également été envoyé à Toronto.

Les autopsies ont été effectuées à Toronto entre les 14 et 22 mars 1989. M<sup>me</sup> Nancy Ayer, survivante, est morte plus tard à l'hôpital Memorial de Winnipeg. Son autopsie a été effectuée à Winnipeg, au Manitoba, dans la matinée du 14 mars 1989.

## **Constatations**

- Le F-28 n'a pas réussi à prendre de l'altitude après le décollage, et l'avion encabré a suivi une trajectoire plane jusqu'à ce qu'il commence à percuter des arbres à 127 mètres de l'extrémité de piste. Après avoir évité de justesse un escarpement rocheux et boisé à quelque 700 mètres à l'ouest de la piste, l'avion s'est écrasé dans une forêt où il s'est cassé en trois morceaux, terminant sa course à 962 mètres de l'extrémité de la piste.

---

# 8 INTERVENTION DE LA RÉGION DE DRYDEN

---

## Services d'urgence

À 12 h 14 le 10 mars 1989, alors qu'il se dirigeait vers le lieu de l'écrasement, le chef des services CFR, Ernest Parry, a transmis ce qui suit au service de régulation de la police de la ville de Dryden :

Ici Red 3 de l'aéroport. Nous croyons qu'un F-28 s'est écrasé à environ 3 ou 4 milles à l'ouest de la piste. Veuillez déclencher le plan d'aide mutuelle et d'urgence.

(Enregistrement du service de régulation de Dryden)

Par cette communication, il mettait en branle la mobilisation de toute l'aide d'urgence disponible dans la région. Ce seul appel radio a permis d'avertir de l'urgence les trois services d'incendie, le service de police de Dryden, l'hôpital de Dryden, le service d'ambulance de Dryden et la Police provinciale de l'Ontario.

## Aide mutuelle

La région de Dryden compte trois services d'incendie, les Services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef (services CFR), le service d'incendie de la ville de Dryden et celui des Unorganized Territories of Ontario (UT of O). Le 10 mars 1989, l'unité CFR de l'aéroport de Dryden était la seule équipe professionnelle de pompiers à temps plein qui se trouvait dans la région. Le service d'incendie de la ville de Dryden est une unité de volontaires, et seul le chef est un pompier à temps plein. Le service des UT of O qui intervient en cas d'incendie dans les cantons d'Aubrey, de Van Horne, de Wainwright, de Britton, d'Eton, de Rugby et dans une partie de Zealand, comprend des volontaires seulement. Le lieu de l'écrasement se trouvait dans le canton de Wainwright, à l'ouest de l'aéroport et au nord des limites de la ville de Dryden, donc dans les limites du secteur d'intervention du service d'incendie des UT of O.

Le service d'incendie des UT of O a été mis sur pied en 1981 avec certains équipements et octrois provenant du ministère des Affaires du Nord de l'Ontario et du Bureau du Commissaire aux incendies de cette province en plus de fonds locaux. À l'heure actuelle, chaque propriétaire

foncier de la région paie une somme minime servant à l'exploitation du service.

Le service compte deux casernes et un effectif de 23 hommes. La caserne n° 1, située sur l'autoroute 7 dans le canton de Wainwright, comprend un camion d'intervention rapide, un camion-citerne de 1 000 gallons d'eau et un bac portatif, ainsi qu'une remorque pour l'équipement. Le bac portatif est formé d'un cadre pliant en acier et d'un réservoir en toile. Une fois monté, ce bac devient un contenant dans lequel le camion-citerne ou un autre véhicule transportant de l'eau peut rapidement déverser son contenu. Le camion d'intervention rapide peut pomper l'eau de ce bac et l'utiliser contre le feu pendant que le camion-citerne retourne faire le plein à un point d'approvisionnement. La caserne n° 2 située sur l'autoroute 502 au sud de Dryden est dotée d'un autre camion d'intervention rapide et d'un camion-pompe d'une capacité de 750 gallons d'eau.

Au moment de l'écrasement, des ententes d'aide mutuelle étaient en vigueur entre la ville de Dryden et l'unité CFR de l'aéroport, ainsi qu'entre la ville de Dryden et le service d'incendie des UT of O. Dans le cadre de cette entente, la ville de Dryden assure les services de régulation pour le compte du service d'incendie des UT of O. Tous les appels provenant de la région des UT of O sont acheminés au service de régulation de la police de Dryden qui donne alors l'alarme par le biais des téléavertisseurs que portent tous les pompiers volontaires des UT of O.

Ces trois unités de lutte contre l'incendie, qui sont toutes intervenues sur le lieu de l'écrasement, faisaient également partie du réseau d'aide mutuelle en cas d'incendie du district de Kenora. Le document décrivant ce réseau contient les grandes lignes de sa raison d'être, notamment ce qui suit :

Le rôle du service des incendies... est d'élaborer des plans afin d'améliorer l'efficacité des installations de protection incendie dans les limites du district de Kenora, de combattre les grands incendies et d'intervenir dans les cas d'urgence qui dépassent les capacités d'un seul service d'incendie ou d'une équipe de protection incendie.

(Pièce 39, p. 1)

## **Le plan d'urgence**

Dans sa communication radio qu'il a faite pendant qu'il se rendait au lieu de l'écrasement, le chef Parry n'a pas seulement appelé de l'aide mutuelle pour combattre l'incendie, mais encore il a demandé que le Plan d'urgence en temps de paix de la ville de Dryden soit mis en oeuvre.

Dryden avait eu un plan d'urgence rudimentaire pendant un certain nombre d'années. En 1979, le conseil de ville avait décidé que le plan soit officiellement revu, mis à jour et autorisé par le conseil parce que l'autoroute transcanadienne et la voie ferrée principale du Canadien Pacifique traversent la ville et que la grande usine de pâtes et papier, principal employeur de la ville, utilise plusieurs produits chimiques.

C'est le chef des sapeurs-pompiers Louis Maltais qui a entrepris cette tâche et le conseil a adopté le plan d'urgence en temps de paix en janvier 1980. L'objet du plan est le suivant :

Établir un plan d'action en vue de l'utilisation efficiente de tous les services requis afin d'assurer ce qui suit :

- a) Intervention la plus rapide possible en cas d'appel d'urgence par tous les services pouvant être requis.
- b) Établissement d'une installation de contrôle opérationnel sur place et/ou ailleurs selon la nature de l'urgence.
- c) Contrôle de la foule de façon à ne pas nuire aux opérations et d'éviter d'autres pertes de vie.
- d) Sauvetage des personnes cernées dans les plus brefs délais et premiers soins sur le lieu de l'événement.
- e) Évacuation contrôlée et répartition équilibrée des victimes dans les hôpitaux.
- f) Prise des mesures immédiates afin d'éliminer toutes les sources de danger possible dans le secteur de l'incident.
- g) Évacuation des personnes se trouvant dans les bâtiments jugées en danger.
- h) Services sociaux au besoin assurés aux personnes.
- i) Restauration des services réguliers.
- j) Données factuelles officielles fournies dans les plus brefs délais :
  - i) aux fonctionnaires concernés par l'opération d'urgence
  - ii) aux médias d'information afin de calmer l'angoisse et de réduire le nombre des curieux sur le lieu de l'incendie
  - iii) aux individus concernés cherchant à obtenir des renseignements personnels

(Pièce 3, p. 2)

Le Plan d'urgence en temps de paix indique comment on peut le mettre en oeuvre, de quelle façon l'installation de contrôle doit être mise en place et de qui relèvent les diverses régions visées par ce plan. Il a été mis à l'épreuve un certain nombre de fois dans le cadre de scénarios de désastre et il a été modifié au fur et à mesure que l'on y décelait des faiblesses.

Le plan d'urgence énonce les grandes lignes de la composition et des responsabilités du groupe de contrôle des opérations d'urgence dans une partie qui commence ainsi :



Toutes les opérations d'urgence seront dirigées et contrôlées par un groupe d'officiels chargés de fournir les services essentiels requis afin de minimiser les effets de l'urgence.

C'est ce qu'il est convenu d'appeler groupe de contrôle des opérations d'urgence, composé ainsi :

1. Maire ou son remplaçant
2. Chef de police ou son remplaçant
3. Commis d'administration ou son remplaçant
4. Chef des pompiers ou son remplaçant
5. Ingénieur de la ville ou son remplaçant
6. Directeur d'Ontario Hydro ou son remplaçant
7. Directeur des services téléphoniques ou son remplaçant
8. Inspecteur en bâtiments ou son remplaçant
9. Bureau des services de santé, Northwestern Health Unit ou représentant de ce bureau
10. Administrateur des services sociaux ou son remplaçant
11. Agent des services de planification d'urgence

(Pièce 31, p. 2-3)

M. Maltais, a été désigné officier de la planification d'urgence, selon le plan, chargé de s'assurer que l'équipement du centre de contrôle était en place et prêt à servir en cas d'urgence.

### **Service de régulation de la police de la ville de Dryden**

Le service de régulation de la police de Dryden est logé au poste de police de Dryden. Outre qu'il dessert les services policiers de la ville, il s'occupe des services d'ambulance et d'incendie de la région, y compris le service d'incendie des UT of O. Lorsqu'un appel est reçu, une tonalité d'alarme est transmise, suivie d'un message concernant le type d'urgence et l'endroit de cette dernière. Ce message est répété trois fois. Tous les pompiers volontaires de Dryden et le personnel des services des UT of O sont équipés de téléavertisseurs qui captent la tonalité et le message.

### **Service d'ambulance de Dryden**

L'hôpital de Dryden détient un permis du ministère de la Santé de l'Ontario l'autorisant à exploiter deux ambulances pour desservir la région de Dryden. Les ambulanciers sont embauchés et payés par l'hôpital qui est subventionné par le Ministère pour ces services.

Le service d'ambulance de Dryden emploie des ambulanciers à plein temps et des volontaires. Ceux qui sont à plein temps doivent détenir un certificat de préposé aux soins médicaux d'urgence accordé par un collègue communautaire. Les volontaires doivent connaître les premiers soins élémentaires et savoir faire la réanimation cardiorespiratoire (RCR).

Au besoin, le service de régulation de la police de Dryden alerte le service d'ambulance en téléphonant à l'urgence de l'hôpital. L'infirmier-ère de service prend l'appel et envoie l'ambulance, soit par téléphone si les préposés sont dans l'hôpital, soit par radio s'ils sont sur la route. Personne n'est chargé à plein temps de répondre aux appels des ambulanciers ni de répartir les véhicules.

## Préparatifs en cas d'urgence

### L'aéroport de Dryden

Lorsque l'avion s'est écrasé le 10 mars 1989, le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden n'avait pas été approuvé par Transports Canada. On l'avait soumis au Ministère pour fins d'autorisation, mais des modificatifs à ce manuel, proposés par l'organisme de réglementation, avaient été contestés par le directeur de l'aéroport de Dryden. Ces désaccords n'avaient toujours pas été réglés en 1989.

Le 29 janvier 1988, le chef Parry des services CFR de l'aéroport de Dryden a envoyé un exemplaire du manuel d'urgence révisé de l'aéroport de Dryden à M. H.J. Bell, directeur général régional du groupe de gestion des aéroports de Transports Canada. Le manuel a été revu par M. Desmond Risto, agent des services régionaux de protection et de planification en cas d'accident aux aéroports, qui l'a commenté le 12 février 1988 dans une note de service transmise au directeur de l'aéroport, M. Peter Louttit. M. Risto a souligné un certain nombre de problèmes concernant le manuel, y compris l'absence d'instructions spécifiques à l'intention de la station d'information de vol de Kenora (FSS) en cas d'urgence. Il a aussi indiqué qu'un exemplaire du manuel existant devrait être envoyé à Kenora, exemplaire qui pourrait alors être mis à jour au fur et à mesure des révisions. M. Risto a témoigné devant moi qu'à sa connaissance, le manuel n'a jamais été envoyé à Kenora. Au cours d'un exercice qui s'est déroulé en novembre 1988, il s'est écoulé huit minutes avant que Kenora FSS appelle les services CFR parce qu'un nouveau contrôleur ne savait pas qu'il devait le faire. Malgré cela, le manuel non approuvé n'avait pas encore été envoyé à la FSS de Kenora à la date de l'écrasement.

Dans sa note de service du 12 février 1988, M. Risto avait indiqué qu'un certain nombre d'éléments nécessaires ne figuraient pas dans la version provisoire du manuel :

- 7) Il y a onze (11) sections que le AK identifie et qu'il *faut* inclure au manuel au minimum. On ne semble pas y traiter d'urgences médicales, de désastres naturels, de manutention du matériel dangereux ou des autorités responsables.

(Pièce 209, p. 2)

Pendant le témoignage de M. Risto, on lui a demandé de commenter les articles que mentionnait sa note de service :

- Q. ... Est-ce que tous ces sujets ne figuraient pas dans le manuel que Dryden avait?
- R. Aucun n'y figurait.
- Q. Très bien. Et lorsque nous parlons d'autorités responsables, qu'est-ce que cela signifie, monsieur?
- R. Les autorités responsables identifient, par exemple, les responsabilités du directeur de l'aéroport, celles du service d'incendie de la ville de Dryden ou du chef des services incendie des Unorganized Territories of Ontario, les responsabilités – là – celles du directeur de la Police provinciale de l'Ontario.

(Transcription, vol. 30, p. 79)

Dans la conclusion de sa lettre, M. Risto a informé M. Louttit qu'un manuel générique avait été élaboré pour Red Lake et qu'il pourrait s'en servir pour mettre au point un manuel définitif pour Dryden. Il a promis d'envoyer cet exemplaire à Dryden pour qu'on en prenne connaissance.

Le 3 mai 1988, M. Louttit a accusé réception du manuel approuvé de Red Lake et il a répondu ce qui suit à M. Risto :

Bien que les deux versions semblent comporter des avantages, nous préférons notre propre manuel pour l'instant. Nous vous retournons le manuel de Red Lake et nous ferons les modifications pertinentes dans notre manuel, comme l'a suggéré M. Risto, et nous l'enverrons pour qu'il soit approuvé.

(Pièce 212)

Dans toute la correspondance échangée entre Dryden et Transports Canada, il est question, entre autres choses, de la nomenclature. Transports Canada continuait de demander l'usage des acronymes acceptés à la grandeur du pays alors que le directeur de l'aéroport de Dryden préférait utiliser des termes locaux. Le 1<sup>er</sup> mars 1989, dix jours exactement avant l'écrasement, une autre révision a été envoyée à Transports Canada. Encore une fois, Transports Canada a relevé des problèmes de terminologie. Il semble que cette question de nomenclature l'ait emporté sur la solution de problèmes plus importants concernant le plan, et le 10 mars 1989, il n'y avait pas de plan d'urgence approuvé pour l'aéroport de Dryden. Qu'importe les différends, Transports Canada avait l'autorité et le pouvoir, en vertu des accords de location et d'octrois, d'exiger que le plan soit écrit d'une manière acceptable, y compris l'utilisation des acronymes officiels utilisés au Canada. En outre, il n'y a pas de motifs logiques pour lesquels la gestion de l'aéroport de Dryden n'aurait pas accédé à la demande de Transports Canada étant

donné que c'est Transports Canada qui fixe les normes et juge que les plans d'urgence sont complets.

### **Exercices de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef**

La règle de conduite de Transports Canada veut que chaque unité CFR d'aéroport vérifie l'état de préparation du personnel et de l'équipement d'intervention en cas d'urgence. À tous les deux ans, il est prévu que chaque aéroport réalise un exercice à grand déploiement portant sur un écrasement simulé et dans le cadre duquel des organismes de l'extérieur de l'aéroport, par exemple les services de police, d'ambulance et d'incendie locaux doivent intervenir; cet exercice est évalué par des représentants de Transports Canada. Pour ce qui est des autres années, un exercice évalué localement doit avoir lieu afin de vérifier les divers éléments du mécanisme d'intervention.

Des exercices complets ont eu lieu à Dryden en 1985 et en 1988. Dans les deux cas, tous les organismes d'intervention ont pris part à leur planification et à leur déroulement. On avait d'abord prévu que l'exercice de 1985 se tiendrait le 18 décembre 1984. Malheureusement, la veille de l'exercice, «des pluies torrentielles sont tombées dans toute la région», quelques routes étaient impraticables et il a fallu reporter l'exercice à plus tard. Vu la réticence de l'unité CFR de réaliser un exercice d'entraînement dans des conditions hivernales, l'exercice a été reporté de nouveau. Il a finalement eu lieu le 23 novembre 1985. Bien que l'on puisse comprendre la réticence de réaliser des exercices d'entraînement en hiver, le défaut de le faire ne tient pas compte du fait que des écrasements d'avion peuvent se produire, et se produisent, dans des conditions météorologiques hivernales.

L'exercice de novembre 1985 portait le nom de code Bravo Two. Le scénario mettait en cause un aéronef qui avait eu des problèmes au décollage, qui était revenu sur la piste et qui avait glissé jusqu'à ce qu'il s'arrête à l'extrémité ouest de la piste où il s'était cassé. Le chef d'équipe Stanley Kruger avait organisé l'exercice et le coordonnateur sur place était M. Bernard Richter, membre supérieur des CFR en service à ce moment-là. L'exercice a fait appel à tous les principaux organismes d'urgence du secteur, y compris le service d'incendie des UT of O, le service d'incendie de Dryden, l'hôpital de Dryden, la Police provinciale de l'Ontario, le service d'ambulance de Dryden, la Croix-Rouge et la police de Dryden. Le chef Parry a été l'un des évaluateurs de l'exercice.

Globalement, Bravo Two a été un exercice profitable. Certains problèmes majeurs ont été identifiés dans le rapport de l'évaluateur. Le coordonnateur sur place s'était déplacé d'un endroit à l'autre et l'on avait eu de la difficulté à le localiser et à l'identifier pendant l'urgence. Il a été souligné que le coordonnateur sur place devrait rester à un endroit pour faciliter l'identification et les communications. En outre, il

a été jugé que la Police provinciale de l'Ontario a été lente à intervenir. À partir du moment où la première alerte a été donnée, 40 minutes se sont écoulées avant qu'un agent de la Police provinciale de l'Ontario ne soit aperçu sur les lieux. Il semble que cet agent ait d'abord été envoyé au mauvais endroit. Le rapport a également révélé qu'aucun travail n'a été fait ou simulé pour faire le décompte des victimes, protéger les biens, prendre des photographies ou procéder à l'identification.

En 1986, un exercice de communications local a eu lieu. Un certain nombre d'éléments ont été vérifiés, le plus important concernant l'équipement et les procédures de communications. Fait à souligner, la critique de l'exercice a fait valoir qu'on avait besoin d'une fréquence radio commune au moyen de laquelle on pourrait communiquer avec tous les organismes. Dans le cadre de cet exercice, le directeur de l'aéroport a agi comme coordonnateur sur place et le chef Parry, encore à titre d'évaluateur.

Le rapport final portant sur l'exercice de 1986 a été présenté à Transports Canada le 14 janvier 1987. Dans sa lettre d'accompagnement à M. Risto, le chef Parry a fait remarquer ce qui suit :

Je vois d'après votre «programme des exercices» que nous devons faire un exercice complet en 1987. Compte tenu de la tendance actuelle concernant l'obtention de fonds, il se peut que nous ne soyons pas en mesure de le faire. Je sais que vous étudiez le problème, car il n'est pas particulier à Dryden et il touche tous les aéroports. Cependant, un énoncé de politiques sur l'état des exercices serait apprécié à ce moment-ci de sorte que nous puissions en traiter de façon pertinente dans le cadre des négociations portant sur l'obtention de fonds.

(Pièce 229, p. 1)

Aucun document n'a été fourni à la Commission d'enquête pour indiquer qu'une planification quelconque avait été faite relativement à un exercice à grand déploiement en 1987, comme l'exigeait le programme de Transports Canada. Je suis convaincu qu'aucun exercice du genre n'a été prévu pour 1987 et que seul un incident réel aurait fourni l'occasion de mettre à l'épreuve les systèmes d'urgence à Dryden cette année-là.

Le 9 novembre 1987, l'équipage d'un avion cargo HS-748 d'Air Ontario a eu de la difficulté à sortir le train d'atterrissage. L'avion a été dérouté à Dryden pour y atterrir sur le ventre étant donné que cet aéroport dispose d'une unité CFR. Dans le cadre de cette urgence, le service d'incendie des UT of O, le service d'ambulance de Dryden, la Police provinciale de l'Ontario et l'unité CFR de l'aéroport sont intervenus. Juste avant d'atterrir, l'équipage a pu libérer le train et atterrir sans difficulté. Cet incident a alors fait l'objet d'un «Rapport

d'exercice d'urgence» qui a été remis à Transports Canada pour satisfaire à l'obligation de tenir un exercice à grand déploiement en 1987<sup>1</sup>.

Comme Transports Canada n'avait pas évalué l'urgence de 1987, un autre exercice à grand déploiement a été prévu pour Dryden en 1988 et, à cette occasion, on a compté faire appel à tous les principaux organismes de la région de Dryden. Encore une fois, le scénario mettait en cause un avion qui s'était écrasé sur les terrains de l'aéroport. L'exercice portant le nom de code Delta Four a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 1988, quatre mois exactement avant l'écrasement de l'avion d'Air Ontario le 10 mars 1989. Ironiquement, à cause d'une défaillance d'un mécanisme d'un pompage d'huile, le chef Parry a été incapable d'alimenter ou d'allumer le feu à l'endroit de l'exercice. Par conséquent, aucune mesure de lutte contre l'incendie n'a été appliquée dans le cadre de cet exercice.

Encore une fois, dans le cadre de cet exercice, on a eu de la difficulté à identifier le coordonnateur sur place. Il portait une veste qui permettait de l'identifier comme coordonnateur sur place, mais son véhicule n'était pas identifié. M. Stanley Kruger, le coordonnateur sur place, a passé beaucoup de temps à circuler afin d'assurer le contrôle et la coordination plutôt que d'exiger que les organismes lui fassent rapport sur place. Dans son rapport, M. Risto, évaluateur de Transports Canada, a commenté l'un des problèmes relevés :

Compte tenu qu'il y avait deux camions d'incendie sur place et qu'un membre devait effectuer les tâches du coordonnateur sur place, et compte tenu du fait qu'il n'y avait pas d'incendie, le coordonnateur sur place aurait dû déplacer son véhicule plus près de la seule route d'accès. On aurait pu l'identifier sur-le-champ et il aurait pu exercer le contrôle.

(Pièce 236, p. 2)

Les deux rapports d'exercice à grand déploiement qui ont été fournis à la Commission ont fait état de certains problèmes concernant le rôle du coordonnateur sur place. Il est malheureux qu'on n'ait pas réussi à allumer de feu dans le cadre de cet exercice. Si on avait pu le faire, les problèmes et les responsabilités du coordonnateur sur place auraient été identifiés de façon beaucoup plus réaliste et efficace. Le jour de

---

<sup>1</sup> La pièce 50, AK-13-01-002 de Transports Canada, Politique, normes et lignes directrices concernant l'élaboration d'un plan d'urgence en cas de désastre dans un aéroport et conduite des exercices dans les aéroports de Transports Canada, stipule dans une note à l'alinéa 2.02 (b) ce qui suit : «Advenant qu'une situation d'urgence réelle se produise à un aéroport de Transports Canada (par exemple écrasement réel ou détournement réel), qui nécessite une intervention complète à l'aéroport de tous les participants compris dans le plan d'urgence de l'aéroport (c'est-à-dire police, hôpitaux, services d'incendie, médecins légistes, etc.), l'exigence annuelle de tenir cet exercice spécifique sera réputée avoir été satisfaite.»

l'écrasement du vol 1363, le chef Parry s'est placé à la seule route donnant accès au lieu de l'écrasement pour transmettre ses ordres et exercer le contrôle, comme les rapports d'exercice l'ont indiqué mais, contrairement à ce qui s'est produit pendant l'exercice, il y avait un incendie à combattre.

Dans son rapport sur l'exercice de 1988, M. Risto a fait l'éloge du service d'incendie des UT of O pour le rôle qu'il a joué à cette occasion :

Bonne réaction d'un «bon nombre» de personnes. Lances manuelles déployées, entretenues et utilisées pendant tout l'exercice, ce qui a été exceptionnel.

(Pièce 235, p. 2)

Dans le compte rendu de mission local qui a eu lieu après l'exercice du 1<sup>er</sup> novembre 1988, on a encore déterminé que les communications étaient le principal problème. Au moment de l'exercice, le chef Parry était directeur de l'aéroport par intérim, donc chargé de mettre sur pied le centre de contrôle dans l'aérogare. À ce titre, le chef Parry a appelé les divers organismes requis et il a coordonné leur mise en route vers l'emplacement dès leur arrivée au centre de contrôle. Même s'il a été capable de communiquer avec le régulateur de la ville, il n'a pu joindre le coordonnateur sur place, M. Kruger, sur la même fréquence radio. Quelques-unes des remarques faites à l'occasion du compte rendu local concernant cet exercice sont reproduites ci-dessous :

Roger Nordlund a déclaré que leur plus gros problème a été dû au fait qu'il n'y avait personne pour les diriger vers le lieu de l'écrasement et que l'organisation laissait à désirer.

L'hôpital a eu certaines difficultés à s'organiser parce que personne n'avait précisé le lieu de l'accident, les communications étaient mauvaises avec le lieu de l'écrasement une fois l'ambulance rendue, et il n'y avait aucune indication quant au nombre de blessés qui s'y trouvaient.

Il y a eu également un problème avec l'enregistrement de la Croix-Rouge, on allait y voir. Les ambulanciers ont eu de la difficulté à identifier le commandant sur place parce que tous les véhicules d'urgence se trouvaient pêle-mêle sur la scène de l'accident et autour de cette dernière.

John Callan a parlé des communications avec le groupe de contrôle d'urgence et de la frustration qu'il a éprouvée du fait qu'il a été incapable de se tenir au courant de ce qui se passait. Il a mentionné que la solution la plus évidente au problème consistait à réserver une fréquence commune que tout le monde utiliserait.

Larry Moore a parlé au nom de la Police provinciale de l'Ontario et a indiqué qu'elle avait également des problèmes de communications. Il s'est demandé si une fréquence commune serait suffisante

ou non et si un seul opérateur pourrait s'occuper de tous les messages. Le nouveau réseau radio de la Police provinciale de l'Ontario ne sera pas en place avant le mois d'avril 1992.

(Pièce 236, pièce jointe n° 3, p. 2)

Cette absence d'une fréquence commune a été soulignée par plusieurs comme étant le seul problème de taille révélé par l'exercice; il s'agissait d'un problème qui allait refaire surface le 10 mars 1989.

Une étude des tâches réalisées par le personnel de l'unité CFR de Dryden dans le cadre des trois exercices mentionnés ci-dessus indique ce qui suit :

- Pendant l'exercice Bravo Two de 1985, M. Kruger a organisé l'exercice, le chef Parry a été l'un des évaluateurs, et M. Richter, le supérieur de l'unité CFR en service a agi à titre de coordonnateur sur place.
- Pendant l'exercice local de communications en 1986, le directeur de l'aéroport a été coordonnateur sur place et le chef Parry a agi comme évaluateur.
- Pendant l'exercice Delta Four de 1988, M. Kruger a été coordonnateur sur place et le chef Parry, directeur de l'aéroport par intérim.

Comme nous pouvons le constater, le chef Parry n'a jamais agi comme coordonnateur sur place ou comme chef de l'unité CFR de Dryden pendant l'un ou l'autre des exercices tenus entre 1985 et le moment de l'écrasement de l'avion d'Air Ontario. Aucun témoignage n'a révélé qu'un directeur de l'aéroport de Dryden ou qu'un représentant officiel de Transports Canada ne se soit soucié du manque de formation du chef Parry pour son rôle principal, celui de chef des services CFR, même si l'on a certains éléments de preuve que Transports Canada s'intéressait à l'entraînement, en général, de l'unité CFR.

Ces exercices, réalisés à Dryden, supposaient normalement un accident d'avion, et les participants à ces exercices devaient avoir comme objectif principal de sauver des vies et de protéger les biens. Sur un aéroport ou dans son voisinage immédiat, ce sont les pompiers des services CFR, y compris le chef, qui interviennent. Le fait que le chef ou un des chefs d'équipe agisse comme coordonnateur sur place pendant un exercice ne permet pas à tous les membres, en tant que pompiers de l'unité CFR, de profiter de l'exercice. En cas d'urgence, il n'est pas du meilleur intérêt des occupants de l'avion accidenté ou de la sécurité aéronautique (préservation de la preuve) de donner aux pompiers d'autres tâches que celles qui sont directement liées à la lutte contre l'incendie et à l'évacuation des rescapés. Il est assez regrettable de constater que ni les superviseurs de l'aéroport de Dryden, y compris le directeur de l'aéroport et le chef des services CFR, ni les évaluateurs de Trans-



ports Canada n'aient perçu cet état de chose comme un problème. Si les tâches et les responsabilités d'un coordonnateur sur place avaient été mieux définies dans le plan d'urgence, et si les personnes pouvant agir comme coordonnateur sur place avaient été désignées, il est peu probable que le chef Parry aurait agi à titre de coordonnateur sur place le 10 mars 1989. Il aurait travaillé comme pompier et dirigé d'autres pompiers, conformément aux documents d'orientation des services CFR de Transports Canada, pour combattre l'incendie qui ravageait C-FONF.

### **La ville de Dryden**

Dans son témoignage, le maire de Dryden, M. Thomas Jones, a eu raison d'être fier du fait que lui-même et d'autres membres de son conseil ont suivi les cours donnés par l'Emergency Preparedness College à Arnprior (Ontario). De fait, 16 employés municipaux de la ville de Dryden, outre les représentants élus, ont suivi au moins un des cours donnés par le collège. Afin de mettre à l'épreuve son plan d'urgence, la ville de Dryden a collaboré pleinement à la planification et à la réalisation des exercices à l'aéroport. Sa participation à l'exercice Delta Four a entraîné un certain nombre de changements qui ont permis à la ville d'intervenir lors de l'écrasement du 10 mars. Dans son témoignage, le chef du service d'incendie Louis Maltais a fait part de ce qu'ils ont pu apprendre grâce à leur participation à cet exercice :

À l'exercice de novembre... nous avons utilisé un bâtiment – une pièce, qui se trouvait à côté du poste de police, comme salle de contrôle d'urgence. Et on a trouvé à ce moment-là qu'elle ne convenait pas. Il y avait trop de circulation : la sécurité était un problème et la décision a été prise après cet exercice d'utiliser une salle de la caserne des pompiers.

Et on a aussi trouvé au moment de cet exercice que nous n'avions pas suffisamment d'appareils téléphoniques, de lignes extérieures. Ainsi, à partir de cela, nous avons installé d'autres téléphones dans cette autre salle.

Nous avons également trouvé que les communications radio étaient très mauvaises. Nous n'avons pu communiquer avec l'aéroport à partir d'où ils avaient un poste de commandement. Donc, nous en avons convenu.

Alors, nous avons mis sur pied un comité des communications qui, à son tour, a travaillé avec le groupe de radio amateurs et à partir de là nous avons déterminé que c'était un groupe de gens sur lesquels on pourrait certainement compter en cas d'urgence.

(Transcription, vol. 4, p. 100-101)

Ayant appris certaines leçons en novembre, avant l'accident qui a eu lieu en mars, la ville de Dryden a relocalisé son centre de contrôle dans

la salle de repos de la caserne, elle s'est dotée d'autres postes téléphoniques et elle a commencé à améliorer les communications radio.

### **Observations**

Je suis étonné par la différence de réaction de la ville de Dryden et de l'unité CFR à l'aéroport de Dryden face aux problèmes rencontrés dans le cadre de l'exercice Delta Four. La ville a fait des changements en se fondant sur les défaillances relevées pendant l'exercice. L'unité CFR allait encore répéter plusieurs des mêmes erreurs.

Il semble que Transports Canada, malgré le fait qu'il subventionne des aéroports comme Dryden, soit réticent à utiliser cet argument pour s'assurer que les problèmes identifiés dans le cadre des exercices soient corrigés par le personnel visé. En 1988, pendant Delta Four, certains des problèmes relevés pendant l'exercice Bravo Two de 1985 ont été identifiés. Dans des circonstances aussi graves qu'un écrasement, un incendie et un sauvetage, il ne devrait y avoir aucune raison pour que des professionnels répètent les mêmes erreurs dans deux exercices consécutifs.

On a présenté en preuve des documents qui indiquent qu'à Thunder Bay et à Dryden, on profitait des incidents réels pour remplacer les exercices aux fins des rapports. Même si une telle substitution est autorisée, dans le cas de l'incident du HS-748 de Dryden, il n'y a eu de fait aucun accident. Les services d'urgence ont été appelés pour s'occuper d'un problème anticipé, mais l'avion a atterri sans encombre. Par conséquent, on n'a pas eu besoin de coordination, de pompiers ni de sauveteurs sur place. En se fondant sur la preuve, si cette urgence ne s'était pas produite, Dryden n'aurait même pas pu faire cet essai limité de ses systèmes d'intervention d'urgence en 1987.

Les témoignages faits devant moi ont indiqué que le chef Parry n'a jamais assumé un rôle de pompier pendant les exercices. Il a normalement agi comme évaluateur et, à une occasion, il a participé à un exercice, il a été le directeur de l'aéroport par intérim et, par conséquent, il ne se trouvait pas sur le «lieu de l'écrasement» réel dans le cadre de l'exercice. Il me semble que si un exercice est destiné à simuler un événement réel, tous les membres du personnel devraient jouer les rôles que l'on attend d'eux en cas d'urgence.

Au cours des audiences, j'ai entendu bon nombre de témoignages concernant les responsabilités des divers organismes à l'intérieur de la zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (CRFAA) et je m'attendais que si l'aéroport de Dryden avait eu un manuel d'urgence approuvé, ce document aurait précisé ces responsabilités. Cependant, j'ai revu le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport de Thunder Bay (Pièce 202) qui a été approuvé par Transports Canada et je n'ai rien

trouvé qui fasse référence à la CRFAA. De fait, concernant les écrasements à l'extérieur de l'aéroport, il y est stipulé ce qui suit :

- A) Les écrasements d'avion à l'extérieur de l'aéroport relèveront de l'autorité municipale ou du service de police de la région concernée.

L'impression nette que j'ai eue en lisant ce manuel approuvé a été que l'unité CFR de l'aéroport serait responsable uniquement des écrasements d'avion sur les terrains de l'aéroport lui-même. En effet, le manuel montre une série de cercles d'un diamètre de cinq milles autour de l'aéroport et il décrit l'équipement qui peut être envoyé par les services CFR de l'aéroport, compte tenu de la distance. Il indique que les services CFR interviendront «s'ils sont requis de le faire» dans le cas d'un écrasement dans le voisinage immédiat de l'aéroport mais hors des limites de ce dernier, et seulement «s'il a été déterminé que le lieu de l'écrasement est accessible et que les services CFR peuvent assurer un service utile».

Même si Transports Canada définit clairement ce qu'est une ZASP, que par définition il y a une ZASP à chacun des aéroports et qu'il y a des exigences prescrites concernant les responsabilités d'une unité CFR au sein d'une ZASP, il est évident que Transports Canada n'a pas été très ferme en exigeant que les directeurs d'aéroport adhèrent aux principes et aux pratiques concernant les ZASP. Également, au moins dans l'exemple mis en évidence, Transports Canada n'a pas exigé que les renseignements concernant la ZASP soient inclus dans les manuels d'urgence des aéroports. Étant donné que la ZASP se fonde sur le fait que la majorité des accidents d'avion se produisent à l'intérieur de la zone ainsi décrite, je suis d'avis que l'intervention dans le cas des écrasements d'avion à l'intérieur de la ZASP devrait être clairement définie dans tous les documents pertinents, y compris les plans d'intervention d'urgence des aéroports.

## **L'urgence du 10 mars 1989**

### **Mise en oeuvre du Plan d'urgence**

Le Plan d'urgence de la ville de Dryden est très clair en ce qui concerne la façon de déclarer une urgence et indique celui qui en est chargé.

- a) Ce plan sera mis en oeuvre dès qu'une urgence se produira ou sera prévue, et dont la gravité sera jugée justifier sa mise en oeuvre.

- b) Cette décision devra être prise par le membre du groupe de contrôle des opérations d'urgence qui aura reçu l'alerte initiale et/ou qui arrivera le premier sur le lieu de l'urgence.
- c) À ce moment, cet officiel déclenchera le système d'alarme, en tout ou en partie, en appelant le régulateur de la police de Dryden, en s'identifiant, en donnant toutes les informations nécessaires et pertinentes et en demandant que le groupe de contrôle des opérations soit alerté.

(Pièce 31, p. 4-5)

Le chef de l'unité CFR à l'aéroport de Dryden ne figure pas dans le plan d'urgence comme l'une des personnes autorisées à mettre ce plan en oeuvre. Cependant, la communication radio du chef Parry le 10 mars a été entendue par le chef des pompiers de Dryden, M. Maltais, et par le chef de police, M. Russell Phillips. Ces hommes étaient tous les deux membres du groupe de contrôle et, jugeant que l'urgence était du type que le Plan d'urgence en temps de paix traitait, ils ont immédiatement appliqué le plan. Étant donné l'éloignement du lieu de l'écrasement du centre de la ville, l'appel que le chef Parry a fait immédiatement au service de régulation de la police de Dryden a permis qu'une aide coordonnée atteigne l'endroit dans les plus brefs délais. Le chef Parry a réagi de la façon responsable dont on est en droit de s'attendre d'un chef de pompiers.

Moins de dix minutes après l'appel du chef Parry, le régulateur de la police a appelé les pompiers de Dryden et des UT of O, le chef de la police a commencé à avertir les autres organismes, la salle de contrôle d'urgence a été préparée, le groupe de contrôle a été rassemblé et il est entré en contact avec le chef Parry sur le lieu de l'écrasement.

Tous les appels téléphoniques ou radio reçus par le régulateur de la police de Dryden sont consignés sur un système Dictalogue à huit pistes. Il s'agit de pistes ou de voies individuelles réservées à tous les appels téléphoniques d'arrivée et de départ de la police, aux appels d'urgence 911, aux appels radio de la police et aux communications radio du service des incendies. La fréquence radio du service des incendies de Dryden, désignée voie incendie, est la fréquence à utiliser pour toute demande d'aide mutuelle. Le jour de l'écrasement, cette fréquence a été utilisée par la majorité des organismes qui sont intervenus. La Police provinciale de l'Ontario, malheureusement, ne possède pas l'équipement lui permettant de diffuser des appels ou d'en recevoir sur cette fréquence. Une piste séparée enregistre l'heure et, lorsqu'on l'utilise avec les autres pistes, on peut chronométrer les événements. La bande de la voie incendie a été comparée à la piste des heures et, sauf indication contraire, cet enregistrement (Pièce 1282) a servi à vérifier les heures mentionnées dans ce rapport.

### **Le chef Maltais et le service d'incendie de Dryden**

Le chef des pompiers Maltais a témoigné des mesures qu'il a prises après avoir entendu la communication du chef Parry à 12 h 14, alors qu'il dînait chez lui. Lorsqu'il a entendu la communication radio, il s'est rendu en voiture à la caserne et il est monté à l'étage à l'endroit où il savait que la plupart des personnes qui constitueraient le groupe de contrôle s'étaient rassemblées pour dîner. Il a appelé à l'écart M. John Callan, administrateur de la ville, et l'a informé de l'urgence. M. Maltais s'est alors rendu au bureau de la police et s'est assuré que le chef de police soit également averti. Le chef Maltais s'est rendu à la salle de repos des pompiers et il a commencé à organiser le centre de contrôle; il a appelé la compagnie de téléphone de Dryden pour qu'elle lui fournisse des appareils portatifs.

Le chef Maltais a ensuite utilisé la radio d'un véhicule du service des incendies pour communiquer avec Red 3 sur le lieu de l'accident. Dans son premier appel fait à 12 h 24, seulement dix minutes après le premier appel déclarant l'urgence, le chef Maltais a dit : «Nous avons préparé le centre de contrôle. Vous pouvez faire des demandes si vous le voulez». (Pièce 1282, p. 2) Le poste radio du camion a servi de point de contact radio entre le lieu de l'écrasement et la ville pendant le reste de la journée.

À 12 h 27, le chef Maltais, à la demande du chef Parry, a envoyé le camion-pompe de la ville de Dryden, la camionnette Suburban qui était habituellement conduite par le chef et qui contenait de l'équipement de sauvetage, et dix hommes sur le lieu de l'écrasement. Ces deux véhicules, identifiés Dryden Fire 3 et Dryden Fire 5, sont arrivés à l'emplacement de McArthur Road à 12 h 44.

### **Le service d'incendie des UT of O**

Étant donné que l'écrasement a eu lieu dans une zone desservie par le service d'incendie des UT of O, le régulateur de Dryden a appelé les volontaires de ce service. Les pompiers ont répondu rapidement à l'alarme. Le chef M. Roger Nordlund était à son lieu d'affaires à côté de la caserne n° 1 lorsque l'appel est arrivé. Il a ouvert la caserne et, peu après, deux pompiers en sont partis avec l'unité d'intervention rapide. M. Gerald McCrae est alors arrivé à la caserne et on l'a envoyé avec le camion-citerne. D'autres membres du personnel du service se sont rendus directement sur le lieu de l'écrasement en utilisant leurs propres véhicules.

Le chef Nordlund a témoigné avoir entendu le message d'alerte une seule fois et, puisque ce message n'a pas été répété deux autres fois comme le voulait la procédure en cas d'urgence, il a présumé qu'il s'agissait d'un exercice. Il est donc revenu à son lieu d'affaires où il a reçu un appel téléphonique du régulateur de Dryden demandant

confirmation que le message avait été reçu. Convaincu dès lors qu'il s'agissait d'une urgence, il a pris sa voiture et s'est rendu sur le lieu de l'écrasement.

Plusieurs autres personnes qui se sont rendues sur le lieu de l'écrasement ont également cru qu'il s'agissait d'un exercice. Le scénario de l'exercice qui avait eu lieu le mois de novembre précédent concernait un écrasement d'avion à l'aéroport. Après cet exercice-là, il y avait eu des discussions concernant le fait de tenir un autre exercice sans alerter les participants à l'avance.

Le premier camion d'incendie des UT of O a atteint Middle Marker Road vers 12 h 34 et le camion-citerne conduit par M. McCrae est arrivé vers 12 h 40. Laissant leurs camions sur McArthur Road, les pompiers des UT of O se sont alors rendus sur le lieu de l'écrasement où ils ont aidé les survivants. De fait, M. McCrae, après avoir aidé à transporter M<sup>me</sup> Nancy Ayer hors du bois, a fini par conduire l'ambulance qui transportait M<sup>me</sup> Ayer à l'hôpital, quittant le lieu de l'écrasement à 13 h 05.

C'est un peu après 13 h 30 que les camions des UT of O ont emprunté Middle Marker Road et se sont préparés à lutter contre l'incendie. Une lance manuelle a été acheminée à travers le bois à partir du camion-pompe des UT of O, et le premier jet de mousse a été dirigé contre le feu vers 14 h.

### **La Police provinciale de l'Ontario**

Le journal des communications radio du détachement de la Police provinciale de l'Ontario à Dryden indique pour le vendredi 10 mars que le premier agent envoyé sur le lieu de l'accident a été le sergent Douglas Davis à 12 h 17. Le détachement avait été avisé de l'écrasement par un appel téléphonique du régulateur de la police de Dryden.

Le sergent Davis se trouvait dans sa voiture lorsqu'il a reçu l'appel du régulateur. Il s'est immédiatement rendu à l'aéroport puisque, pendant l'exercice tenu en novembre 1988, la Police provinciale de l'Ontario avait établi un poste de commandement à l'aérogare. Il y est arrivé à 12 h 25 et il est entré parler à M. Peter Louttit, le directeur de l'aéroport. Après une brève conversation, le sergent Davis s'est rendu sur le lieu de l'écrasement.

À 12 h 30, alors qu'il se dirigeait vers Middle Marker Road, le sergent Davis a demandé à son régulateur de vérifier si le club local de radio amateurs avait été avisé. À la suite de l'exercice de novembre 1988, une démonstration des capacités du club d'aider dans le cadre d'une telle urgence avait été prévue se tenir plus tard en mars, mais le sergent Davis a décidé qu'il devrait être appelé pour cette urgence. Par coïncidence, on en était venu à la même décision au centre de contrôle

et l'on a demandé au révérend Ken Rentz de rassembler les membres du club.

Parvenu à l'intersection de McArthur Road et Middle Marker Road vers 12 h 30, le sergent Davis a vu que des passagers blessés dans l'écrasement arrivaient à l'intersection. Des voitures privées ont commencé à arriver et les blessés ont été placés à bord de ces voitures et camions pour être transportés à l'hôpital de Dryden.

À 12 h 34, le sergent Davis a demandé que des points de contrôle soient établis à chacune des extrémités de McArthur Road pour empêcher les voitures de particuliers de se rendre sur les lieux de l'écrasement. Il a parlé au chef Parry alors qu'il se trouvait à l'intersection et, à 13 h, il a utilisé un poste portatif de la Police provinciale de l'Ontario et il est entré dans le bois en direction du lieu de l'écrasement. À partir de ce point, il n'a plus eu de moyen de communication direct avec le chef Parry.

Une fois rendu à l'avion, le sergent Davis a demandé qu'on lui envoie des employés de «CPFP [Canadian Pacific Forest Products] Ltd. avec des tronçonneuses». Il a également transmis par radio que «le personnel médical sur place a besoin d'un hélicoptère et des fournitures médicales dans les plus brefs délais». À peu près au même moment, des demandes identiques ont été faites au centre de contrôle. Étant donné que les postes radio de la Police provinciale de l'Ontario ne pouvaient pas utiliser la fréquence du chef Parry et du centre de contrôle de Dryden, il y a eu deux groupes distincts qui ont tenté d'obtenir le même genre de ressources. En outre, sans que le sergent Davis ni le chef Parry le sachent, un sauveteur, Mr. Mark Beasant utilisant une radio portative VHF, fréquence aviation, communiqua avec la FSS de Kenora et lui demanda de relayer ses demandes de certains matériels. À la suite de ces diverses demandes non concertées, on a obtenu plus de fournitures qu'on en avait réellement besoin. En plus d'avoir entraîné un certain ralentissement sur McArthur Road, ces demandes concurrentes n'ont pas nuï aux résultats du travail de sauvetage ou de lutte contre l'incendie le jour de l'écrasement.

### **Service d'ambulance de Dryden**

Lorsque le service d'urgence de l'hôpital a reçu l'appel concernant l'écrasement, l'ambulance 644 conduite par M. Ernest Kobelka, accompagné de M. Harold Rabb, superviseur du service d'ambulance, était sur la route; les deux se sont immédiatement rendus dans le secteur de l'accident. La deuxième ambulance de Dryden, l'unité 645, a été conduite jusqu'au lieu de l'accident par la préposée Sandra Walker qui, après avoir reçu l'appel à sa résidence, s'est rendue à l'hôpital et a chargé les équipements requis à bord de l'ambulance. Elle a quitté l'hôpital à

12 h 42 accompagnée des médecins Alan Hamilton et Gregory Martin, et ils sont arrivés sur la scène à 12 h 55.

Toutes les heures mentionnées dans cette section sont tirées de trois sources : les graphiques du tachygraphe qui ont été retirés des ambulances à la fin de la journée, les notes prises par M. Kobelka et par M<sup>me</sup> Walker, et l'enregistrement de la voie réservée au service des incendies. Après avoir comparé ces sources, il a été conclu que le graphique du tachygraphe de l'ambulance 644 avait environ neuf minutes d'avance. En tenant compte de cette erreur estimée de neuf minutes, la première ambulance, l'unité 644, est arrivée à l'intersection à 12 h 35.

Alors qu'un certain nombre de passagers blessés ont été transportés à l'hôpital à bord de véhicules privés, les blessés les plus graves l'ont été par ambulances. Dans le cas des deux passagers qui sont ultérieurement décédés à la suite de leurs blessures, M<sup>me</sup> Nancy Ayer a été transportée par l'unité 645, accompagnée par la préposée Sandra Walker qui a quitté le lieu de l'écrasement à 13 h 05 et est arrivée à l'hôpital à 13 h 15. M. Michael Kliewer a également été transporté par l'unité 645, le départ de l'endroit de l'écrasement ayant eu lieu à 13 h 45 et l'arrivée à l'hôpital à 14 h.

### **Délais d'intervention**

Un certain nombre d'habitants de Dryden ont d'abord supposé qu'il s'agissait d'un exercice. Compte tenu des premières réactions d'incrédulité, les mesures prises par les organismes d'urgence semblent remarquables.

Moins de dix minutes après la déclaration de l'urgence, tous les services d'urgence requis ont été avisés, le centre de contrôle a été mis sur pied, le contact radio a été établi avec le lieu de l'accident et le chef des services CFR de l'aéroport, ainsi qu'un véhicule d'incendie, étaient rendus sur le lieu de l'accident. Moins de 20 minutes après l'appel d'urgence, la Police provinciale de l'Ontario était sur le lieu de l'écrasement, des barrages routiers avaient été établis et le premier camion des UT of O et la première ambulance étaient arrivés à l'intersection.

## **Sur le lieu de l'écrasement**

### **Coordonnateur sur place**

Au moment de l'accident, le manuel d'urgence de l'aéroport de Dryden n'avait pas été approuvé par Transports Canada, mais c'était le seul manuel qu'on possédait. Il décrit les tâches du coordonnateur sur place dans le cas d'un écrasement d'avion sur l'aéroport; cependant, il n'y a pas de description des tâches du coordonnateur sur place dans le cas d'un écrasement à l'extérieur de l'aéroport, pas plus qu'on y mentionne



la position occupée par le coordonnateur sur place dans le plan d'urgence de la ville de Dryden. Les tâches du coordonnateur sur place énumérées dans le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport sont les suivantes :

*Mesures prises par le coordonnateur sur place*

1. Évaluer la situation et faire rapport par radio au CCU [Centre de coordination d'urgence]. Obtenir les ressources nécessaires.
2. Établir un poste de commandement à une position avantageuse.
3. Le coordonnateur sur place est chargé du commandement général sur place et des organismes d'intervention sur place.
4. Diriger les mesures prises par les organismes d'intervention en suivant la (les) chaîne(s) de commandement appropriée(s).
5. Tenir un registre de tous les survivants et des morts et blessés quittant le lieu et de tous les événements significatifs.
6. Établir la liaison avec le poste de commandement sur place de la Police provinciale de l'Ontario.
7. Remettre le commandement à la Police provinciale de l'Ontario sur place une fois qu'il n'y a plus de risque d'incendie ou autres dans le secteur.

(Pièce 51, p. 9)

La section 3.00 du manuel traite de l'autorité concernant les écrasements à l'extérieur de l'aéroport, de la façon suivante :

Les accidents/incidents d'avion à l'extérieur des limites de l'aéroport relèvent de la Police provinciale de l'Ontario et le lieu sera sous son commandement.

(Pièce 51, p. 14)

Lorsque le chef Parry est arrivé à l'intersection de McArthur Road et Middle Marker Road, il a ouvert la barrière et a envoyé le chef d'équipe Stanley Kruger avec Red 1 sur Middle Marker Road pour qu'il se rende au lieu de l'écrasement. Étant le premier pompier professionnel sur place, le chef Parry est demeuré à l'intersection, a assumé la fonction de coordonnateur sur place, son véhicule Red 3 servant de poste de commandement et de point de repère pour les autres véhicules et personnes qui sont intervenues. Il a établi les communications avec d'autres organismes en utilisant le poste radio de son véhicule syntonisé à la fréquence d'aide mutuelle. À 12 h 19, le chef Parry a communiqué par radio avec le régulateur de la police de Dryden et a donné les directives aux organismes d'intervention. Il a ensuite demandé au régulateur de faire savoir à la Police provinciale de l'Ontario que l'avion se trouvait dans le bois et qu'on aurait besoin d'hélicoptères, de motoneiges, de raquettes et autres équipements semblables.

À 12 h 24, il a transmis les mêmes demandes à M. Louttit au contrôle de l'aéroport en lui faisant remarquer ceci : «Nous ne pouvons absolument pas nous y rendre avec nos véhicules» (Pièce 1282, p. 2). Pendant les quelques minutes qui ont suivi, il a pris contact avec le chef Maltais au centre de contrôle de la ville et le chef Parry a demandé des hommes et de l'équipement de lutte contre l'incendie. Dans un autre appel fait au contrôle de l'aéroport, le chef Parry a demandé quelques «hommes de maintenance... et au moins un chargeur [frontal],» de même que des couvertures de la trousse d'urgence de la caserne.

Lorsque le sergent Douglas Davis de la Police provinciale de l'Ontario est arrivé à l'intersection vers 12 h 30, il a eu une brève conversation avec le chef Parry et on l'a informé qu'il était le premier agent de la Police provinciale de l'Ontario sur place. Le sergent Davis a alors pris le contrôle de la circulation et a participé aux décisions concernant le transport des blessés à l'hôpital. C'est le rôle classique de la police sur le lieu d'un incendie jusqu'à ce qu'il soit éteint. À ce moment-là, à moins que la sécurité ou la sauvegarde des personnes ne soit en cause, la police remet le lieu sous le contrôle du service d'incendie.

À 12 h 34, le premier camion des UT of O est arrivé, suivi de près par la première ambulance et le deuxième camion des UT of O. Selon les témoignages, il semble clair que pour tous ceux qui sont arrivés sur le lieu, on s'est occupé instinctivement à prodiguer les premiers soins et à protéger les vies humaines. Le chef Parry a demandé des couvertures et des ambulances. Le sergent Davis a fait monter des gens dans sa voiture et il a pris les mesures pour que des véhicules privés transportent des blessés à l'hôpital. Les pompiers des UT of O, selon le témoignage de M. Kobelka, ont prodigué les premiers soins aux blessés qui s'étaient rassemblés près de leur camion sur McArthur Road. M. McCrae, conducteur du deuxième camion des UT of O, a transporté des planches dorsales et des couvertures dans le bois, puis il a conduit une ambulance jusqu'à l'hôpital.

Un deuxième chef de pompiers, M. Nordlund des UT of O, est arrivé sur le lieu de l'accident vers 12 h 45. À son arrivée, le chef Nordlund a eu une brève conversation avec le chef Parry pour connaître ce qui avait été fait puis, comme il l'a indiqué dans son témoignage, il s'est rendu vers le lieu de l'écrasement «pour évaluer l'incendie» afin que ses hommes puissent le combattre de la façon la plus efficace.

La preuve révèle que le chef Parry a fait un travail efficace comme coordonnateur sur place en informant les autres, en demandant des fournitures et en coordonnant les activités à l'intersection des routes. Cependant, il n'a en aucun temps dirigé les activités des services CFR ou des autres pompiers.

On a passé beaucoup de temps au cours des audiences à parler du problème de l'autorité et des limites de la zone accessible aux sauveteurs

et aux pompiers (ZASP). D'après les témoignages, il semble clair que les personnes qui sont intervenues dans cet accident ont crû que la sécurité du lieu incombait, entre autres choses, à la Police provinciale de l'Ontario. La suppression de l'incendie relevait du service d'incendie des UT of O. Étant donné qu'il s'agissait d'un avion et que l'accident était proche des limites de l'aéroport, les services CFR de l'aéroport avaient l'obligation d'intervenir. Vu qu'il a été le premier sur place, le chef des services CFR a pris la responsabilité de la coordination et des communications en envoyant son chef d'équipe sur le lieu de l'accident. Le 10 mars, le chef Parry est resté à bord ou près de Red 3, il a agi comme coordonnateur sur place et il a expliqué qu'il l'a fait en se fondant sur l'expérience acquise au cours des exercices antérieurs.

Le sergent Davis a témoigné que lorsqu'il est arrivé sur la scène, il n'y avait pas de doute dans son esprit que le lieu de l'accident était «dans les limites du territoire de la Police provinciale de l'Ontario». Étant l'agent supérieur et le premier arrivé sur place, il a donc pris le commandement jusqu'à ce qu'il soit relevé à ce poste. Conformément à la ligne de conduite de la Police provinciale de l'Ontario, sa première priorité a été de «sauver des vies, [et] d'aider les blessés» (Transcription, vol. 6, p. 11, 13). Des passagers blessés sortant du bois, il a trouvé un abri pour certains d'entre eux et il a pris les mesures pertinentes pour que les autres soient transportés à l'hôpital dans des véhicules privés. À 12 h 34, il a communiqué pour faire ériger des barrages routiers et il a demandé l'aide d'autres agents pour assurer la sécurité des lieux. Le sergent Davis n'a pas traité de la question de l'autorité et le chef Parry n'a pas demandé au sergent Davis de prendre sa relève comme coordonnateur sur place. De fait, les mesures prises par chacun de ces hommes peuvent l'avoir été à cause de leur formation et, dans le cas de la Police provinciale de l'Ontario, il s'agissait d'assumer le rôle normal de la police sur le lieu d'un incendie. Pendant chacun des exercices tenus à l'aéroport, un membre des services CFR a agi comme coordonnateur sur place. Dans chacun de ces exercices, l'évaluateur a critiqué le coordonnateur sur place parce qu'il n'était pas resté à un seul endroit, et de préférence à proximité de la route d'accès au lieu.

D'après le témoignage du chef Parry, nous savons que lorsqu'il a quitté son poste de commandement vers 3 h 30, c'était pour remettre le commandement du lieu au sergent d'état-major D.O. Munn de la Police provinciale de l'Ontario.

Les rôles du chef Parry et du sergent Davis ont été acceptés par toutes les personnes qui sont intervenues dans le cadre de l'écrasement et, à ce moment-là, personne n'a remis ces rôles en question. Sans critiquer ce que le chef Parry a fait en tant que coordonnateur sur place, comme nous en avons parlé dans le chapitre 9 de ce rapport, Services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronef de l'aéroport

municipal de Dryden, ou encore sans critiquer ce que le sergent Davis a fait en tant que premier agent de la Police provinciale de l'Ontario sur place, je crois que le chef Parry aurait dû consacrer son temps et ses talents à s'acquitter de ses responsabilités de chef des services CFR de l'aéroport de Dryden, tel qu'il est indiqué dans les documents relatifs aux services CFR de l'aéroport.

### **Communications**

Divers témoins de Transports Canada ont indiqué qu'il y a toujours des problèmes de communications dans le cadre des exercices d'intervention en cas de désastre, et que les communications avaient désigné un problème lors des divers exercices tenus à l'aéroport de Dryden. À la suite de l'exercice Delta Four à Dryden, un comité avait été formé pour améliorer les communications. Une fréquence d'aide mutuelle avait été assignée et tous les organismes devaient utiliser cette fréquence d'aide mutuelle en cas d'urgence. Le chef Parry a syntonisé cette fréquence d'aide mutuelle pendant qu'il faisait route vers le lieu de l'écrasement. C'est sur cette fréquence qu'il a demandé au régulateur de Dryden de déclencher le plan d'aide mutuelle et d'urgence.

Toutes les communications radio entre le chef Parry et le centre de contrôle ont été faites en utilisant le poste du camion du service d'incendie de Dryden garé à l'extérieur de la caserne. Une estafette a relayé les demandes au groupe de contrôle à partir du camion. Depuis l'écrasement, le club radio amateur de Dryden a installé des antennes permanentes sur la caserne, sur le bâtiment de l'aérogare et à l'hôpital. Le groupe de contrôle se trouvant à la caserne peut maintenant communiquer directement avec les deux autres endroits.

L'enregistrement sur bande du service de régulation de Dryden indique que le chef Parry a été capable de communiquer avec le centre de contrôle de Dryden, les véhicules du service d'incendie de Dryden, les postes radio portatifs du service d'incendie de Dryden sur place et le contrôle à l'aéroport. En utilisant un autre poste de son véhicule, il a pu également communiquer avec la station d'information de vol de Kenora et, plus tard pendant l'après-midi, il a communiqué directement avec les hélicoptères qui sont arrivés dans le secteur. Toutefois, on ne peut décrire les communications sur place que comme ayant été chaotiques à bien des points de vue. Le chef Parry aurait dû également être en mesure de parler directement avec son chef d'équipe, Stanley Kruger, mais ce dernier utilisait une voie différente (voir le chapitre 9, Services de sauvetage et de lutte contre les incendies) et ni le chef Parry ni M. Kruger n'ont changé de fréquence pour tenter de prendre contact, ce qui était d'une importance capitale dans le cadre du contrôle méthodique de cette opération.

Pendant toute la durée de l'urgence, la Police provinciale de l'Ontario a utilisé sa propre fréquence radio, incapable qu'elle a été de communiquer sur la fréquence d'aide mutuelle et, par conséquent, ignorante des décisions du groupe de contrôle. Ce problème n'a pas été particulier à cette situation. Dans toute situation d'urgence qui aurait pu nécessiter la collaboration de la Police provinciale de l'Ontario et de la police de Dryden, les deux n'avaient aucun moyen de coordonner leurs activités sur une seule fréquence. La Police provinciale de l'Ontario prévoit installer un nouveau réseau radio à Dryden en 1992, ce qui devrait permettre d'éliminer cette lacune.

Il n'y a eu aucune communication directe avec les membres du service d'incendie des UT of O ou leur chef pendant tout l'après-midi. Les UT of O avaient commandé des postes radio portatifs, mais ne les avaient pas encore reçus. (Les postes radio portatifs ont été livrés au service d'incendie des UT of O pendant la semaine qui a suivi l'écrasement.) Lorsque les UT of O ont déployé leur réservoir portatif, acheminé une lance manuelle à travers le bois et commencé à lutter contre l'incendie, il leur a fallu utiliser les postes radio portatifs de la Police provinciale de l'Ontario à chaque extrémité de cette lance pour commander l'ouverture ou l'arrêt du jet.

Pendant qu'il se rendait sur le lieu de l'accident, le sergent Davis a demandé qu'on alerte les opérateurs amateurs pour qu'ils aident à transmettre les communications entre les organismes. À mesure que l'urgence progressait, le chef Parry a eu de la difficulté à recevoir des informations du lieu de l'écrasement. Son chef d'équipe a utilisé la mauvaise voie et les pompiers des UT of O n'avaient pas de radio. À 13 h 01, le centre de contrôle a envoyé un opérateur amateur pour tenter de combler cette lacune dans les communications. Malheureusement, alors que l'opérateur amateur se rendait sur le lieu de l'accident pour établir un contact radio avec le chef Parry, il a été renvoyé par un agent de la Police provinciale de l'Ontario qui n'était pas au courant que l'opérateur avait été envoyé là dans le but d'aider. Étant donné que les dispositions concernant cet opérateur avaient été prises sur la fréquence d'aide mutuelle, la Police provinciale de l'Ontario n'avait pas eu connaissance de l'entente et elle a supposé que l'opérateur n'avait pas l'autorisation de se rendre à l'endroit de l'écrasement. Ce malentendu a été bientôt corrigé et l'opérateur amateur a eu la permission de se rendre sur place.

Si la Police provinciale de l'Ontario avait relevé le chef Parry comme coordonnateur sur place, il aurait fallu que la police utilise Red 3 comme véhicule de commandement ou empruntent des radios afin de pouvoir communiquer directement avec la majorité des sauveteurs, le centre de contrôle de Dryden et le contrôle de l'aéroport.

Si M. Kruger et le chef Parry avaient pu établir un contact radio lorsque M. Kruger est d'abord arrivé sur le lieu de l'écrasement, on

aurait pu y acheminer des lances manuelles et les utiliser plus tôt qu'on ne l'a fait pour combattre l'incendie. MM. Kliewer et Teubert auraient pu se trouver dans une position moins fâcheuse et peut-être aurait-on pu empêcher que les enregistreurs de vol ne soient détruits par le feu; de toute évidence, on aurait sauvé plus d'éléments de ce qui restait de l'épave et les utiliser aux fins de l'enquête. Bien entendu, ce scénario présuppose que les mesures résultant de la demande de M. Kruger concernant les lances manuelles auraient été prises en temps opportun.

## Extinction de l'incendie

Cette section traite surtout de l'intervention des pompiers dans le cadre de l'écrasement. Une description détaillée de l'incendie de l'avion et de l'activité des pompiers concernant ce sinistre est présentée au chapitre 9, Services de sauvetage et de lutte contre les incendies et au chapitre 11, Les possibilités de survie dans l'écrasement d'un aéronef.

Le document AK-12-03-001 concernant les normes s'appliquant aux services CFR de Transports Canada porte ce qui suit :

L'objectif premier des Services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef (services CFR) est de sauver des vies en cas d'accident/incident d'aéronef ou d'incendie à un aéroport. Cet objectif sera réalisé en assurant une voie de sortie libre de feu devant servir à l'évacuation sécuritaire ou au sauvetage des passagers et de l'équipage. Un objectif secondaire est de préserver les biens touchés en contenant ou en éteignant, lorsqu'il est possible de le faire, tout incendie résultant d'un accident ou d'un incident d'aéronef.

(Pièce 243, p. 1)

Le tableau suivant indique à quel moment les véhicules d'incendie et les pompiers sont arrivés sur les lieux.

- 12 h 18 Le chef Ernest Parry arrive à l'intersection de McArthur Road et de Middle Marker Road à bord de Red 3.
- 12 h 19 Red 1 conduit par le chef d'équipe Stanley Kruger des services CFR arrive au bout de Middle Marker Road.
- 12 h 34 Le camion d'intervention rapide des UT of O arrive à McArthur Road et s'y immobilise.
- 12 h 40 Le camion-citerne des UT of O arrive.
- 12 h 43 Red 2 arrive.
- 12 h 44 Les unités 5 et 3 du service d'incendie de Dryden arrivent.
- 12 h 45 Le chef des pompiers des UT of O, Roger Nordlund, arrive.

Pendant toute la partie des audiences portant sur les services CFR, la question de l'opportunité de l'arrivée et de l'utilisation des lances

manuelles sur le lieu de l'incendie a été traitée. Il importe de déterminer l'heure la plus hâtive à laquelle les lances auraient pu être rendues à l'endroit de l'écrasement, et de savoir si une utilisation plus rapide de ces lances aurait eu une incidence sur le sort des passagers ou de l'équipage.

Selon les témoignages concernant les capacités de lutte contre l'incendie des véhicules qui sont intervenus, il ne fait aucun doute qu'à 12 h 45 il y avait suffisamment d'équipement et de personnel dans le secteur de l'écrasement pour lutter efficacement contre l'incendie. Cependant, personne n'a tenté d'utiliser quelque équipement que ce soit avant environ 13 h 30, heure à laquelle le camion-pompe des UT of O a emprunté Middle Marker Road.

Le véhicule d'intervention rapide des UT of O (camion-pompe), premier véhicule de lutte contre l'incendie à atteindre le lieu de l'écrasement et qui aurait pu avoir un effet sur l'incendie, est arrivé à l'intersection de McArthur Road et de Middle Marker Road vers 12 h 34. Dans son témoignage, M. Nordlund, chef des pompiers des UT of O, a déclaré qu'il aurait fallu moins de cinq minutes à un pompier et à deux ou trois volontaires pour déployer 500 pieds de boyau, c'est-à-dire quatre sections de 100 pieds et deux autres de 50 pieds, jusqu'au lieu de l'écrasement. M. Stanley Kruger, dans son témoignage, a estimé que cela aurait pris jusqu'à une demi-heure pour déployer une telle ligne dans la neige profonde, mais il a réduit le temps estimé à 15 minutes si l'on avait suffisamment d'aide pour le faire. Si nous supposons que d'autres pompiers et volontaires ont participé à cette tâche et en tenant compte du temps nécessaire pour que le véhicule atteigne l'endroit et pour faire une évaluation, je suis d'avis qu'une lance manuelle aurait pu être rendue à l'épave de l'avion vers 12 h 50 au plus tôt. Il se peut que cette estimation soit optimiste étant donné que le sentier menant jusqu'à l'épave passait dans la neige profonde.

J'ai donc pesé la preuve concernant l'état des passagers à 12 h 50 afin de déterminer si une lutte contre l'incendie entreprise à cette heure-là aurait sauvé des vies.

Deux personnes qui ont survécu à l'écrasement sont décédées plus tard en raison de la gravité de leurs blessures. M<sup>me</sup> Nancy Ayer est morte dans un hôpital de Winnipeg à la suite des graves brûlures qu'elle avait subies dans l'incendie de l'avion, mais elle se trouvait hors de l'épave avant même que le premier pompier n'arrive sur place. Dans son cas, l'utilisation d'une lance manuelle à 12 h 50 n'aurait pas modifié son sort. M. Michael Kliever est mort à l'hôpital de Dryden à la suite des graves lésions qu'il avait subies, selon le rapport d'autopsie, pendant l'écrasement. Ici encore, l'utilisation d'une lance manuelle n'aurait pas permis de lui sauver la vie; cependant, l'utilisation en temps opportun d'une telle lance aurait pu réduire la gravité de ses brûlures. Une

troisième personne, M. Alvin Rossaasen, est morte dans l'épave, l'autopsie attribuant son décès à l'inhalation de fumée (empoisonnement à l'oxyde de carbone) et aux brûlures subies. Le niveau léthal d'oxyde de carbone trouvé dans son corps peut être atteint après une période de 2 à 30 minutes. M. Rossaasen se trouvait pris sous un autre passager du côté gauche de l'avion à l'endroit où le feu a été le plus intense. Comme l'écrasement a eu lieu à 12 h 11, il y a peu de doute que M. Rossaasen soit mort avant 12 h 50. Enfin, M. Uwe Teubert, qui a survécu à l'écrasement et que l'on a trouvé pris sous M. Kliewer vers 13 h 10, aurait pu moins souffrir si les lances manuelles avaient été utilisées plus tôt.

Les rapports d'autopsie des autres personnes décédées indiquent que même si un certain nombre de victimes présentaient des traces d'inhalation de fumée, toutes ces personnes sont mortes en moins de quelques minutes après l'impact. Par conséquent, la question des lances manuelles est sans rapport avec leur sort.

Dans son témoignage, le D<sup>r</sup> Martin a dit qu'il est arrivé au chemin Middle Marker dans l'ambulance, unité 645, dont le tachygraphe indique l'heure d'arrivée comme étant 12 h 55. Il s'est ensuite rendu sur le lieu de l'accident et il a témoigné qu'il croyait que personne, à part M. Kliewer et M. Teubert, n'était encore vivant dans l'aéronef. Dans leurs témoignages, le sergent Davis et le chef Norlund arrivés sur place vers 12 h 30 dans le cas du premier et 12 h 45 dans le cas du second, ont déclaré qu'outre M. Kliewer et M. Teubert, aucun autre passager n'était vivant dans l'épave.

Même si l'utilisation plus hâtive des lances manuelles n'aurait pas eu d'incidence sur le sort des passagers décédés dans l'écrasement et l'incendie, il est clair que si ces lances avaient été utilisées plus tôt pour supprimer l'incendie, on aurait pu sauver une plus grande partie de l'importante preuve matérielle, y compris les instruments de bord et probablement les données des enregistreurs de vol.

Pour sortir les enregistreurs de l'épave, il aurait fallu que les pompiers sachent où ils se trouvaient. Les pompiers des UT of O qui ont acheminé la lance jusqu'à l'épave n'avaient pas de formation concernant la position des diverses parties critiques d'un avion. Leur principale tâche dans le cas d'un incendie à l'aéroport consistait à lutter contre les feux de structure. C'était aux services CFR qu'il incombait de lutter contre les incendies d'avion. Malheureusement, même les pompiers des services CFR ne connaissaient pas l'endroit où se trouvaient les enregistreurs de vol du F-28. De fait, l'unité CFR n'avait même pas reçu un tableau de sauvetage d'aéronef concernant les F-28, tableau qui aurait indiqué l'emplacement des enregistreurs. Même si les pompiers ignoraient où se trouvaient les enregistreurs, le simple fait d'arroser tout l'avion pour éteindre l'incendie aurait pu refroidir ces enregistreurs suffisamment



pour que leurs bandes et les données qu'elles contenaient résistent à la chaleur.

La preuve révèle que les pompiers qui se trouvaient sur le lieu de l'écrasement ont été tellement préoccupés par les passagers blessés qu'ils en ont oublié leur responsabilité de lutter contre l'incendie.

Le chef d'équipe Stanley Kruger, premier pompier professionnel à atteindre l'épave, a donné sa veste de pompier à l'agente de bord Hartwick pour qu'elle puisse tenir un bébé au chaud. Il s'agissait d'un geste humanitaire, mais cette veste était une pièce importante de son équipement de pompier s'il avait fallu que M. Kruger s'approche de l'incendie soit pour procéder à un sauvetage ou pour lutter contre le feu.

Le chef Nordlund du service d'incendie des UT of O a témoigné qu'il s'est rendu sur les lieux «pour évaluer l'incendie» et qu'il s'est arrêté en cours de route pour aider les autres. Lorsqu'il est arrivé à l'épave, il a participé au sauvetage de MM. Kliewer et Teubert même si, à ce moment-là, il y avait entre 20 et 30 autres pompiers sur place. Le chef Nordlund n'a même pas endossé sa tenue de pompier avant de pénétrer dans le secteur de l'incendie.

Il y a eu un effort concerté de la part de tous les pompiers pour aider et reconforter les survivants. Lorsqu'ils sont arrivés sur le lieu de l'écrasement, la majorité d'entre eux ont cru que tous ceux qui n'étaient pas sortis de l'épave allaient y rester. M. Kruger a précisé ce qui suit dans son témoignage :

- Q. M. Kruger, selon vos propres observations et votre opinion professionnelle en tant que pompier d'expérience, pourriez-vous dire au Commissaire, au meilleur de votre connaissance, s'il aurait pu se trouver des passagers vivants à l'intérieur du fuselage au moment où vous y êtes parvenu.
- R. Il faudrait que j'affirme catégoriquement que lorsque je suis arrivé là, il n'y avait aucun survivant dans cet avion, selon mes observations visuelles.

(Transcription, vol. 26, p. 133)

Si la conviction de M. Kruger a été partagée par tous ceux qui sont arrivés sur place, on peut comprendre que les pompiers n'ont pas vu la nécessité d'assurer «une voie de sortie libre de feu pour l'évacuation sécuritaire ou le sauvetage des passagers ou de l'équipage». Néanmoins, les pompiers et surtout les membres de l'unité CFR avaient la responsabilité de «protéger les biens en cause en contenant ou en éteignant, s'il y avait possibilité de le faire, tout incendie résultant d'un accident ou d'un incident d'aéronef». La non-réalisation de cette partie de leur mandat a probablement privé les enquêteurs de la preuve que contenaient les enregistreurs de vol et qui aurait été d'une valeur irremplaça-

ble non seulement pour les fins de l'enquête sur cet accident d'avion mais pour la prévention d'accidents d'avions futurs.

## Établissement de la liste des passagers

Le temps que l'on a mis à dresser une liste des noms, tant des victimes que des survivants de l'écrasement, a été un sujet de controverse au moment de l'écrasement et pendant les audiences de cette Commission. Au début, pour les sauveteurs, le nombre total de personnes à bord du vol constituait un renseignement important. Un chiffre précis, 69, a été fourni au chef Ernest Parry par le directeur de l'aéroport à 12 h 46, 35 minutes après l'écrasement. Le chef Parry a obtenu ce chiffre sur-le-champ quand il l'a demandé.

La première liste des noms des passagers, transmise par Air Ontario à la Police provinciale de l'Ontario, a été reçue vers 16 h le 10 mars. Cette liste comprenait 57 noms et ce n'était pas une liste précise des passagers à bord au moment de l'écrasement. La Police provinciale de l'Ontario a reçu une liste précise à 20 h le même jour. Cette liste a été dressée en obtenant les noms des passagers d'Air Ontario et d'Air Canada qui sont montés à Thunder Bay, en ajoutant les noms de ceux du vol annulé de Canadian Partner qui avaient pris le vol 1363 à Thunder Bay, puis en vérifiant les noms des passagers qui sont descendus de l'avion ou qui sont montés à bord à Dryden.

Si l'on avait fourni en temps plus opportun une liste des passagers à Dryden, cela aurait aidé l'hôpital qui devait soigner les blessés, ainsi que la Croix-Rouge qui s'occupait des demandes des familles. Cependant, puisque cette liste a également été utilisée pour avertir les familles avant que les corps ne soient sortis de l'épave, il importait qu'elle soit précise. Malgré tout le soin apporté à la précision, les médias ont rapporté qu'un homme, qui avait le même nom et qui habitait la même province que l'un des passagers, a été incorrectement avisé du décès de ce passager.

Compte tenu du fait que des passagers provenant d'un autre transporteur ont été ajoutés au vol à Thunder Bay, que des passagers sont descendus et que d'autres sont montés à bord à Dryden, Air Ontario a eu évidemment besoin de temps pour vérifier la liste. Puisqu'elle doit servir à avertir le plus proche parent, il faut s'assurer de sa précision avant d'avertir les familles.

Le temps qu'on a mis à diffuser les noms des passagers au grand public a fait l'objet d'une plus grande préoccupation. Il est indiscutable que les proches doivent être avisés avant qu'une liste des personnes décédées ne soit mise en circulation. Dans ce cas-ci, cependant, tous les proches parents avaient été avisés à la fin de la journée du samedi, le 11 mars. Une liste partielle des passagers a été publiée dans le *Toronto Star* le 15 mars, cinq jours après l'écrasement, mais même à ce moment-

là, elle n'avait pas été fournie par la Police provinciale de l'Ontario. L'inspecteur Frank Harvey de la Police provinciale de l'Ontario a refusé de dévoiler les noms avant qu'une identification positive des victimes n'ait été faite à l'autopsie. De plus, il a déclaré aux médias que la liste appartenait à Air Ontario. Il semble qu'en fin de compte la liste publiée a été transmise par mégarde aux médias par la Police provinciale de l'Ontario.

Dans tout genre d'accident, la diffusion des noms des victimes incombe à l'organisme policier qui conduit l'enquête. Une fois que la police a communiqué avec le plus proche parent, il ne devrait pas y avoir de raison pour ne pas divulguer les noms des victimes. Dans ce cas-ci, le délai déraisonnable concernant la diffusion des noms a eu pour effet que les médias publient leur propre liste partielle avant qu'une liste précise ne leur soit fournie.

## **Autres organismes et entreprises de Dryden**

Des témoignages ont été entendus à Dryden concernant les contributions importantes de la Croix-Rouge, du Bureau du bien-être de Dryden, du personnel de l'hôpital de Dryden, de plusieurs entreprises de Dryden et de nombreux autres individus. Tous ont fait partie d'une intervention coordonnée de la ville et dont les citoyens de Dryden peuvent être fiers.

Bien entendu, comme cela se produit dans le cas de n'importe quel désastre pour lequel une intervention est prévue, il s'est produit certaines choses qui n'étaient pas prévues dans le plan d'urgence. La ville de Dryden a tenu un certain nombre de rencontres après l'écrasement afin d'analyser les différentes interventions dans le cadre de l'urgence et de tirer profit de l'expérience vécue. Les procès-verbaux des réunions tenues les 13 et 16 mars sont présentés à l'annexe I. Lors de ces rencontres, les citoyens de Dryden ont parlé des problèmes qu'ils ont vécus et ils ont évalué l'efficacité des interventions dans cette affaire. Ces procès-verbaux démontrent, plus que n'importe quel rapport que je pourrais faire, la participation de la ville et les problèmes auxquels les citoyens ont dû faire face. J'incite les fonctionnaires des autres cités et villes canadiennes à lire ces procès-verbaux en ayant à l'esprit leur propre plan d'urgence et qu'ils tirent profit des expériences qui ont été vécues dans la ville de Dryden.

## **Constatations**

- Le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden, soumis à Transports Canada le 29 janvier 1988 pour fins d'autorisation, n'avait pas encore été approuvé par Transports Canada le 10 mars 1989. Le manuel n'avait pas été approuvé parce que les

officiels de l'aéroport de Dryden avaient refusé de mettre en vigueur les modifications proposées par Transports Canada, et Transports Canada n'avait pas insisté pour que le manuel soit élaboré conformément aux normes de Transports Canada.

- Parce que le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden n'avait pas été approuvé, les organismes visés, comme la Station d'information de vol de Kenora, n'en avait pas d'exemplaire, même sous forme d'ébauche.
- L'unité CFR de l'aéroport de Dryden était apparemment réticente à faire des exercices d'entraînement en hiver, ce qui ne tient pas compte du fait que des écrasements d'avion peuvent se produire et se produisent, dans des conditions météorologiques hivernales.
- L'écrasement du F-28 C-FONF d'Air Ontario s'est produit à l'intérieur des limites de la ZASP de l'aéroport de Dryden.
- Les documents de Transports Canada définissent ce qu'est une ZASP. Par définition, il y a une ZASP à chaque aéroport et il y a des exigences claires en ce qui concerne les responsabilités de l'unité CFR à l'intérieur de la ZASP, mais, il semble que Transports Canada n'ait pas exigé de façon très rigoureuse que les directeurs d'aéroports adhèrent aux principes et aux pratiques en ce qui concerne les ZASP. En outre, Transports Canada n'exige pas que les données relatives aux ZASP soient incluses dans les manuels d'urgence des aéroports.
- Le chef de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden n'a pas joué son rôle de pompier lors des divers exercices auxquels l'unité CFR de Dryden a participé au cours de la période allant de 1985 à 1988. Il a agi comme évaluateur et, à une occasion, il était le directeur par intérim de l'aéroport. Par conséquent, ni l'unité CFR ni son chef n'ont profité pleinement des exercices. Parce qu'il a agi soit comme évaluateur soit comme directeur de l'aéroport au moment où des exercices à grand déploiement ont eu lieu, le chef des services CFR n'a jamais pu mettre ses compétences à l'épreuve ni ne s'est entraîné en tant que pompier ou commandant sur place.
- Transports Canada n'a pas vu à ce que le chef de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden joue au cours des exercices le rôle qu'il serait appelé de tenir durant une urgence.

- Lors des exercices auxquels l'unité CFR de l'aéroport de Dryden a participé, les chefs d'équipe des CFR ont joué le rôle de coordonnateurs sur place, ce qui les a empêchés de jouer celui de pompiers.
- Le rôle du coordonnateur sur place n'était pas clairement défini par Transports Canada.
- Transports Canada a permis aux pompiers de l'unité CFR d'agir en tant que coordonnateurs sur place, ce qui les a empêchés de remplir leurs rôles de pompiers.
- Des exercices à grand déploiement faisant appel à l'unité CFR ne se tenaient pas de façon régulière à l'aéroport de Dryden.
- Les exercices de formation CFR de l'aéroport de Dryden, bien qu'inadéquats, ont été utiles; cependant, les lacunes identifiées durant ces exercices n'ont pas toujours été corrigées.
- Transports Canada n'a pas exercé son autorité sur la direction de l'aéroport de Dryden pour lui imposer ses normes nationales concernant le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden.
- Transports Canada n'a pas pris toutes les mesures nécessaires pour que la question de la ZASP de l'aéroport de Dryden soit clairement définie dans le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport de Dryden et comprise par le chef et le personnel des services CFR de Dryden.
- La route d'accès à l'usage des CFR de l'aéroport de Dryden vers la ZASP était inaccessible aux véhicules CFR le 10 mars 1989, à cause du manque d'entretien hivernal.
- Deux civils, MM. Craig Brown et Brett Morry, ont été les premières personnes à se rendre sur le lieu de l'écrasement, ayant quitté l'aérogare immédiatement après avoir vu la boule de feu produite par l'écrasement. Ils ont ouvert un sentier dans la neige épaisse à partir de Middle Marker Road jusqu'à l'aéronef.
- Le chef des CFR de Dryden, Ernest Parry, est arrivé à l'intersection de Middle Marker Road et de McArthur Road entre 12 h 15 et 12 h 18 et il y a établi son poste de commandement. Le chef d'équipe Stanley Kruger est arrivé au volant de Red 1 peu après et il a stationné son véhicule au bout de Middle Marker Road, à peu de distance du lieu

de l'écrasement. Il a pris un poste radio portatif et une trousse de premiers soins et il s'est dirigé vers l'aéronef en suivant le sentier ouvert par MM. Brown et Morry. En chemin, il a rencontré de 20 à 25 survivants qu'il a dirigés vers MacArthur Road. Les survivants sont arrivés à MacArthur Road à 12 h 32 environ.

- Tous les survivants étaient déjà parvenus à sortir de l'épave de l'aéronef quand M. Kruger est arrivé sur le lieu de l'écrasement, à l'exception de MM. Uwe Teubert et Michael Kliever, qui sont restés emprisonnés sous les décombres du côté gauche de l'aéronef jusqu'à environ 13 h 12, lorsque les sauveteurs, sous la direction de deux médecins arrivés sur les lieux, les docteurs Gregory Martin et Alan Hamilton, sont parvenus à les libérer.
- Après l'écrasement de C-FONF le 10 mars 1989, l'intervention initiale des différents organismes participant au plan d'urgence, savoir la Police provinciale de l'Ontario, le service des incendies de la ville de Dryden, le service des incendies des Territoires non organisés de l'Ontario, le service d'ambulance de Dryden et l'unité des services CFR de Dryden, s'est effectuée rapidement et elle a été bien exécutée. Cependant, la lutte contre l'incendie sur le lieu de l'accident n'a pas été bien coordonnée et elle a manqué de leadership et de direction.
- Bien que le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden ait précisé une fréquence d'aide mutuelle, ce ne sont pas tous les organismes d'intervention qui avaient l'équipement nécessaire pour syntoniser cette fréquence.
- L'équipement radio amené sur place pour assurer les communications entre le chef des pompiers, les pompiers, la PPO et les sauveteurs a été mal utilisé, n'était pas compatible ou était non existant, ce qui a clairement contribué au manque de coordination et de rapidité lors des efforts déployés pour combattre l'incendie sur le lieu de l'accident.
- Comme dans le cas des exercices d'urgence à grand déploiement précédents, tous les organismes de la région de Dryden qui sont intervenus le 10 mars 1989 ont été incapables de communiquer sur une fréquence commune. La Police provinciale de l'Ontario n'avait pas l'équipement nécessaire pour émettre et recevoir sur la voie désignée dans le plan d'intervention de la région de Dryden comme voie d'urgence incendie (aide mutuelle). Les communications entre le chef Parry des CFR et le chef d'équipe CFR Kruger n'ont pas été établies en temps opportun ni sur la voie d'urgence incendie, ni sur la voie de travail de l'unité CFR. Le chef et les pompiers du service des incendies

des UT of O n'avaient pas de poste radio pour communiquer entre eux ou avec quiconque.

- Entre 12 h 19 et 12 h 44, une quantité plus que suffisante de matériel de lutte contre les incendies avait été amenée sur place pour éteindre l'incendie de l'aéronef.
- Les lacunes évidentes au niveau de la coordination et de la direction des activités de lutte contre l'incendie sur le lieu de l'accident ont été causées, du moins en partie, par l'incertitude pour ce qui était des compétences des divers organismes, par le manque de formation et par la confusion sur la question de savoir qui assurait la direction des opérations.
- Sur le lieu de l'accident, tous les pompiers, y compris les chefs des pompiers de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden et du service des incendies des UT of O, ont été troublés par les souffrances des survivants, à tel point qu'ils en ont oublié leur principale responsabilité qui était de combattre l'incendie de l'aéronef. Ainsi donc, ce 10 mars 1989, on n'a pas amené de lances manuelles et on n'a pas commencé à appliquer les agents extincteurs sur l'incendie de l'aéronef avant environ 14 h, soit une heure et 50 minutes après l'écrasement.
- Il est fort probable, sinon quasiment certain, que si l'on avait réussi à éteindre l'incendie plus rapidement, on aurait pu préserver de la destruction les enregistreurs de données de vol et une plus grande partie des débris de l'aéronef, ce qui aurait aidé l'enquête.
- Si les pompiers avaient concentré leurs efforts sur leurs principales responsabilités, qui sont d'éteindre l'incendie et d'assurer une voie de sortie pour les passagers, on aurait probablement réussi à localiser MM. Teubert et Kliewer et à les retirer des débris plus rapidement.
- Les tâches et les responsabilités du coordonnateur sur place (OSC) lors d'un accident d'aéronef ne sont pas décrites de façon détaillée dans le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden. Par exemple, le manuel ne précise pas les personnes détenant certains postes au sein des différents organismes mentionnés dans le manuel d'urgence qui pourraient agir comme coordonnateur sur place. Bien que le manuel décrive les tâches d'un OSC en cas d'écrasement d'un aéronef sur le territoire de l'aéroport, il ne traite pas des écrasements qui surviendraient hors des limites de l'aéroport.

- À part les lacunes relevées dans l'intervention des pompiers sur le lieu de l'accident, les efforts collectifs de toutes les personnes, de tous les organismes, de toutes les entreprises et de tous les employés de la ville de Dryden qui ont participé aux mesures d'urgence ont été déployés rapidement et de façon responsable, humanitaire et sensée.
- 

## RECOMMANDATIONS

---

Il est recommandé :

- RCM 18<sup>1</sup> Que Transports Canada s'assure que les unités de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) des aéroports fassent les exercices d'intervention en cas d'urgence stipulés dans les documents pertinents de Transports Canada, y compris les exercices en conditions hivernales et les exercices hors des limites de l'aéroport.
- RCM 19 Que Transports Canada s'assure que toutes les personnes participant aux exercices CFR, y compris le chef des pompiers CFR et les coordonnateurs sur place, comprennent et exécutent la totalité de leurs tâches durant de tels exercices, conformément aux dispositions des documents pertinents de Transports Canada, comme elles le feraient dans le cadre d'une urgence réelle.
- RCM 20 Que Transports Canada s'assure que tous les aéroports subventionnés par Transports Canada possèdent en tout temps des plans d'intervention d'urgence à jour et un manuel des procédures d'urgence approuvés par Transports Canada.

---

<sup>1</sup> Au cours des audiences de la présente Commission d'enquête, j'ai pris connaissance de certains faits, qui selon moi, avait une telle importance au niveau de la sécurité aérienne que j'ai cru bon de les publier dans deux rapports provisoires. Pour faciliter la consultation, les recommandations ont été numérotées en ordre croissant, le numéro un ayant été attribué à la première recommandation figurant au *Rapport provisoire* de 1989. On les retrouve à la neuvième Partie dans mon rapport final. Elles sont précédées du code «RCM», conformément au «titre abrégé» (Commission Moshansky) des rapports.



- RCM 21 Que Transports Canada s'assure que l'intervention d'urgence des services de sauvetage et de lutte contre les incendies en cas d'écrasement d'aéronef à l'intérieur de la zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP) soit clairement définie dans tout les documents pertinents, y compris dans les plans d'intervention d'urgence de l'aéroport et dans le manuel des procédures d'urgence de l'aéroport.
- RCM 22 Que Transports Canada s'assure que, dans le cadre du processus de planification des interventions d'urgence, tous les organismes appelés à intervenir figurant dans le manuel des procédures d'urgence d'un aéroport s'équipent de radios capables de communiquer sur un canal commun.

---

**TROISIÈME PARTIE**

**SERVICES DE SAUVETAGE  
ET DE LUTTE CONTRE  
LES INCENDIES**

---

---

# 9 SERVICES DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES DE L'AÉROPORT DE DRYDEN

---

Dans l'introduction de mon rapport, j'ai mentionné qu'à mon avis la participation des Services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) de l'aéroport municipal de Dryden était une question de sécurité incidente assez importante pour justifier une enquête.

## **Législation et politiques régissant l'aéroport municipal de Dryden et ses services CFR**

Le certificat d'aérodrome de l'aéroport municipal de Dryden en vigueur le 10 mars 1989 a été émis le 23 mars 1988 à la ville de Dryden par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et du Règlement de l'Air. Ce certificat exige que la ville de Dryden mette en application un manuel d'exploitation de l'aérodrome pour l'aéroport municipal de Dryden conformément aux normes sur les aérodromes du Règlement de l'Air, Série III, numéro 2 – Règlement sur les aérodromes. Bien que les services aéroportuaires ne fassent pas partie des critères de certification des aérodromes, il faut que les services fournis par l'aéroport soient répertoriés dans le manuel d'exploitation de l'aérodrome; les services CFR font partie de cette catégorie. Le manuel d'exploitation de l'aérodrome de l'aéroport municipal de Dryden, approuvé par Transports Canada le 23 mars 1988, décrit ses services CFR de la façon suivante :

3.1 AERODROME EMERGENCY SERVICES – SERVICES D'URGENCE AÉRODROME

A) Crash, Fire Fighting and Rescue – Services de secours et d'incendie

CFR4 – 2300 Gals of foam – [2300 gallons impériaux de mousse (trad.)]

400 Lbs dry chemical – [400 livres de produits chimiques secs (trad.)]

Hours of Operation – Heures d'exploitation  
as per CFS [Canada Flight Supplement] – Voir  
CFS (Supplément de vol – Canada)

B) Medical (Agreements with Other Agencies) – Services médicaux (ententes avec d'autres organismes)

1. First aid from AES (Airport Emergency Services) – [Premiers soins prodigués par les services d'urgence de l'aéroport (trad.)]

Le certificat de l'aérodrome ou le manuel d'exploitation de l'aérodrome ne mentionnent aucune autre exigence en ce qui concerne les services CFR. De plus, contrairement à la réglementation fédérale américaine sur l'aviation (Federal Aviation Regulations ou FARs), et plus particulièrement à la Partie 139, la législation canadienne sur l'aviation, à savoir la *Loi sur l'aéronautique*, le Règlement de l'Air et les Ordonnances sur la navigation aérienne, ne contient aucune disposition régissant les exigences en matière de services CFR.

La Partie 139 des FAR porte sur la certification et l'exploitation des aéroports terrestres américains qui sont fréquentés de façon régulière ou non par des aéronefs appartenant à des transporteurs aériens et pouvant contenir plus de 30 sièges pour passagers. Les Parties 139.317 et .319 établissent les niveaux minimum d'équipement CFR et d'agents extincteurs, et les normes d'exploitation qui doivent être respectées par les aéroports. En vertu de la loi, la Federal Aviation Administration (FAA) définit dans des circulaires consultatives les normes relatives à l'équipement de sauvetage et de lutte contre les incendies et aux agents extincteurs; ces normes sont contrôlées par un agent de la FAA. En vertu de la loi également, les véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies d'un aéroport et leurs appareillages doivent être entretenus de façon à pouvoir faire le travail, et le personnel doit être capable de démontrer ses capacités à intervenir adéquatement lorsque la FAA l'exige. De plus, tout détenteur d'un certificat d'aéroport doit s'assurer que le personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies est

adéquatement équipé et formé pour remplir ses tâches d'une façon acceptable pour l'agent de la FAA.

Au Canada, les différents règlements et les différentes directives régissant les exigences et normes en matière de sauvetage et de lutte contre les incendies sont énoncés dans divers documents de politique publiés par le Groupe Aéroports de Transports Canada. Ces documents de politique, identifiés par les lettres AK, sont promulgués sous forme de normes et de lignes directrices obligatoires à l'usage interne de Transports Canada. Ces documents sont censés régir l'exploitation des aéroports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant mais ils ne sont soumis à aucun contrôle législatif ou réglementaire.

Les principaux documents publiés par le Groupe Aéroports de Transports Canada en ce qui concerne les services CFR sont l'AK-12-03-001, document sur les normes CFR, et les AK-12-06-002, 003 et 004, documents sur les normes de formation et d'équipement. Les documents AK-12-08-002, Code de conduite des sapeurs-pompiers, et AK-66-06-400, manuel d'avitaillement des aéronefs, sont aussi connexes. Pour des renseignements non inclus dans ces documents, les pompiers des services CFR doivent consulter des documents publiés aux États-Unis par la National Fire Protection Association (NFPA). Par exemple, le document AK-66-06-400 de Transports Canada ne contient pas d'information au sujet de la lutte contre les déversements de carburant. Les manuels de la NFPA décrivent et classent de façon détaillée les déversements selon leur importance et la technique de confinement.

Je trouve que les documents AK de Transports Canada relatifs aux services CFR sont détaillés et complets. Je crois aussi que les exigences de Transports Canada en matière de formation sont très relevées sauf pour certaines lacunes qui sont abordées plus loin dans ce rapport.

J'ai noté des lacunes spécifiques dans la formation et le niveau de connaissances du personnel CFR de l'aéroport de Dryden dans un certain nombre de domaines. Certaines de ces lacunes sont dues à un manque au niveau de la formation ou des lignes directrices de la documentation de Transports Canada sur les services CFR et sur les normes de formation. Je vais me pencher sur ces lacunes à la lumière des activités des services CFR de Dryden le 10 mars 1989.

Contrairement à ce qui se passe aux États-Unis, aucune législation n'oblige les détenteurs de certificats d'exploitation des aéroports canadiens dont Transports Canada n'est ni le propriétaire ni l'exploitant, à se conformer aux normes et lignes directrices de Transports Canada en matière de services CFR. Un aéroport comme celui de Dryden, qui est la propriété de Transports Canada mais qui est loué à la ville de Dryden et exploité par cette dernière, semble tomber dans une catégorie qui n'est ni clairement régie par les normes et politiques de Transports Canada sur les services CFR, ni soumise à une législation qui serait l'équivalent

des telles normes ou politiques. Transports Canada n'exerce un certain contrôle sur l'exploitation de l'aéroport municipal de Dryden que par l'entremise du bail et de différentes ententes d'aide financière. J'examinerai plus en détail ces ententes et leur incidence sur les services CFR plus loin dans ce chapitre.

## Antécédents de l'aéroport municipal de Dryden et de ses services CFR

En août 1968, une entente est intervenue entre la Corporation de la ville de Dryden et le ministre des Transports pour la construction, l'exploitation et la propriété de l'aéroport municipal de Dryden. La ville de Dryden a fait l'acquisition du terrain et a construit les routes d'accès, et Transports Canada a construit une piste, maintenant en dur, de 6 000 pieds de longueur et de 150 pieds de largeur. En mars 1974, la ville de Dryden a transféré au ministère des Transports le droit de propriété des terrains sur lesquels est construit l'aéroport municipal et depuis ce temps elle a conclu des ententes de location successives de cinq ans. Le plus récent accord de location remonte au 5 juin 1989. Les dispositions pertinentes de l'entente de location stipulent :

22. Qu'avant d'utiliser ledit terrain et lesdites installations à des fins aéroportuaires, le locataire doit, à ses frais, obtenir un permis du Ministre en vertu du Règlement de l'Air et des amendements à ce dernier, que suite à l'obtention dudit permis et durant toute la durée du bail, le locataire doit exploiter ledit aéroport en tant qu'aéroport public, assujéti à tous les termes et toutes les conditions exigés par le Ministre et que les frais d'utilisation dudit aéroport et de tous les services dispensés par ledit aéroport doivent être approuvés par le Ministre.

23. Que le locataire, ses représentants, employés ou agents et toute personne utilisant ledit aéroport doivent, en tous temps pendant la durée du bail, suivre et respecter toutes les dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses modifications, du Règlement de l'Air et de ses modifications, de toutes les règles et règlements institués de temps en temps conformément à ladite Loi, et de toutes les règles locales régissant l'aéroport.

(Pièce 27, Contrat de location, 15 juillet 1975)

La ville de Dryden considère l'aéroport municipal comme un aéroport régional qui dessert les communautés environnantes et le nord-ouest de l'Ontario. Un bon nombre de vols en provenance des régions reculées se rendent à Dryden pour fin de correspondance avec des vols vers

Thunder Bay et Toronto ou vers Winnipeg à l'ouest. L'agglomération de Dryden compte environ 6 000 habitants alors que près de 55 000 passagers utilisent l'aéroport chaque année.

L'aéroport municipal de Dryden est géré par la Commission de l'aéroport municipal de Dryden au nom de la ville de Dryden. La commission se compose du maire de Dryden, d'un conseiller municipal et de deux autres représentants de la ville. M. John Callan, directeur général de la ville de Dryden, remplit aussi les fonctions de secrétaire-trésorier de la commission. Le fonctionnement quotidien de l'aéroport est assuré par le directeur de l'aéroport qui est sous l'autorité directe de la commission de l'aéroport. M. Peter Louttit était nommé directeur de l'aéroport de 1978 jusqu'au 15 décembre 1989.

La commission de l'aéroport a conclu des ententes de sous-location avec différents partenaires, tels le Centre de vol de Dryden, Canadian Partner et plusieurs agences de location de voitures installées à l'aéroport. La ville de Dryden et la commission de l'aéroport sont d'avis que la ville n'est en aucune façon responsable du financement de l'aéroport et que le déficit d'exploitation doit être à la charge entière de Transports Canada. Les revenus de l'aéroport, qui sont de l'ordre de 300 000 \$ par année environ, proviennent principalement des ententes de location à long terme et des taxes d'atterrissage, tandis que les dépenses d'exploitation annuelles totales se chiffrent à environ 900 000 \$. Celles-ci (en chiffres approximatifs) sont réparties en cinq postes principaux, soit : l'administration, 100 000 \$; l'entretien de surface, qui comprend le carburant, l'entretien de l'équipement mobile et le personnel d'avitaillement et d'entretien, 250 000 \$; l'entretien mécanique et la maintenance des installations, 100 000 \$; les services de sécurité, 100 000 \$; et les services CFR, 350 000 \$. Une bonne partie du coût des services CFR sert à payer le salaire des pompiers. Transports Canada assume le déficit d'exploitation de l'aéroport par l'octroi de subventions annuelles d'environ 600 000 \$.

Chaque année, d'après le budget d'exploitation prévu, la ville de Dryden fait une demande de subvention auprès de Transports Canada pour aider au financement de l'aéroport. Le montant des subventions est régi par une entente intervenue entre la ville de Dryden et le Ministre. Les clauses de la plus récente entente, datée du 3 avril 1979, et qui sont pertinentes au fonctionnement des services CFR de l'aéroport, se lisent comme suit :

5. *Subvention d'exploitation*

- (1) Après soumission par la Corporation au Ministre de son budget annuel anticipé, Sa Majesté accordera une aide financière à la Corporation sous forme de subvention d'exploitation annuelle dont le montant doit être approuvé par le Ministre et le montant maximum de la subvention

doit être déterminé d'avance à chaque année par le Ministre.

7. *Approbation ministérielle*

La Corporation ne peut, sans le consentement préalable écrit du Ministre, assumer aucune obligation ni faire aucune dépense en vertu des dispositions de la présente Entente qui ne serait pas conforme au budget de fonctionnement annuel approuvé par le Ministre.

9. *Règlement de l'Air*

La Corporation doit se conformer au Règlement de l'Air, ainsi qu'à toutes ses modifications, et à tout autre règlement qui peut être adopté de temps en temps conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, soit le Chapitre A-3 des Lois modifiées du Canada, 1970, et obtenir un permis du Ministre en vertu du Règlement de l'Air et de ses modifications; suite à l'obtention dudit permis, la Corporation doit, pendant la durée de l'Entente, exploiter l'aéroport en tant qu'aéroport public, sous réserve des termes et conditions ordonnés par le Ministre.

12. *Dispositions quant aux installations de la Corporation*

Sans limiter ou restreindre la généralité des termes de la clause n° 18 du présent contrat, la Corporation est responsable de l'exploitation, de la gestion et de l'entretien de l'aéroport et de toutes les installations connexe qui, sans limiter ou restreindre la généralité de ce qui précède, comprennent les services aéroportuaires, les pistes, les clôtures, les hangars, les ateliers, l'aérogare et autres bâtiments, l'équipement d'éclairage de l'aéroport, et les services semblables, et l'aéroport doit être maintenu en bon état, à la satisfaction générale du Ministre.

13. *Aides à la navigation, etc.*

Sa Majesté peut fournir des installations de radionavigation, des services de contrôle de la circulation aérienne en route et d'aéroport ainsi que des services météorologiques si le Ministre juge, à tout moment, que ces services sont nécessaires.

(Pièce 288)

Durant les premières années de cette entente, il a été relativement facile pour l'aéroport de Dryden d'obtenir des subventions de Transports Canada. Depuis 1984, selon M. Louttit, les restrictions budgétaires ont amené Transports Canada à exiger que l'aéroport justifie davantage ses demandes d'aide. M. Louttit a témoigné que les restrictions budgétaires, jumelées à la réorganisation des services de l'aéroport, ont changé la nature des relations qui existaient entre Transports Canada et l'aéroport de Dryden, et qu'on s'attendait chez Transports Canada à ce que la



commission de l'aéroport fonctionne de façon plus indépendante. C'est ce climat de relations distantes qui régnait le 10 mars 1989 et, selon M. Louttit, cette transition vers l'autonomie s'est faite difficilement, autant pour Transports Canada que pour la ville de Dryden, et particulièrement au niveau de M. Louttit, directeur de l'aéroport. Les relations entre le Bureau régional de Transports Canada de Winnipeg et l'aéroport municipal de Dryden étaient parfois tendues, surtout durant les négociations budgétaires.

M. Callan, au cours de son témoignage, a parlé avec fierté de l'aéroport de Dryden et de son importance auprès du milieu des affaires et des résidents de la communauté. J'ai aussi l'impression que la ville de Dryden et la commission de l'aéroport étaient fiers d'avoir à l'aéroport des services CFR professionnels à temps plein capables de faire face à des situations d'urgences impliquant des aéronefs de la taille d'un Boeing 737.

Dans la Région centrale telle que définie par Transports Canada, il y a 37 aéroports qui sont soit possédés et exploités par Transports Canada, soit possédés et subventionnés par Transports Canada, soit possédés par Transports Canada et exploités sous contrat, soit uniquement subventionnés par Transports Canada. La Région centrale de Transports Canada couvre un territoire qui s'étend de Thunder Bay à la frontière entre la Saskatchewan et l'Alberta et de la frontière entre le Canada et les États-Unis à l'Arctique. Au début des années 1970, les activités aériennes ont augmenté et les transporteurs aériens comme Transair ont commencé à fréquenter l'aéroport de Dryden avec des Fokker F-28. Les Twin Otter de NorOntair ont aussi commencé à utiliser Dryden. Vers la fin des années 1970, différents aéroports subventionnés d'un bout à l'autre du Canada ont été munis d'équipement de lutte contre les incendies perfectionné et coûteux, et Transports Canada tentait de les amener à des niveaux de protection CFR conformes à leur catégorie d'aéroport. Les spécialistes des services d'urgence de la direction de la Région centrale de Transports Canada situé à Winnipeg voulaient répartir leurs ressources et placer sur chacun de ses aéroports un chef des pompiers professionnel à temps plein pour qu'il y ait au moins une personne qui soit en mesure de faire l'entretien du nouvel équipement CFR en plus d'engager et de former des pompiers auxiliaires. Mais l'administration centrale de Transports Canada a décidé de concentrer ses sapeurs-pompiers professionnels sur certains aéroports, comme Dryden, qui étaient fréquentés par de plus gros aéronefs.

La commission de l'aéroport de Dryden a commencé à engager un chef des pompiers à temps plein en 1978. Les deux premiers qui ont été engagés ne sont pas restés pour diverses raisons, y compris, selon les spécialistes des services d'urgence de Transports Canada, parce qu'ils étaient frustrés devant ce qu'ils avaient perçu comme un manque

d'appui de la part du directeur de l'aéroport pour le programme CFR. En 1982, l'embauche du troisième chef des pompiers, M. Ernest Parry, a coïncidé avec l'emploi, dans les services CFR de l'aéroport de Dryden, de pompiers professionnels à temps plein.

## **Catégorie et services CFR de l'aéroport de Dryden**

### **Catégories d'aéroports**

Transports Canada classe les aéroports en catégories à l'aide d'un système basé sur la longueur et la largeur maximale du fuselage des plus gros aéronefs qui normalement les fréquentent afin de déterminer les exigences en matière de ressources des services CFR. Les catégories d'aéroports sont déterminées à partir d'un tableau du document AK-12-03-001 de Transports Canada. On établit la catégorie de l'aéroport d'abord en fonction de la longueur des aéronefs puis, si le fuselage du plus gros aéronef s'avère plus large que la largeur maximale de la catégorie en question, la catégorie augmente d'un échelon. On utilise aussi les statistiques sur le trafic aérien des 12 derniers mois pour déterminer la catégorie de l'aéroport.

### **Niveau de protection**

Le document AK-12-03-001 de Transports Canada donne les exigences en matière de services CFR pour toutes les catégories d'aéroports. Les aéroports sont classés dans des catégories allant de 1 à 9; par exemple, Manning (Alberta) est un aéroport de catégorie 1, Moose Jaw (Saskatchewan) est de catégorie 3, Montréal/Saint-Hubert (Québec) de catégorie 5, Winnipeg (Manitoba) de catégorie 8 et Lester B. Pearson à Toronto (Ontario) de catégorie 9. Le 10 mars 1989, l'aéroport de Dryden était classé dans la catégorie 4.

Le document spécifie le nombre, le type et les caractéristiques des véhicules de lutte contre les incendies et la quantité minimale d'agents extincteurs pour chaque catégorie. Le nombre minimal d'employés est spécifié et établi en fonction du type et du nombre de véhicules requis pour assurer le niveau de protection correspondant à la catégorie. Sur les aéroports de catégorie 5 et plus, le personnel d'intervention doit comprendre un membre supplémentaire qui agit comme chef d'équipe.

Dans le document AK-12-03-001 il est mentionné que : «On devra élaborer des mesures d'urgence aéroportuaires en vue d'assurer la mise à contribution efficace de toutes les ressources disponibles en cas d'accident ou d'incident d'aviation». (Pièce 243, article 4.01, p.7)

## Les services CFR de l'aéroport de Dryden

Entre 1978 et le 10 mars 1989, le classement de l'aéroport de Dryden est passé de la catégorie 3 à la catégorie 6. Dans les années 1980, Transports Canada a fait une étude du trafic aérien à l'aéroport de Dryden et a déterminé qu'il était classé dans une catégorie trop élevée. Transports Canada a donc entrepris des pourparlers pour baisser la catégorie avec la commission de l'aéroport de Dryden. Pendant ces discussions, l'objectif de la commission de l'aéroport de Dryden était de conserver la plus haute catégorie d'aéroport possible et le niveau de services CFR correspondant. On pourrait ainsi préserver les postes des cadres des services CFR.

M. Callan a témoigné que les résidents de l'agglomération de Dryden avaient été ravis lorsqu'Air Ontario a annoncé qu'elle allait inaugurer un service avec des avions à réaction à partir de l'aéroport de Dryden. Par conséquent, la ville de Dryden a échangé de la correspondance avec Air Ontario pour que cette dernière les appuie dans ses démarches visant à maintenir la catégorie d'aéroport existante, et des discussions ont eu lieu à ce propos avec Transports Canada. La ville de Dryden et la commission de l'aéroport souhaitaient à tout le moins reporter la réduction des services CFR.

Le *Supplément de vol – Canada* en vigueur pour la période allant du 9 février 1989 au 6 avril 1989 fournissait aux pilotes en fonctions des données sur les aérodromes et les voies aériennes au Canada et servait à établir les plans de vol. Il indiquait que l'aéroport municipal de Dryden était un aéroport de catégorie 4 qui disposait du niveau de services CFR approprié entre 1300 et 0315 UTC (de 7 h à 21 h 15 HNC) du lundi au samedi et entre 1300 et 0300 UTC (de 7 h à 21 h HNC) les dimanches. En dehors de ces heures, il fallait donner trois heures de préavis pour que les services CFR soient disponibles.

Bien que, le 10 mars 1989, le *Supplément de vol* ait classé l'aéroport de Dryden dans la catégorie 4, la qualité des véhicules des services CFR (un véhicule d'intervention rapide et un camion à mousse) correspondait en fait à celle d'un aéroport de catégorie 5. Les services CFR de Dryden comprenaient un directeur et cinq sapeurs-pompiers, tous des professionnels à temps plein, dont deux avaient été nommés chefs d'équipe. Selon le document AK-12-03-001 de Transports Canada, les exigences en matière de personnel CFR pour un aéroport de catégorie 4 sont de quatre sapeurs-pompiers professionnels et cinq pompiers auxiliaires. Peu de temps avant l'écrasement du 10 mars 1989, Transports Canada avait fait part à la commission de l'aéroport que Dryden devrait être reclassifié dans la catégorie 3. Si ce projet avait été mis en oeuvre, tous les postes de sapeur-pompier à temps plein auraient alors été supprimés, à l'exception du poste de directeur.

La desserte de l'aéroport de Dryden à l'aide de Boeing 737-100 a été inaugurée par Nordair Ltd. à la fin des années 1970. Il s'agissait là du plus gros aéronef à fréquenter l'aéroport et, vu la taille de l'avion et la fréquence du service, l'aéroport s'était vu donner la catégorie 6. Comme le nombre de liaisons en Boeing 737 vers Dryden a par la suite diminué, l'aéroport a été rétrogradé à la catégorie 5. En février 1988, les Lignes aériennes Canadien, qui avaient succédé à Nordair Ltd., ont mis un terme aux vols des Boeing 737-100 vers Dryden. Par la suite, en juin 1988, Air Ontario a offert des vols vers Dryden à l'aide d'avions à réaction en faisant appel au Fokker F-28 Mk 1000. Cet appareil, qui est plus petit que le Boeing 737, requiert un aéroport de catégorie 5, mais la fréquence trop faible du service a fait que l'aéroport s'est finalement vu attribuer la catégorie 4. S'il n'y avait pas eu de liaisons en F-28, Transports Canada aurait pu rétrograder l'aéroport de Dryden dans la catégorie 3.

Le chef des services CFR de l'aéroport de Dryden relèvent du directeur de l'aéroport. Le chef des pompiers est responsable de la gestion des services CFR. La preuve a démontré que ses responsabilités sont les suivantes : s'assurer que les employés des services CFR reçoivent la formation adéquate et soient capables de s'acquitter de leurs tâches; préparer les plans de travail et les budgets annuels; faire la demande, par l'entremise du directeur de l'aéroport, de matériel didactique auprès de Transports Canada; et faire le compte rendu des activités des services CFR au directeur de l'aéroport sur une base mensuelle.

## Rôle des services CFR de Dryden

Des copies de deux pages de l'A.I.P. Canada : Publication d'information aéronautique (TP 2300F) datée du 13 mai 1982 et intitulée «Services d'urgence de l'aéroport» avaient été affichées au mur du bureau des services CFR de l'aéroport de Dryden; à l'alinéa 7.1(a), le rôle des services CFR y est décrit comme suit :

Objectif – Le principal objectif des Services d'urgence de l'aéroport (SUA) consiste à sauver des vies humaines en cas d'accident ou d'incident d'aviation ou d'un incendie survenant à l'aéroport. Il faut donc pouvoir établir un corridor d'évacuation ou de secours pour les passagers et l'équipage. L'objectif secondaire des SUA est de préserver les biens en contenant ou en éteignant, dans la mesure du possible, tout incendie pouvant résulter d'un accident d'aviation.

(Pièce 187)

Ce même alinéa se trouve toujours dans la livraison actuelle de l'A.I.P. sauf que l'appellation Services d'urgence de l'aéroport a été remplacée

par Services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR). L'énoncé en question est extrait des Normes sur le sauvetage et la lutte contre les incendies de Transports Canada, AK-12-03-001; document de politique TP 3660. Ce même document mentionne aussi ceci :

De façon générale, les CFR seront normalement les premiers à arriver sur les lieux de l'accident. Dès l'arrivée, on prendra des mesures pour prévenir, maîtriser ou éteindre tout incendie survenant dans un aéronef ou à proximité de celui-ci afin de protéger le fuselage de façon à permettre aux occupants de s'en échapper. Ces efforts seront dirigés par l'agent responsable des CFR présent.

Dans toute la mesure du possible, et selon les ressources disponibles, les CFR collaboreront avec les membres de l'équipage pour assurer l'évacuation des passagers. Au cas où les membres de l'équipage seraient dans l'impossibilité d'ouvrir les sorties de secours de l'aéronef, le personnel des CFR devra prendre les moyens nécessaires pour forcer l'accès à l'aéronef et apporter son aide pour le secours et l'évacuation des occupants.

(Pièce 243)

M. Brian Boucher, pilote à Air Canada et représentant de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes (ACPLA), également sapeur-pompier de formation et professionnel de la lutte contre les incendies d'aéronef, a assisté la Commission en matière de lutte contre les incendies. Durant son témoignage, on a demandé à M. Boucher d'expliquer le rôle des équipes de lutte contre les incendies en général et des services CFR de Dryden en particulier. En réponse à une question spécifique sur l'utilisation de lances à main, M. Boucher a donné un aperçu du rôle et des priorités des services de lutte contre les incendies et des pompiers. La partie de sa réponse portant sur l'évaluation de l'intervention des pompiers des services CFR de Dryden le 10 mars 1989, et en particulier sur le fait de savoir si les lances à main avaient été amenées en temps opportun sur les lieux de l'écrasement du F-28, fut la suivante :

- Q. Très bien. Étant donné vos connaissances et votre expérience en matière de lutte contre les incendies, auriez-vous, dans une telle situation, amené immédiatement ou tenté d'amener dans l'aéronef une lance à main?
- R. Le rôle du service des incendies, c'est de sauver des vies. Il a des priorités tactiques. Le premier impératif, c'est le sauvetage. L'impératif secondaire, c'est la maîtrise de l'incendie. On peut maîtriser un incendie soit par l'offensive, soit par la défensive. Une fois cet impératif tactique respecté, vous pouvez alors vous consacrer à l'étape finale, soit la préservation des biens.

Le sauvetage se fait en deux étapes, la recherche primaire et la recherche secondaire. La recherche primaire consiste à essayer de secourir immédiatement les personnes qui seraient en danger immédiat, pour éviter qu'elles ne soient blessées davantage, et j'insiste sur ce point, pour éviter qu'elles ne soient blessées davantage. Pour ce faire, surtout si l'aéronef est en feu, pour éviter que les personnes que vous tentez de secourir, et vous-même, et les survivants ne soient davantage exposés au danger, vous devez procéder comme s'il s'agissait d'un feu de structure. Vous devez apporter avec vous quelque chose pour maîtriser l'incendie, quelque chose qui vous aidera à effectuer cette recherche primaire dont nous avons parlé. Il serait donc judicieux d'amener une lance à main avec vous aussitôt que possible, aussitôt que vous êtes capable d'en amener une.

Ce n'est pas différent d'un feu de structure. En ce qui a trait à la dynamique de propagation d'un incendie, un aéronef au sol brûle de la même façon qu'un immeuble, qu'une structure quelconque ou qu'une remorque à l'intérieur de laquelle se trouveraient des personnes. La principale différence d'un aéronef, c'est qu'il y a du carburant à bord. Comme je l'ai expliqué précédemment, les incendies alimentés par le carburant posent des problèmes particuliers, puisque cela ne vous donne que quelques minutes pour faire le travail, pour faire le sauvetage primaire, ou du moins pour essayer de maîtriser l'incendie afin de pouvoir entrer à l'intérieur et effectuer le sauvetage primaire. Une fois le sauvetage primaire complété et s'il n'est plus possible d'entrer à l'intérieur de l'aéronef ou de l'immeuble, il faut toujours vérifier les alentours du site de l'incident.

Une fois l'inspection des alentours terminée, vous pouvez vous consacrer à maîtriser et à éteindre l'incendie. Puis, en dernier lieu, vous pouvez vous appliquer à préserver les biens, ce qui signifie inspecter de nouveau l'aéronef et s'assurer que tous les foyers d'incendie sont éteints et qu'ils n'y aura pas de dommages additionnels parce qu'on a laissé le feu continuer à brûler.

Si vous ne pouvez pas faire de sauvetage primaire ou entrer à l'intérieur parce qu'à votre arrivée, la cabine est entièrement engloutie par les flammes, vous devez d'abord éteindre l'incendie, puis effectuer le sauvetage secondaire. Mais au cours du sauvetage secondaire, les chances de trouver des survivants sont très minces.

(Transcription, vol. 68, p. 108-110)

## **Les domaines d'intervention des services CFR**

Les domaines d'intervention des services CFR décrits dans la Publication d'information aéronautique (A.I.P.) et dans les document AK-12-03-001 de Transports Canada, Normes relatives aux services CFR, sont généralement respectés dans le manuel des procédures d'utilisation normalisées des services CFR de l'aéroport de Dryden. Dans le manuel des services CFR de l'aéroport de Dryden, un encart intitulé «Intervention en cas d'incident d'aviation à l'extérieur des limites de l'aéroport», en vigueur le 18 novembre 1985, exige clairement une intervention des services CFR de Dryden même en cas d'accidents d'aéronef à l'extérieur des limites de l'aéroport :

Le personnel CFR doit intervenir en cas d'incident ou d'accident d'aviation à l'extérieur des limites de l'aéroport conformément aux politiques et procédures décrites dans la norme AK-12-03-001, section (A) 3.01, 3.03, 3.04, 3.05 de Transports Canada et dans le manuel des mesures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden.

(Pièce 76)

L'article 3.01 des Normes relatives aux services CFR de Transports Canada définit les responsabilités des services CFR en ces termes :

La principale responsabilité des CFR consiste à répondre aux appels en provenance de la zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP) et à l'intérieur des limites de l'aéroport; la responsabilité secondaire s'applique aux accidents d'aéronefs survenant hors des limites de l'aéroport et de la ZASP, si l'on juge que le lieu est raisonnablement accessible et qu'on peut être de quelque utilité.

(Pièce 243)

Il convient de noter que c'est le mot «shall» qui est employé, tant dans la version anglaise du manuel des procédures d'utilisation normalisées des services CFR de l'aéroport de Dryden que dans celle du document de politique AK-12-03-001 de Transports Canada, Normes relatives aux services CFR, pour décrire les responsabilités principale et secondaire des services CFR.

### **Zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP)**

Selon la définition qui figure dans le document de politique AK-12-03-001 de Transports Canada, Normes sur le sauvetage et la lutte contre les incendies, une ZASP est une zone de forme rectangulaire de 300 mètres de large sur 1 000 mètres de long qui s'étend dans l'axe d'une piste à

chaque extrémité de celle-ci (voir figure 9-1). La ZASP correspond à la zone où la plupart des accidents d'avion se sont produits dans le passé, et elle ne coïncide pas nécessairement avec les limites de l'aéroport. On ne tient pas compte des conditions de terrain pour délimiter la ZASP.

Si l'on applique les critères établis dans les procédures d'utilisation normalisées des services CFR de l'aéroport de Dryden et dans le document AK-12-03-001 de Transports Canada, la section de la ZASP qui se situe à l'ouest de l'aéroport comprend une zone de 300 mètres de largeur sur 1 000 mètres de longueur dans l'axe de la piste 29, à l'extrémité ouest de celle-ci.

Puisque le vol 1363 a commencé à heurter des arbres à 127 mètres à l'ouest de l'extrémité de la piste 29 avant de s'écraser et de s'immobiliser à 962 mètres à l'ouest de l'extrémité de cette piste 29 à l'aéroport de Dryden, presque dans l'axe de la piste, je conclus que l'accident s'est produit dans la ZASP de l'aéroport de Dryden.

La preuve démontre clairement que les services CFR de Dryden n'ont à aucun moment effectué des exercices de lutte contre les incendies à l'intérieur de la ZASP de l'aéroport de Dryden. La raison semble tenir, du moins en partie, au fait que les services CFR de Dryden n'avait pas bien compris le concept de la ZASP et que Transports Canada n'avait pas pris les moyens pour définir clairement la signification d'une ZASP et pour s'assurer que tous les services CFR étaient bien conscients de leurs responsabilités liées à ce concept.

Dans son témoignage, le chef Parry a parlé des responsabilités des services CFR de l'aéroport de Dryden. À son avis, les principales responsabilités des services CFR étaient le sauvetage et la lutte contre les incendies à l'intérieur des limites de l'aéroport. Il ne partageait pas l'avis selon lequel une partie des responsabilités principales des services CFR de l'aéroport de Dryden était d'intervenir en cas d'incident d'aviation à l'extérieur des limites de l'aéroport.

Il était également d'avis que l'aéroport de Dryden ne possédait pas de ZASP praticable à cause du relief accidenté aux extrémités de la piste. Les faits démontrent toutefois que l'aéroport de Dryden possédait une ZASP et qu'il y avait des grilles d'accès CFR aux deux extrémités de l'aéroport. La grille d'accès CFR située à l'extrémité ouest de la piste 29 donnait sur un chemin qui traversait la partie est de la ZASP dans laquelle l'accident a eu lieu. Ce chemin offrait un moyen d'accès direct entre l'extrémité ouest de la piste 29 et McArthur Road.

Comme on le précise ailleurs dans le présent rapport, à cause du manque d'entretien hivernal, ce chemin d'accès n'a pas pu être emprunté par les véhicules CFR de lutte contre les incendies qui ont été amenés rapidement à l'extrémité ouest de la piste tout de suite après l'accident.



Figure 9-1 ZASP

A.I.P. Canada

AGA 8-1

**8.0 SERVICES DE SECOURS ET D'INCENDIES D'AÉROPORT**

**8.1 Généralités**

Le premier objectif des services de secours et d'incendies d'aéroport (CFR) est de sauver des vies en cas d'accident ou de feu d'aéronef à un aéroport. Cet objectif sera atteint en établissant une zone de sécurité pour l'évacuation en toute sécurité des passagers et de l'équipage. L'objectif secondaire consiste à protéger du feu les propriétés qui ont été la scène d'un incident ou d'un accident d'aéronef.

**8.2 Système de classification**

Les aéroports et aérodromes sont classés dans une de neuf catégories selon les types de secours-incendies pour aéronefs qui s'y trouvent. Les critères utilisés pour déterminer ce classement sont ceux de la longueur des aéronefs.

La catégorie indique la capacité et le poids des agents extincteurs. Ces informations, ainsi que les heures de service, sont contenues dans le CES. Les services CFR ne comprennent pas le nécessaire de mousse pour recouvrir les pistes.

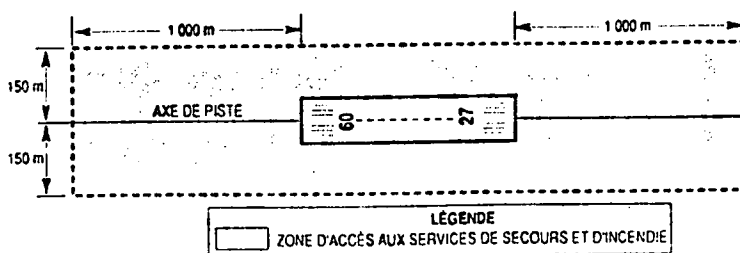
Le tableau ci-dessous indique les services de secours et d'incendies fournis aux aéroports civils et militaires au Canada, pour les catégories d'aéroports numérotées de 1 à 9 et précise le niveau de ressources établi pour chaque catégorie.

CATÉGORIE D'AÉROPORT	LA LONGUEUR EN MÈTRES DU FUSELAGE DE L'AÉRONEF	LE NOMBRE DE LITRES D'EAU POUR LA PRODUCTION D'UNE COUCHE AQUEUSE FORMANT LA MOUSSE	LE NOMBRE DE KILOGRAMMES DE PRODUIT CHIMIQUE SEC
1	0 - 9*	250	50
2	9 - 12*	650	90
3	12 - 18*	1 200	135
4	18 - 24*	2 300	135
5	24 - 28*	5 500	180
6	28 - 39*	8 300	225
7	39 - 49*	12 500	225
8	49 - 61*	18 200	450
9	61 et plus	24 500	450

\* jusqu'à mais non inclus

**8.3 Zones d'accès en cas d'urgence**

La responsabilité primordiale du service de secours et d'incendies est d'intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aéronefs à l'intérieur de la zone d'accès aux services de secours et d'incendies et des limites de l'aéroport. La deuxième responsabilité consiste à intervenir en cas d'accident ou d'incident d'avions survenant à l'extérieur de la zone et des limites de l'aéroport lorsqu'il est considéré que le lieu de l'accident est raisonnablement accessible et qu'un service utile peut être rendu.



Source : Transports Canada A.I.P. Canada

Ces véhicules ont dû rebrousser chemin et retourner vers l'aérogare pour emprunter des routes publiques menant au lieu de l'écrasement, ce qui a augmenté le délai d'intervention après l'accident.

À l'article 3.02 du manuel de procédures d'utilisation normalisées des services CFR de l'aéroport municipal de Dryden, une référence au document de politique de Transports Canada AK-12-03-001, Normes CFR, section (A) 3.01, semble indiquer que la ZASP fait partie de la zone de responsabilité principale des services CFR de Dryden.

En ce qui concerne les responsabilités des services CFR en cas d'écrasement d'un aéronef à l'extérieur des limites de l'aéroport, l'article 3.02 du manuel des mesures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden (non approuvé par Transports Canada au moment de l'écrasement) déclare ce qui suit :

1. La principale responsabilité des services CFR consiste à intervenir en cas d'accident ou d'incident d'aviation à l'intérieur des limites de l'aéroport (CRFFAA<sup>1</sup>).
2. Le chef des services CFR peut envoyer du matériel CFR et/ou du personnel CFR sur les lieux d'un accident ou d'un incident d'aviation à l'extérieur des limites de l'aéroport pourvu que l'endroit soit raisonnablement accessible, que les CFR soient de quelque utilité, et que des mesures soient prises pour que les responsabilités principales des services CFR ne soient pas compromises.

(Pièce 51)

À la lecture du paragraphe 1 ci-dessus, il semble que, en ajoutant entre parenthèses le sigle anglais CRFAA au paragraphe 1, les auteurs du manuel des mesures d'urgence de l'aéroport municipal de Dryden étaient d'avis soit que les limites de l'aéroport et les limites de la ZASP étaient les mêmes, soit que la partie de la ZASP qui se trouvait à l'extérieur des grilles de l'aéroport devait être considérée comme se trouvant à l'intérieur des limites de l'aéroport et faisait donc partie de la zone de responsabilité principale des services CFR. Cependant, la preuve démontre que cette question n'avait pas été parfaitement comprise par les services CFR de Dryden.

Les documents de Transports Canada ne sont pas très précis lorsqu'il s'agit de définir les zones de responsabilité des services CFR. Mais dans le document de Transports Canada AK-12-03-001, Normes relatives aux services CFR, certains énoncés ne sont pas très précis. À l'article 3.01 du document, on retrouve deux fois la phrase «hors des limites de

---

<sup>1</sup> Dans la documentation anglaise, on retrouve aussi bien CRFAA que CRFFAA comme abréviation de Zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP).

l'aéroport et de la ZASP», tandis qu'aux articles 3.02 et 3.03, on retrouve les phrases «dans la ZASP ou à l'intérieur des limites de l'aéroport» et «hors des limites de la ZASP ou des limites de l'aéroport» (notre soulignement). Il y a plus d'une façon d'interpréter ces phrases, ce qui peut donner lieu à des malentendus au niveau du personnel CFR, comme cela semble avoir été le cas à Dryden. Il est bien évident que, lorsqu'il s'agit de directives sur l'intervention des services CFR en cas d'écrasement d'aéronef, il ne devrait pas y avoir d'ambiguïté. Le bon sens me porte à croire que Transports Canada voudrait qu'en cas d'écrasement, les services CFR interviennent au mieux de leurs possibilités partout à l'intérieur de la ZASP, que l'accident se soit produit entièrement à l'intérieur ou partiellement à l'extérieur des limites de l'aéroport. Bien que, selon moi, les dispositions du document AK-12-03-001 devraient être interprétées de façon à signifier une intervention des services CFR après tout accident ou incident survenu même à l'extérieur de la ZASP ou des limites de l'aéroport, il est impératif que Transports Canada veille à ce qu'une telle intention soit clairement établie dans le plan d'urgence de tous les aéroports et soit bien comprise par tous les services CFR.

Au cours de son témoignage, M. Larry O'Bray, le surintendant des services CFR pour la Région centrale de Transports Canada, a dit qu'il serait bon que les pompiers s'entraînent à l'occasion dans la ZASP, à des endroits hors piste et que, puisque la majeure partie de la ZASP est habituellement hors piste, il était important de s'entraîner avec les lances à main partout dans la ZASP. Il a aussi fait remarquer que Transports Canada n'avait pas poussé ni encouragé l'entraînement à l'intérieur de la ZASP, ni l'entraînement avec les lances à main. Cette remarque est appuyée par le fait que les registres de formation de l'aéroport de Dryden indiquent que les CFR de Dryden ne se sont jamais entraînés à l'extérieur de l'aéroport et qu'ils ne se sont jamais entraînés en vue d'un écrasement survenu dans un endroit inaccessible aux véhicules d'intervention (comme ce fut le cas dans l'accident qui nous occupe), et nécessitant l'utilisation de lances à main loin des véhicules. Et les faits semblent démontrer que Transports Canada ne s'est jamais préoccupé de la chose.

Je suis d'accord avec ce qu'a dit M. O'Bray, à savoir qu'il est important que les pompiers des services CFR s'entraînent dans des conditions raisonnables et réalistes au maniement des lances à main dans la zone hors piste de la ZASP et pas seulement sur le terrain de l'aéroport, qui est plat et carrossable, ou sur le revêtement en dur des pistes et des voies de circulation. Il est important que les pompiers puissent se servir de lances à main lorsque les véhicules d'intervention ne peuvent pas se rendre sur les lieux de l'incendie.

La preuve démontre toutefois que toute erreur d'interprétation quant à la responsabilité d'intervention qui incombe aux services CFR après un accident à l'intérieur de la ZASP n'a eu aucune incidence sur les conséquences de l'accident du 10 mars 1989, si ce n'est que le manque de compréhension aurait pu avoir une influence sur le manque d'entraînement des services CFR de Dryden à l'intérieur de la ZASP, surtout en ce qui concerne l'utilisation des lances à main.

Puisqu'il y a des endroits à l'intérieur ou à l'extérieur des limites des aéroports, mais à l'intérieur de la ZASP, qui pourraient être inaccessibles aux véhicules d'intervention, il incombe clairement à Transports Canada de veiller à ce que les autorités de l'aéroport, conjointement avec le personnel de leurs services CFR, déterminent la façon la plus appropriée de répondre aux situations d'urgence à l'intérieur des limites de l'aéroport et de la ZASP et de dispenser l'entraînement pertinent. Puisque les responsabilités secondaires des services CFR consistent à répondre aux appels d'urgence hors des limites de l'aéroport et de la ZASP, il devrait également y avoir une certaine planification et un certain entraînement à cet égard.

## **Statut des services CFR de l'aéroport de Dryden le 10 mars 1989**

### **Procédures d'avitaillement à l'aéroport de Dryden**

On appelle «avitaillement moteur en marche» (*hot refuelling*) la procédure par laquelle on effectue l'avitaillement d'un aéronef alors qu'un ou plusieurs de ses moteurs principaux sont en marche. Parce qu'un moteur en marche est une source d'allumage et qu'il y a possibilité de déversement de carburant, on doit habituellement prendre des précautions pour assurer la sécurité des passagers, de l'équipage, des avitailleurs, de l'aéronef et des autres installations.

La Direction des aéroports et des biens de Transports Canada à Winnipeg a publié le 8 mai 1978, «À l'attention de tous les intéressés», un bulletin décrivant les procédures pour l'avitaillement d'un Boeing 737 pendant qu'un des moteurs principaux était en marche. Le passage suivant est un extrait du bulletin en question :

#### Procédures

- (a) Cette procédure est permise seulement lorsque l'APU (groupe auxiliaire de bord) de l'aéronef est hors service et que l'aéroport n'est pas équipé d'un groupe de parc approprié pour l'aéronef.

- (b) Tous les passagers doivent débarquer et s'éloigner des alentours immédiats durant l'avitaillement.
- (c) L'avitaillement sous pression est permis jusqu'à un maximum de quatre-vingt dix pour cent de la capacité de chaque réservoir d'un Boeing 737 et à une pression inférieure à 30 lb/po<sup>2</sup>.
- (d) Les précautions d'usage contre les décharges statiques doivent être prises.
- (e) Les quantités de carburant pompées doivent être contrôlées à partir de la station d'avitaillement et du poste de pilotage durant toute la procédure.
- (f) Un employé responsable de la compagnie, posté à l'avant de l'aéronef pour surveiller les opérations d'avitaillement, doit être en contact radio direct avec un membre de l'équipage ou un employé d'entretien qualifié dans la manoeuvre des commandes du groupe auxiliaire présent dans le poste de pilotage.
- (g) Une porte de l'aéronef doit être ouverte afin de servir de route d'évacuation au membre de l'équipage ou à l'employé d'entretien qui se trouve à bord.
- (h) Tout l'équipement de lutte contre les incendies doit se trouver à portée d'intervention de l'aéronef.
- (i) L'aéronef doit être placé le plus loin possible de l'aérogare et des autres structures sous réserve des systèmes d'avitaillement fixes et des postes d'avitaillement. Dans la mesure du possible, l'écart entre l'aéronef et l'aérogare ou la salle d'attente des passagers ne doit pas être inférieur à 250 pieds.
- (j) On doit toujours aviser le directeur de l'aéroport ou son représentant avant d'entreprendre une telle procédure.

(Pièce 273)

Le témoignage des agents des services d'urgence de Transports Canada indique que cette directive relative à l'avitaillement moteur en marche des avions Boeing 737 avait été envoyée à tous les directeurs des aéroports de la Région centrale fréquentés par les Boeing 737, y compris celui de Dryden. Le directeur de l'aéroport de Dryden ne l'a cependant pas envoyée à ses services CFR. Les pompiers des services CFR de Dryden n'ont pris connaissance de cette directive ou de son contenu qu'après le 10 mars 1989, le jour où M. Jack Nicholson de Transports Canada, Winnipeg, en a remis une copie à M. Stanley Kruger, chef d'équipe CFR.

Le 10 mars 1989, il a fallu faire l'avitaillement moteur en marche du C-FONF parce que l'équipage était incapable de faire démarrer les moteurs avec le groupe auxiliaire de bord et que l'aéroport de Dryden n'était pas équipé d'un groupe de parc approprié au F-28 (voir description au chapitre 5, Événements et circonstances qui se sont produits à l'aéroport municipal de Dryden avant le décollage). L'aéronef était stationné dans la zone normale de stationnement, son axe à environ 90 pieds de l'aérogare de Dryden. À 11 h 40 environ, après que l'équipage eut stationné l'avion et que les pilotes eurent discuté de l'avitaillement avec Vaughan Cochrane, le représentant du Centre de vol de Dryden, ce dernier a appelé le poste des sapeurs-pompiers et a demandé à M. Kruger de faire venir les CFR le plus rapidement possible près de l'aérogare parce que le F-28 devait être avitaillé pendant que ses moteurs principaux étaient en marche. M. Kruger a relayé l'information à son partenaire, le sapeur-pompier Gary Rivard, et M. Kruger dans Red 1 et M. Rivard dans Red 2, deux des véhicules de lutte contre les incendies, se sont rendus près de l'aérogare. D'après M. Kruger, l'avitaillement du F-28 avait déjà commencé lorsqu'il sont arrivés sur les lieux. Les véhicules ont été stationnés à environ 100 ou 125 pieds en avant de l'aéronef, face au vent, en direction est, Red 2 couvrant les opérations d'avitaillement et Red 1, à la droite de Red 2, les sorties de l'aéronef. Une fois l'avitaillement terminé, Red 1 est retourné au poste et Red 2 est demeuré sur place jusqu'à ce que C-FONF s'éloigne de l'aérogare.

Au cours de son témoignage, M. Kruger a déclaré qu'il était au courant que «hot refuelling» signifiait que l'avitaillement se faisait pendant qu'un moteur était en marche mais qu'il n'avait pas reçu d'instructions formelles sur les procédures à suivre. Il savait cependant qu'il devait couvrir l'aéronef pendant le «hot refuelling» en cas d'urgence. Quelque temps après le 10 mars 1989, M. Nicholson a remis une copie de la lettre du 8 mai 1978, à M. Kruger.

Au cours de son témoignage, M. Jeffrey Hamilton, agent des services d'urgence du Groupe des autorités aéroportuaires de la Région centrale de Transports Canada, et pilote de brousse d'expérience, sapeur-pompier CFR qualifié et agent de protection contre les incendies, a dit que le personnel CFR de Dryden n'avait pas suivi les procédures d'avitaillement moteur en marche indiquées dans la lettre du 8 mai 1978. M. Hamilton a aussi témoigné que si l'équipage et l'agent d'avitaillement ne suivaient pas les procédures appropriées durant un avitaillement moteur en marche, les sapeurs-pompiers CFR devraient exiger que l'avitaillement cesse sur le champ et que l'on se conforme aux procédures.

Un grand nombre des procédures d'avitaillement moteur en marche spécifiées dans la lettre du 8 mai 1978 n'ont pas été respectées. Ni M. Kruger ni M. Rivard n'ont pris les mesures appropriées parce qu'aucun des membres de l'équipe CFR de Dryden n'était au courant de ce qu'il

fallait faire. M. Kruger a noté que les passagers étaient restés à bord de l'avion durant l'avitaillement. Même s'il ne savait pas qu'il était interdit de faire l'avitaillement moteur en marche avec des passagers à bord, il savait que l'aéronef était trop près de l'aérogare. Dans son témoignage, il a déclaré qu'à son avis, l'aéronef était stationné trop près de l'aérogare et que s'il arrivait quelque chose, l'aérogare serait aussi touchée. À mon avis, étant donné que l'aéronef était si proche de l'aérogare, M. Kruger aurait dû, en sa qualité de chef d'équipe, à tout le moins interrompre l'avitaillement. Le chef Parry, qui se trouvait à proximité de l'aéronef à ce moment-là, n'était pas au courant que l'on était en train de faire l'avitaillement moteur en marche de l'appareil, et il ne savait même pas ce que le terme «hot refuelling» voulait dire.

Lorsque la preuve du problème de l'avitaillement moteur en marche à Dryden a été portée à mon attention très tôt dans le déroulement de l'enquête, j'ai envoyé, au tout début des audiences sur l'accident de Dryden, une recommandation provisoire d'urgence au ministre des Transports que j'ai plus tard reprise officiellement dans mon premier *Rapport provisoire* sous la rubrique Recommandation provisoire n° 1, et qui se lit comme suit :

Transports Canada interdit le ravitaillement en carburant d'un aéronef avec un moteur en marche lorsque les passagers sont à bord, montent à bord ou débarquent.

Transports Canada a par la suite envoyé à tous les transporteurs aériens un bulletin leur demandant de se conformer volontairement à cette recommandation provisoire jusqu'à ce que la législation nécessaire soit rédigée et adoptée. Des représentants du ministère des Transports m'ont informé qu'une telle législation entrera en vigueur avant la fin de 1991.

Lorsque le tuyau d'avitaillement a été débranché du C-FONF à la fin de l'opération, environ 5 litres de carburant se sont échappés de l'orifice de remplissage de l'aéronef et ont coulé sur l'aire de stationnement. Les trois membres des CFR qui se trouvaient à proximité de l'aéronef ont été témoins du déversement. M. Kruger a discuté du nettoyage du déversement avec M. Cochrane, l'avitailleur, et ils se sont mis d'accord qu'il ne présentait pas de danger significatif et qu'il serait nettoyé une fois que le C-FONF aurait quitté l'aire de stationnement. Une fois l'aéronef parti sur la voie de circulation, M. Rivard s'est servi de la lance à eau de la tourelle principale de Red 2 pour nettoyer l'aire de stationnement. Il estime qu'il a fallu entre 200 et 300 gallons d'eau du réservoir d'une capacité de 1000 gallons de Red 2 pour faire le travail.

Lorsqu'on a demandé à M. Hamilton comment un sapeur-pompier des CFR aurait dû disposer de ce déversement de carburant, il a répondu qu'un «tel déversement aurait pu être nettoyé avec un produit absorbant, comme du Speedy Dry ou de l'Aquasorb, ou bien qu'on aurait pu

étendre du sable sur le carburant avant de le ramasser au lieu d'utiliser les ressources du camion» (Transcription, vol. 34, p. 4). M. Kruger et le chef Parry ont tous témoigné que c'était faire un mauvais usage d'une ressource précieuse que d'utiliser l'eau du véhicule d'intervention pour nettoyer un déversement de carburant de si peu d'importance et que les procédures avaient été modifiées en ce qui avait trait au nettoyage de déversements semblables. Je suis de l'avis de M. Hamilton que l'on devrait se servir d'un produit absorbant, et non de l'équipement de lutte contre les incendies, pour nettoyer les petits déversements de carburant. Les réservoirs d'eau des camions à incendies auraient dû être pleins au cas où il y aurait eu un accident au cours des manoeuvres de l'aéronef. Par contre, si le déversement est suffisamment important, il devrait être nettoyé avant que l'on fasse démarrer les moteurs de l'aéronef.

L'aéroport de Dryden est subventionné par Transports Canada et, par conséquent, soumis aux directives d'exploitation émises par Transports Canada, y compris à celles qui ont trait à l'avitaillement des aéronefs. Le Centre de vol de Dryden, qui est l'agent d'avitaillement pour Pétroles ESSO Canada, doit, en plus de se conformer aux directives de Transports Canada, suivre les directives et instructions émises par ESSO relativement à la manutention de ses produits.

Le document de politique de Transports Canada AK-66-06-400, manuel d'avitaillement des aéronefs : Entreposage, manutention et avitaillement du carburant; AK-12-06-004, Sauvetage et lutte contre les incendies dans les aéroports et manuel de formation; et TP 1297 AK-71-20, manuel sur les Normes relatives aux procédures d'avitaillement des aéronefs, énoncent les normes et directives relatives à l'avitaillement des aéronefs sur les aéroports subventionnés et exploités par Transports Canada.

Étant l'un des plus importants exploitants d'aéroports en Amérique du Nord, Transports Canada a élaboré les documents susmentionnés à partir de ses propres expériences en matière de manutention de carburant d'aviation et des connaissances acquises à la suite d'accidents d'avitaillement survenus dans le passé. La destruction d'un DC-8 d'Air Canada à Toronto (Ontario) le 21 juin 1973, à laquelle je fais référence dans mon premier *Rapport provisoire*, est un exemple d'un tel incident. L'aéronef a pris feu durant l'avitaillement mais on n'a jamais pu déterminer la source d'allumage. Les passagers du DC-8 d'Air Canada avaient tout juste été autorisés à monter à bord mais par bonheur l'embarquement n'avait pas encore commencé lorsque la première explosion s'est produite.

Tous les agents ESSO, y compris ceux du Centre de vol de Dryden, ont en leur possession un manuel de normes relatives à l'exploitation des produits d'aviation des Pétroles ESSO Canada, qui décrit en détail



la manutention sécuritaire des carburants d'aviation et autres produits ESSO.

Le document de politique de Transports Canada AK-66-06-400 décrit les dispositions relatives à la liaison électrique et à la mise à la terre des aéronefs durant l'avitaillement afin d'empêcher l'accumulation d'électricité statique qui pourrait conduire à l'apparition de décharges électrostatiques et à l'allumage des vapeurs de carburant. Elles exigent que l'aéronef et le véhicule d'avitaillement soient mis à la terre, que l'aéronef et le véhicule d'avitaillement soient reliés électriquement, et que l'embout du tuyau d'avitaillement soit relié électriquement à l'aéronef.

M. Jerry Fillier, un employé du Centre de vol de Dryden, a d'abord commencé à brancher le camion d'avitaillement sur C-FONF mais M. Cochrane l'a envoyé s'occuper d'un autre aéronef aux postes d'avitaillement. M. Cochrane a terminé le branchement et l'avitaillement moteur en marche du C-FONF. Lors de son témoignage, M. Fillier a déclaré qu'il avait fait la liaison électrique entre le camion et l'aéronef mais qu'il n'avait rien fait d'autre en ce qui concerne l'avitaillement de C-FONF. Il connaissait la marche à suivre pour effectuer correctement la liaison électrique mais il ne savait pas que l'aéronef devait aussi être mis à la terre. On n'a pas pu déterminer avec certitude au cours du témoignage de M. Cochrane s'il avait bien effectué la liaison électrique et la mise à la terre requises avant de commencer l'avitaillement de l'aéronef.

Le document de politique de Transports Canada AK-12-06-004, à la page 51, se lit comme suit :

Il arrive souvent que le mélange vapeur-air qui se forme au-dessus de la surface du carburant pour avions à réaction de type B soit inflammable, même dans des conditions normales de température et de pression, parce que la pression de vaporisation de ce carburant est relativement basse. Cela signifie que les vapeurs du carburant de type B, qu'elles se trouvent à l'intérieur ou à l'extérieur d'un réservoir, peuvent d'enflammer violemment à l'intérieur d'un espace clos s'il y a source d'allumage. Les carburants pour avions à réaction de type A ne forment pas de vapeurs inflammables en quantités dangereuses à moins que la température du carburant ne soit au-dessus de 35 °C.

(Pièce 244)

À Dryden, C-FONF a été avitaillé avec du carburant de type B et la température ambiante durant l'avitaillement moteur en marche était de 1 °C, une température à l'intérieur de la plage d'allumage du carburant.

Sur tous les véhicules d'avitaillement, il y a un dispositif d'arrêt automatique qui doit être continuellement maintenu en position ouverte par l'avitailleur pour que le carburant s'écoule. Ce dispositif de sécurité coupe immédiatement l'écoulement du carburant aussitôt que l'avitail-

leur relâche la manette. On peut contourner cette procédure de sécurité en attachant, par exemple, la manette en position ouverte avec du ruban adhésif ou en actionnant un commutateur de priorité.

Le manuel sur les normes relatives à l'exploitation des produits ESSO, à la section 020-004, page 18, énonce ceci :

Tous les véhicules d'avitaillement de piste doivent être équipés d'un dispositif d'arrêt automatique de l'écoulement.

Sauf si des règlements locaux l'interdisent, ces dispositifs peuvent être équipés d'un commutateur prioritaire qui doit être verrouillé et scellé en position normale. On peut se servir de ce commutateur dans le cas où le dispositif d'arrêt automatique tomberait en panne et qu'il faut terminer l'avitaillement.

On doit prendre des mesures pour que le dispositif d'arrêt automatique soit réparé aussitôt l'avitaillement terminé.

(Pièce 173)

Au sous-alinéa 8.04 de la page 8 du document de politique AK-66-06-400 de Transports Canada, on dit ceci : «Il est interdit de bloquer en position ouverte ou de contourner les lances à fermeture automatique ou les dispositifs d'arrêt automatique de l'écoulement» (Pièce 270). M. Cochrane a témoigné qu'il était normal à Dryden de contourner le dispositif d'arrêt automatique lors des avitaillements et que, dans le cas qui nous occupe, il l'avait lui-même contourné.

À la page 1 de l'introduction à la section AOSM 202-007 du manuel ESSO, on dit ceci : «L'avitaillement d'un aéronef pendant que l'un des moteurs de propulsion est en marche *est une manoeuvre d'urgence inhabituelle* qui exige que des précautions très strictes soient prises, en plus de celles déjà énoncées ailleurs...» [notre soulignement] (Pièce 173).

On précise aussi dans le manuel ESSO que, lorsqu'on doit faire l'avitaillement moteur en marche, tous les passagers doivent descendre, le client doit signer une déclaration de désistement à toute indemnisation, un représentant du client doit surveiller le ravitaillement, les procédures doivent être passées en revue par le client et l'agent avant de commencer, l'aéronef doit se trouver à au moins 150 pieds de tout immeuble ou aéronef, et toutes les personnes non directement requises pour le ravitaillement doivent être à au moins 150 pieds de distance. Bien qu'il soit le représentant et l'agent d'ESSO, M. Cochrane n'était pas au courant de ces dispositions et n'a pris aucune mesure pour que l'on s'y conforme.

La preuve a démontré qu'il n'y avait rien sur l'avitaillement moteur en marche dans les manuels dont se servent habituellement les pilotes d'Air Ontario, et il s'agit là d'une sérieuse omission. Par contre, le manuel des agents de bord d'Air Ontario mentionne ce qui suit :

Lorsqu'il faut faire le ravitaillement pendant qu'un moteur est en marche, il faut faire descendre tous les passagers et les éloigner de la zone d'avitaillement pendant toute la durée de l'opération. Les agents de bord doivent aussi quitter l'aéronef.

(Pièce 137)

À mon avis, durant le ravitaillement moteur en marche de l'aéronef C-FONF, les avitailleurs du Centre de vol de Dryden ont utilisé des procédures non sécuritaires, n'ayant pris aucune des précautions spéciales énoncées dans le manuel ESSO. À la non-utilisation du dispositif d'arrêt automatique, à l'éventuelle mauvaise mise à la masse de l'avion, au fait que les passagers et les membres de l'équipage soient restés à bord, et au fait que l'aéronef ait été stationné plus près de l'aérogare, des personnes et du matériel que ne le permet la réglementation, s'ajoute le fait que c'était du carburant pour avion à réaction de type B, beaucoup plus explosif que le carburant de type A, que l'on pompait dans l'aéronef. On a effectué l'avitaillement moteur en marche en passant outre aux procédures de sécurité reconnues, soit par ignorance, soit parce que l'on n'a pas mesuré l'étendue du danger.

Je suis aussi d'avis que les pilotes du C-FONF auraient dû savoir qu'il fallait prendre des précautions additionnelles lorsque l'on fait un avitaillement moteur en marche pendant que les passagers sont à bord.

Les sapeurs-pompiers des services CFR étaient près de l'appareil et surveillaient l'avitaillement, et ils avaient, à part égale, la responsabilité d'assurer que l'avitaillement soit des plus sécuritaire possible. En tant que professionnels, et vu leur entraînement et leurs connaissances, ils auraient dû être en mesure de détecter les pratiques non sécuritaires, et ils auraient dû intervenir pour écarter ce risque d'incendie évident. L'enquête a clairement démontré que les services CFR ne sont intervenus d'aucune façon dans l'avitaillement, sauf pour nettoyer le petit déversement de carburant.

Il est évident, d'après les faits, que les membres de l'équipage voulaient quitter Dryden le plus tôt possible, et j'ai aussi l'impression que l'agent d'avitaillement, qui est aussi l'agent d'escale d'Air Ontario, était pressé d'avitailer C-FONF à Dryden. Ce faisant, il a ignoré un grand nombre de précautions qui sont mises en place pour que les avitaillements se déroulent de façon sécuritaire.

À la suite des faits et des témoignages qui m'ont été présentés au cours des audiences, Transports Canada a émis le 22 mars 1990 une directive AK sous forme de note de service adressée à tous les directeurs des aéroports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant et des aéroports subventionnés par Transports Canada. Cette note porte sur les procédures d'avitaillement des aéroports et se lit comme suit :

La présente note de service a pour objet de reconfirmer que les procédures de sécurité relatives à l'avitaillement couvertes dans le document TP 2231 (AK-66-06-400) sont toujours en vigueur, que tous les aéroports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant doivent s'y conformer, et qu'elles s'appliquent désormais aux aéroports qui sont subventionnés par Transports Canada conformément au bulletin administratif du 15 février 1990. Veuillez prendre les mesures nécessaires à la mise en application immédiate du document TP 2231 (AK-66-06-400), et plus particulièrement des articles suivants :

#### Article 4.05

Le directeur de l'aéroport *doit* conserver un dossier distinct pour chaque compagnie d'avitaillement et agence de manutention de carburant dans lequel ont trouvé un registre de toutes les inspections, vérifications de documents et infractions aux politiques et normes énoncées par la présente.

#### Article 4.06

Le directeur de l'aéroport doit recommander l'abrogation et le non renouvellement d'une entente, d'un bail ou de tout autre contrat si le dossier de formation de tout employé utilisant du carburant, des véhicules à carburant ou de l'équipement n'est pas produit sur demande et si les normes ou les exigences relatives à la sûreté et à la sécurité ne sont pas satisfaites.

#### Article 4.07

Le directeur de l'aéroport doit informer l'exploitant des installations d'avitaillement, le comité de gestion de l'aéroport, ou les lignes aériennes et le comité de l'avitaillement, s'il y a lieu, de toute lacune existante dans la zone d'avitaillement.

L'observation rigoureuse à ces normes est obligatoire et tout changement doit être approuvé par l'AK - Ottawa. Afin d'en assurer la conformité d'un océan à l'autre, j'exige que le personnel de l'AKOB<sup>2</sup> fasse des «vérifications surprises» dans les aéroports, quelle que soit leur importance. Il s'agit d'une question de sécurité très importante, et je suis certain que vous allez faire tout en votre pouvoir pour en assurer la mise en application entière.

---

<sup>2</sup> L'AKOB est l'appellation du personnel des Services de sécurité des aéroports de Transports Canada, Ottawa.

Je félicite Transports Canada d'avoir réaffirmé que les procédures de sécurité relatives à l'avitaillement énoncées dans le document de politique AK-66-06-400 sont toujours en vigueur et de les avoir étendues aux aéroports subventionnés par Transports Canada. Je souscris également à la décision de Transports Canada de faire des vérifications surprises dans les aéroports pour garantir que les normes de sécurité, de formation et d'exécution relatives aux procédures d'avitaillement sont respectées. Cependant, je ne vois pas pourquoi le personnel des services CFR ne recevrait pas la formation nécessaire sur les carburants d'aviation et les procédures d'avitaillement et ne pourrait pas faire la surveillance des procédures en question sur une base continue à titre de représentant de Transports Canada et veiller à ce que les normes soient respectées. Puisque les services CFR, qui représentent une partie de l'autorité de Transports Canada sur les aéroports, ont un réel intérêt à ce que les procédures et pratiques d'avitaillement soient menées de façon sécuritaire, il semble tout à fait logique qu'ils soient chargés de veiller à ce que les normes soient respectées.

## **Routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence**

Des routes ont été construites à chaque extrémité de la piste 11/29 de l'aéroport de Dryden pour donner accès aux grilles ouvrantes de la clôture qui entoure le périmètre de l'aéroport. Les routes et les grilles ouvrantes permettent aux véhicules des services CFR d'atteindre rapidement la zone accessible aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP) hors des limites de l'aéroport à chaque extrémité de la piste, en cas d'écrasement d'un aéronef. Le 10 mars 1989, les véhicules d'intervention n'ont pas pu emprunter la route d'accès à la grille de sortie d'urgence à l'extrémité ouest de la piste 29 parce que la neige n'avait pas été enlevée. Au cours de son témoignage, le chef d'équipe Kruger a déclaré qu'à son avis, les routes d'accès devraient toujours être déneigées et accessibles, et qu'il a fait connaître son opinion là-dessus au chef Parry et à M. Louttit, le directeur de l'aéroport, à plusieurs reprises avant le 10 mars 1989. M. Kruger a témoigné qu'il aurait été facile de garder la route ouverte avec la niveleuse ou le chargeur frontal de l'aéroport et que «l'on aurait pu épargner de précieuses minutes» à atteindre l'endroit de l'écrasement si la route avait été déneigée (Transcription, vol. 26, p. 159). Après l'écrasement de C-FONF, M. Kruger et M. Garry Galvin, l'autre chef d'équipe des services CFR de Dryden, ont compilé un résumé des observations et suggestions des membres des services CFR de Dryden. Le résumé en question est daté du 13 mars 1989 et se lit en partie comme suit :

Les routes d'accès à la piste doivent être mieux entretenues; la route entre le poste des pompiers et la piste doit être déneigée et sablée

sur une base prioritaire durant les mois d'hiver. Les routes d'accès à l'extrémité de la piste devraient être gardées ouvertes durant les mois d'hiver.

(Pièce 186)

M. Arthur Bourre est à l'emploi de l'aéroport de Dryden depuis environ 10 ans et il occupe les fonctions d'opérateur d'équipement en plus d'être un observateur expérimenté des conditions météorologiques. Au cours de son témoignage, il s'est dit d'accord avec M. Kruger en affirmant que les routes d'accès devraient toujours être déneigées, que les services CFR en avait fait la demande auprès du directeur de l'aéroport et qu'il ne serait pas difficile de les tenir ouvertes avec l'équipement de l'aéroport. M. Hamilton, agent des services d'urgence de Transports Canada, est aussi d'avis que les routes d'accès devraient être gardées ouvertes.

Bien que le document de politique AK-72-40-200 de Transports Canada, manuel relatif au déneigement et exigences d'exploitation relatives au dégivrage, ne soit pas très explicite sur la politique à l'égard des routes d'accès, il établit néanmoins des priorités en matière de déneigement et de dégivrage pour que l'aéroport continue à fonctionner. Il définit trois niveaux de priorité pour les zones qui doivent être déneigées pendant et après une tempête de neige. Le niveau de priorité I côté piste exige, entre autres, que les routes d'accès entre le poste des pompiers et la piste en service soient dégagées en tout temps. Les exigences relatives à la zone de priorité III côté piste sont les suivantes à l'article 4.02(a)(iii) :

#### Zone de priorité III

La zone de priorité III côté piste qui doit être déneigée après une tempête de neige comprend les surfaces suivantes :

- (1) Toutes les autres pistes et voies de circulation.
- (2) Les routes de service côté piste.
- (3) Les accotements de pistes et de voies de circulation.
- (4) La partie à l'avant du seuil de la piste.
- (5) Les secteurs d'alignement de descente.
- (6) Les autres endroits côté piste qui permettent le fonctionnement optimum de l'aéroport.

Bien que la zone de priorité III ne comprenne pas explicitement les routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence en bout de piste, j'interprète le libellé du sous-alinéa (6) «les autres endroits qui permettent le fonctionnement optimum de l'aéroport» comme étant assez large pour inclure les routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence en bout de piste.

On ne m'a pas fourni d'explication raisonnable pour laquelle la direction de l'aéroport ne maintenait pas les routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence ouvertes pendant l'hiver. Je trouve cela particulièrement déconcertant à la lumière du fait que les pompiers des services CFR de Dryden en avaient fait la demande à plusieurs reprises auprès de la direction. Je conclus que le directeur de l'aéroport, M. Louttit, et le chef Parry avaient le devoir de s'assurer que les routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence étaient gardées ouvertes et qu'ils n'ont pas rempli ce devoir.

L'organisation des services d'urgence de la Région centrale de Transports Canada n'a pas identifié ce problème. Son inattention dans ce domaine semble être, en grande partie, attribuable à un manque de ressources adéquates, à la lourdeur de la voie hiérarchique, et au manque de contrôle adéquat de l'exploitation de l'aéroport de Dryden et de ses services CFR par Transports Canada.

À la lumière des témoignages qui ont été présentés devant cette Commission relativement aux routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence de l'aéroport de Dryden et au fait qu'elles n'aient pas maintenues ouvertes durant les mois d'hiver, le directeur général de l'exploitation des aéroports de Transports Canada a émis le 23 mars 1990 la directive suivante :

#### DÉNEIGEMENT – ROUTES ET GRILLES D'ACCÈS D'URGENCE

Au cours des audiences de la Commission d'enquête sur la qualité de l'intervention des Services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) lors de l'écrasement d'un avion d'Air Ontario à Dryden (Ontario), de sérieuses critiques ont été émises car les routes d'accès d'urgence à l'extrémité de la piste en service n'avaient pas été gardées ouvertes durant les mois d'hiver.

En attendant que les «Normes relatives au déneigement et au dégivrage» ne soient modifiées, nous vous demandons de dégager les routes d'accès d'urgence et les grilles de sortie d'urgence situées à l'extrémité de chaque piste en service dans le cadre des opérations de déneigement après une tempête de neige. De plus, ces instructions s'appliquent désormais aussi aux aéroports subventionnés conformément à la directive de l'AK du 15 février 1990.

J'appuie la démarche de Transports Canada qui exige que les directeurs d'aéroports prennent des mesures pour que les routes d'accès d'urgence et les grilles ouvrantes qui se trouvent à chaque extrémité des pistes en service soient déneigées dans le cadre des opérations de nettoyage après les tempêtes de neige. Je souscris aussi à la modification du document AK-72-40-200 qui vise à ce que les routes d'accès et les grilles ouvrantes soient plus clairement définies dans le paragraphe sur la zone de priorité III du document.

## **Activités des sapeurs-pompiers des services CFR**

La preuve a démontré sans l'ombre d'un doute que les membres des services CFR qui sont intervenus sur les lieux de l'écrasement se sont laissés distraire de leur responsabilité principale, qui est de faire tout en leur possible pour prévenir, maîtriser ou éteindre tout incendie survenu dans un aéronef ou aux alentours de celui-ci, comme l'exige le document de politique AK-12-03-001 de Transports Canada. Ils ont plutôt suivi leur instinct et ont apporté leur aide aux survivants qui avaient déjà quitté l'aéronef.

Je ne reviendrai pas en détail sur chaque geste du chef d'équipe Kruger et du sapeur-pompier Rivard, les premiers des services CFR à arriver sur les lieux, ni sur les efforts qu'ils ont déployé pour aider les passagers qui avaient réussi à se dégager de l'épave de l'aéronef en feu. Les dépositions des passagers font l'objet d'une autre partie du rapport. Bien qu'il ne soit pas difficile de comprendre que c'est par instinct de compassion humaine que MM. Kruger et Rivard se sont concentrés à aider les survivants, leur conduite démontre que les équipes CFR doivent être mieux formées quant à leur responsabilité principale sur les lieux d'un accident. En même temps, je rend hommage à M. Kruger pour s'être immédiatement rendu sur les lieux de l'écrasement, pour avoir évalué la situation et dirigé la plupart des opérations de sauvetage.

Je ferai des commentaires plus tard sur la conduite du chef Parry en tant que coordinateur du sauvetage sur place. À ce stade-ci, je limiterai mes commentaires et observations au travail du chef Parry, du chef d'équipe Kruger et du sapeur-pompier Rivard dans leurs fonctions de membres des services CFR intervenant à la suite de l'écrasement de C-FONF.

Les services CFR ont initialement mis peu de temps à répondre à l'appel d'urgence, sauf que M. Rivard est arrivé sur les lieux environ trente minutes après le chef Parry et M. Kruger parce que son véhicule s'était enfoncé dans un banc de neige à l'aéroport, et qu'il avait dû s'arrêter pour remplir le réservoir d'eau de Red 2.

L'alinéa 3.01 de l'ébauche du manuel de procédures d'urgence de Dryden a pour objet les écrasements d'aéronefs hors de l'aéroport et mentionne, entre autres, ceci : «Les accidents ou incidents d'aviation survenus hors des limites de l'aéroport sont la responsabilité de la P.P.O. et c'est cette dernière qui assumera le commandement des opérations» (Pièce 71). L'alinéa 3.02 dit en partie que «Le chef... [le chef Parry, dans ce cas-ci] peut envoyer du matériel ou du personnel des SUA [Services d'urgence de l'aéroport] sur les lieux d'un accident ou incident d'aviation survenu hors des limites de l'aéroport pourvu que le lieu soit raisonnablement accessible, qu'ils puissent être de quelque utilité et que



des mesures aient été prises pour que les responsabilités principales des SUA ne soient pas compromises.»

Sur le coup, le chef Parry ne s'est pas rendu compte des répercussions qu'aurait pu avoir sa décision de laisser l'aéroport sans protection incendie, pas plus qu'il ne s'est arrêté pour considérer les questions de compétence ou de responsabilités; il avait l'impression que la situation exigeait qu'il se rende le plus rapidement possible, avec ses pompiers et son matériel de lutte contre les incendies, sur le lieu de l'écrasement.

Au cours des audiences, le chef Parry a témoigné que sa responsabilité principale était l'aéroport, qu'il l'avait laissé sans protection incendie et qu'il n'aurait pas été en mesure d'intervenir en cas d'urgence à l'aéroport. Il a expliqué sa décision d'intervenir sur les lieux de l'écrasement en disant que «vu les conditions météorologiques, [et vu] que l'aéronef principal s'était écrasé, je n'ai pas pensé qu'un autre aéronef de la taille du F-28 ou de l'aéronef principal se poserait sur l'aéroport à ce moment-là» (Transcription, vol. 6, p. 272-73).

À mon avis, le chef Parry a correctement utilisé de son pouvoir discrétionnaire en répondant à l'écrasement. Il était clair que les sapeurs-pompiers des services CFR allaient probablement être d'une grande utilité. Même si l'enquête a démontré que le chef Parry n'avait pas bien compris l'étendue de ses devoirs et responsabilités et que son point de vue quant à la ZASP est discutable, ces facteurs ne sont pas intervenus dans la décision initiale de répondre à l'appel.

Le directeur de l'aéroport a immédiatement participé aux mesures prises à la suite de l'écrasement et il savait qu'une fois que les véhicules CFR auraient quitté l'aéroport, ils ne seraient plus en mesure de répondre à toute autre urgence qui surviendrait à l'aéroport même. Il était donc bien placé pour aviser tous les usagers et opérateurs potentiels que les services CFR n'étaient plus disponibles. Ce n'est cependant qu'à 15 h 46 (HNE) que la station d'information de vol de Kenora a émis un avis aux navigateurs aériens (NOTAM) signalant que les services CFR n'étaient plus disponibles à l'aéroport de Dryden. Un autre NOTAM a été émis à 16 h 30 (HNE) indiquant que les services CFR étaient à nouveau disponibles.

### **Réponse initiale de l'unité CFR à l'écrasement**

Chacun des trois membres du personnel CFR de Dryden qui ont répondu à l'appel d'urgence après l'écrasement de C-FONF a commis un certain nombre d'erreurs, ce qui est compréhensible vu leur manque de formation adéquate. Chaque erreur ou faute, en elle-même, peut ne pas avoir eu un impact important dans le contexte de l'intervention en général; après avoir évalué les erreurs collectives de ces personnes, j'en suis cependant venu à remettre en question le niveau de formation et de connaissances du personnel CFR dans son ensemble. Par conséquent, je

me devais donc d'étudier le comportement individuel de chacune de ces personnes.

Le sapeur-pompier Rivard, conducteur de camion d'expérience qui travaillait précédemment à l'aéroport de Dryden à temps partiel comme employé d'entretien, était sapeur-pompier depuis quelques mois, et le 10 mars 1989, il était en charge du véhicule appelé Red 2. En réponse à l'appel d'urgence, M. Rivard au volant de Red 2 et le chef Parry au volant de Red 3 se sont engagés sur la piste 11/29 et se sont rapidement dirigés vers l'extrémité ouest de celle-ci. Ils n'étaient pas en mesure d'emprunter la route d'accès à la grille de sortie d'urgence située au bout de la piste 29 pour se rendre sur le chemin public qui les aurait amenés au lieu de l'écrasement, les deux véhicules ont donc fait demi-tour et se sont dirigés vers la voie de circulation Alpha et la voie de service. Comme M. Rivard avait utilisé une certaine quantité d'eau du réservoir de Red 2 pour nettoyer le déversement de carburant, il a demandé au chef Parry s'il devait refaire le plein d'eau. Le chef Parry lui a dit qu'il devrait en effet remplir le réservoir avant de se rendre sur le lieu de l'écrasement.

Le chef Parry a laissé la piste et s'est engagé sur la voie de circulation Alpha pendant que M. Rivard se dirigeait vers la voie de service est pour aller remplir le réservoir de Red 2 au poste des pompiers. M. Rivard estime qu'il roulait à environ 40 mi/h sur la piste et qu'il a ralenti à environ 25 mi/h pour s'engager sur la voie de service. Celle-ci, bien que dégagée, était recouverte de neige damée et n'avait pas été sablée. En s'engageant dessus, M. Rivard a perdu la maîtrise de son véhicule qui a glissé dans un banc de neige. Un employé d'entretien de l'aéroport, Christopher Pike, est parvenu à sortir Red 2 du banc de neige à l'aide d'un chargeur-frontal et M. Rivard a pu faire le plein du réservoir, y ajoutant environ 200 à 300 gallons d'eau. Il s'est ensuite dirigé vers le lieu de l'écrasement et est arrivé à l'intersection de McArthur Road et Middle Marker Road à 12 h 43. Il s'est écoulé environ 30 minutes entre le moment où M. Rivard s'est enfoncé dans le banc de neige et celui où il est arrivé sur les lieux de l'écrasement.

Après avoir surveillé l'avitaillement de C-FONF et observé le décollage, le chef d'équipe Kruger, au volant de Red 1, est retourné au poste des pompiers. Aussitôt arrivé au poste, il a reçu un appel radio du chef Parry qui lui a dit de «revenir ici immédiatement» (Transcription, vol. 26, p. 10). M. Kruger a ramené Red 1 sur la piste et s'est dirigé vers l'ouest. Lorsqu'il a vu Red 2 et Red 3 se diriger vers lui, il a fait demi-tour et attendu que les deux véhicules le rejoignent pour lui indiquer le chemin. M. Kruger a suivi le chef Parry hors des limites de l'aéroport jusqu'au lieu de l'écrasement.

En cours de route, le chef Parry a communiqué par radio avec l'hôtel de ville de Dryden et leur a dit :

Ici Airport Red 3. Nous croyons qu'un avion à réaction F-28 s'est écrasé à environ 3 ou 4 milles à l'ouest de la piste, veuillez déclencher le plan d'urgence et d'aide mutuelle.

(Pièce 1282, p. 2)

Le chef Parry a stationné Red 3 à l'intersection de McArthur Road et Middle Marker Road, a déverrouillé la grille qui bloque l'accès à Middle Marker Road et a fait signe à M. Kruger de remonter Middle Marker Road jusqu'au lieu de l'écrasement. Le chef Parry et M. Kruger sont arrivés à l'intersection à environ 12 h 18.

### **Le chef Parry**

Le chef Parry a déclaré que, sur la base de son expérience acquise au cours des exercices et compte tenu de l'emplacement de l'écrasement, il avait décidé de rester à l'intersection et d'y établir un poste de commandement. Il croyait qu'il serait plus utile en dirigeant les autres sauveteurs vers le lieu de l'écrasement. Cette décision n'est pas incompatible avec la formation CFR et les autres programmes de formation sur le sauvetage que le chef Parry avait reçus, et confirmée pour les responsables de Transports Canada qui avaient surveillé la formation ou en avaient fait le compte rendu. Cependant, cette formation avait été donnée sur les terrains de l'aéroport même.

Le chef Parry est demeuré à l'intersection pour d'après lui, agir à titre de coordinateur principal. L'autorité du chef Parry n'a jamais été remise en question par les autres responsables, et il a volontairement cédé le commandement des opérations à la Police provinciale de l'Ontario (PPO) vers le milieu de l'après-midi du 10 mars.

Étant situé à l'intérieur du comté de Wainwright, le lieu de l'écrasement est entièrement sous la compétence de la PPO, et la lutte contre les incendies y est la responsabilité du Service des incendies des Territoires non organisés de l'Ontario (UT of O), sous la direction du chef Roger Nordlund.

Au cours de son témoignage, le chef Parry a reconnu que la lutte contre l'incendie aurait dû être faite sous la direction du Service des incendies de l'UT of O, et que l'ensemble des lieux auraient dû être sous la responsabilité de la PPO. Lorsqu'on lui a demandé dans quel contexte et en vertu de quelle autorité il avait établi son poste de commandement, il a répondu ce qui suit :

R. Tout simplement parce qu'il s'agissait d'un accident d'aéronef et que nous sommes arrivés les premiers.

(Transcription, vol. 6, p. 269)

Il ne semble pas que le chevauchement des compétences sur les lieux de l'écrasement le 10 mars 1989 ait créé de la confusion et de

l'incertitude quant aux responsabilités respectives de chacun. Il s'agit d'un point qui se doit d'être clarifié. Nous en avons déjà discuté dans le chapitre 8, Intervention de la région de Dryden. Le chef Parry ne s'est rendu sur le lieu du sinistre que vers 15 h 30 environ, quelque 3 heures et 20 minutes après l'écrasement, lorsqu'il est allé inspecter les lieux avec le sergent-chef D.O. Munn de la PPO. Il estime être resté sur place de 10 à 20 minutes, juste assez longtemps pour s'assurer que les services de l'unité CFR n'étaient plus requis et qu'il pouvait «remettre officiellement le commandement des opérations à la PPO» (Transcription, vol. 6, p. 267). Ce n'est que plus tard qu'il s'est rendu compte qu'une remise officielle du commandement n'était pas nécessaire.

### **Le chef d'équipe Kruger**

Après avoir garé son véhicule, Red 1, sur Middle Marker Road, M. Kruger a empoigné un émetteur-récepteur FM portatif à deux canaux et une trousse de premiers soins pesant environ 25 livres et s'est dirigé vers l'aéronef. Il avait l'intention de se rendre sur les lieux de l'écrasement et d'évaluer la situation. Deux civils, Craig Brown et Brett Morry de Terraquest Ltd, qui furent les premiers à arriver à Middle Marker Road après l'écrasement, se dirigeaient déjà vers l'aéronef à travers la neige épaisse; M. Kruger a suivi leur piste et les a rattrapés près du lieu de l'écrasement. M. Kruger a raconté que l'on pouvait entendre l'incendie, des petites explosions et le bruit des flammes se réverbérer dans les bois.

En s'approchant de l'épave, M. Kruger a rencontré une vingtaine de survivants qui offraient un aspect «bien difficile à décrire et à exprimer». Les survivants étaient, selon ses propres paroles, «à différents niveaux de traumatisme nerveux, peu vêtus, et ils se dirigeaient tous vers moi en même temps» (Transcription, vol. 26, p. 130). Il leur a indiqué la direction de Middle Marker Road et de l'intersection. Quand il est arrivé sur le lieu de l'écrasement, il était certain, d'après ses premières impressions, qu'il n'y avait pas de survivants dans cet appareil.

Tous les passagers qui devaient survivre à l'écrasement, sauf deux, avaient déjà quitté l'appareil de leurs propres moyens ou avec l'aide d'autres personnes quand M. Kruger est arrivé. Les deux autres, M. Uwe Teubert et M. Michael Kliewer, ont été découverts vers 13 heures, emprisonnés sous le flanc gauche de l'aéronef. Sous la direction et avec l'aide de deux médecins, Gregory Martin et Alan Hamilton, les sauveteurs ont dégagé MM. Teubert et Kliewer des débris à environ 13 h 10. M. Kliewer était grièvement blessé et incapable de bouger. Ils ont tous deux été examinés par les médecins, portés jusqu'à la route sur des civières et transportés par ambulance à l'hôpital de Dryden vers 13 h 45 environ. M. Kliewer est décédé à l'hôpital des suites de ses blessures.

Tous les autres survivants sont parvenus à Middle Marker Road de leurs propres moyens ou avec l'aide d'autres survivants, de MM. Kruger

et Rivard, des sapeurs-pompiers de l'UT of O et de la ville de Dryden, d'agents de la PPO, d'un grand nombre de civils, ou du personnel médical envoyé sur place par l'hôpital de Dryden.

M. Kruger a déclaré qu'à son arrivée, il y avait plusieurs foyers d'incendie autour de l'aéronef et que l'aéronef même était en feu. Il a remonté le long du flanc droit de l'appareil jusqu'au nez en regardant pour voir s'il n'y avait pas d'autres survivants mais il ne s'est pas rendu du côté gauche avant qu'on libère les deux personnes qui y étaient restées coincées. Après avoir examiné le flanc droit, il a décidé de retourner auprès des survivants et d'attendre que l'on apporte le matériel de lutte contre les incendies.

Durant son témoignage, M. Kruger a déclaré avoir reconnu plusieurs des personnes arrivées sur les lieux peu après lui. Il savait par le fait même que le plan d'urgence avait été déclenché et que d'autres services d'incendie allaient bientôt intervenir.

Il a raconté qu'aussitôt arrivé, il a appelé le chef Parry sur le canal 1 de son émetteur-récepteur portatif, le canal 1 étant «la fréquence de travail du service des incendies de l'aéroport», et lui a donné un court compte rendu de la situation (Transcription, vol. 26, p. 125). Il était certain que c'était bien sur le canal 1 qu'il devait communiquer avec le chef Parry. Il a de plus déclaré qu'il avait précisé au chef Parry que le lieu de l'écrasement se situait à environ 150 verges de Middle Marker Road, qu'il y avait au moins 20 survivants, et que «l'aéronef était en feu et qu'il y avait toute une section qui pouvait encore être sauvée, et qu'il fallait amener les lances à main le plus vite possible» (Transcription, vol. 26, p. 136). Il a aussi témoigné qu'il a dit au chef Parry de lui envoyer du personnel et du matériel. Il a ajouté qu'à son point de vue, les mots «personnel» et «matériel» sont suffisamment explicites et qu'ils signifient «personnel et matériel de lutte contre les incendies» (p. 136). On ne pouvait pas se servir de Red 1 parce qu'il n'est équipé que d'une lance à main de 150 pieds et que celle-ci ne pouvait pas atteindre le lieu de l'écrasement même si l'on stationnait le véhicule le plus près possible.

Le chef Parry a confirmé durant son témoignage que M. Kruger avait communiqué avec lui au tout début, lorsqu'il s'est rendu sur le lieu de l'écrasement, et qu'il lui avait dit que l'aéronef se trouvait à environ 150 verges de Middle Marker Road. M. Rivard a déclaré, lui, qu'il avait entendu M. Kruger demander à trois reprises que l'on apporte des lances à main, des civières et du personnel supplémentaire sans recevoir de réponse du chef Parry. Il a aussi ajouté qu'il avait répondu à deux reprises aux appels de M. Kruger sur son propre appareil radio, la première fois pendant qu'il faisait le plein du réservoir d'eau de Red 2 et la deuxième fois pendant qu'il était en route vers les lieux, mais qu'il n'avait pas eu de réponse. M. Rivard a précisé que les appels de

M. Kruger avaient été faits sur le canal 1, le canal d'urgence des services CFR.

M. Kruger a déclaré avoir reçu un accusé de réception du chef Parry à sa demande pour des lances à main au moment où il s'est engagé dans le bois. Puisque l'enregistrement du canal d'urgence du répartiteur de Dryden montre que le chef Parry a commencé à utiliser le canal d'aide mutuelle avant d'arriver sur les lieux, cette conversation et l'accusé de réception auraient dû se trouver sur l'enregistrement en question, à moins que le chef Parry ne soit temporairement passé au canal 1. À 13 h 04, la tour de contrôle de l'aéroport a informé Red 3 (le chef Parry) par radio que Red 1 (M. Kruger) venait de communiquer avec Kenora sur la fréquence VHF 122,6. Le chef Parry a répondu qu'il avait perdu la communication avec Red 1 et qu'il avait envoyé un de ses pompiers dans le bois avec un émetteur-récepteur pour tenter de la rétablir. La première transmission enregistrée en provenance de Red 1 a eu lieu à 13 h 10, sur le canal 2, le canal d'aide mutuelle. Il s'agit de la demande de Red 1 pour des lances à main, qui a fait l'objet d'un accusé de réception de la part du chef Parry. La preuve démontre que après son premier contact radio avec le chef Parry, peu de temps après son arrivée sur les lieux, M. Kruger avait transmis de l'information par radio mais ces messages ne sont pas parvenus au chef Parry probablement parce que ce dernier avait emprunté le canal d'aide mutuelle.

Le pompier Rivard, collègue de M. Kruger, syntonisait lui aussi le canal 1. Dans le procès-verbal de la séance de compte rendu du personnel CFR tenue à l'aéroport le 14 mars, on retrouve les recommandations suivantes :

Il faut élaborer une meilleure procédure qui indiquera aux CFR le moment où ils doivent passer de la fréquence CFR à la fréquence d'aide mutuelle sur leurs radios FM.

(Pièce 37(e))

D'après toute la preuve, il semble que, après le contact radio initial avec le chef Parry après avoir atteint les lieux, il n'y a pas eu d'autres communications radio entre M. Kruger et le chef Parry avant 13 h 10. J'en conclus que M. Kruger n'a pas commuté son appareil radio du canal 1, le canal CFR, au canal 2, le canal d'aide mutuelle, comme le chef Parry l'avait fait. Au cours de son témoignage, M. Kruger a raconté pourquoi il n'avait pas changé de canal :

- Q. Est-ce que votre appareil radio portatif est équipé des deux canaux, 1 et 2?
- R. Oui.
- Q. Est-ce que vous avez tenté de communiquer avec le chef sur le canal 2?

- R. Pas avant un certain temps.
- Q. Et pourquoi n'avez-vous pas pensé à passer au canal 2 lorsque vous n'avez pas reçu de réponse sur le canal 1?
- R. Je ne peux vous répondre avec certitude là-dessus. Je crois que j'ai été pris par les événements – cela m'a pris un certain temps. J'étais entré en communication avec mon collègue sur la fréquence du service des incendies. Je n'ai jamais pensé, pour aucune raison, ne pas pouvoir communiquer avec le chef des pompiers sur le même canal.

(Transcription, vol. 27, p. 63)

Il me semble qu'il aurait dû s'agir d'une priorité, tant pour le chef Parry que pour M. Kruger, d'établir la communication, étant donné leur position de directeur des opérations et de premier sapeur-pompier sur place. On y serait arrivé si seulement l'un ou l'autre était passé une seule fois sur l'autre canal.

M. Kruger a passé tout le temps qu'il est resté sur le lieu de l'accident à s'occuper des survivants et à assigner diverses tâches à ceux qui arrivaient. Dès son arrivée, il avait donné sa veste de pompier à l'agente de bord Sonia Hartwick qui transportait un enfant dans ses bras, annulant ainsi son efficacité en tant que pompier. Il a prêté main forte à certains blessés et a aidé à en transporter d'autres sur des civières parce qu'«il n'y avait pas abondance de secouristes ou de sauveteurs à ce moment-là» (Transcription, vol. 26, p. 149). Lorsque M. Rivard est arrivé, M. Kruger lui a demandé d'aller chercher la scie mécanique de Red 1 et d'ouvrir un chemin à travers le bois pour que l'on puisse transporter les civières jusqu'à Middle Marker Road. Il s'est ensuite joint à un groupe qui s'était formé pour faire des recherches au sol le long de la trajectoire de vol pour voir si des passagers n'avaient pas été projetés hors de l'aéronef.

Bien que tous ces actes soient louables, il n'en reste pas moins que M. Kruger a déployé tellement d'efforts pour venir en aide aux blessés qu'il en a oublié que, comme premier sapeur-pompier professionnel sur place, il aurait dû se concentrer sur la lutte contre l'incendie de l'aéronef, sur la possibilité qu'il y ait des passagers emprisonnés à l'intérieur, et sur la préservation des indices en vue de l'enquête.

### **Le sapeur-pompier Rivard**

M. Gary Rivard est arrivé à l'intersection de McArthur Road et Middle Marker Road au volant de Red 2 à 12 h 43; le chef Parry lui a fait signe de continuer sur Middle Marker Road. Lorsqu'il est arrivé à l'endroit où était stationné Red 1, il s'est aperçu qu'une ambulance, qui avait été envoyée là par la PPO, était stationnée derrière Red 1 et que Red 2 allait lui bloquer la sortie. Il a arrêté son véhicule derrière l'ambulance et a aidé M. Harold Rabb, un chauffeur d'ambulance de Dryden, à faire

monter deux des survivants dans Red 2. Il a ensuite reculé son véhicule jusqu'à l'intersection afin de permettre à l'ambulance de sortir. À son arrivée à McArthur Road, il s'est produit une fuite de pression au circuit pneumatique de Red 2, ce qui a entraîné l'application automatique des freins et fait que le papillon des gaz est tombé à la position de ralenti. Les problèmes de fuites d'air étaient fréquents sur Red 2. M. Rivard a laissé le moteur en marche et s'est empressé d'aider les passagers qui se trouvaient à bord à prendre place dans d'autres véhicules qui étaient stationnés sur McArthur Road. Puis, à l'aide de M. Christopher Pike, un employé d'entretien de l'aéroport, il a réussi à venir à bout du papillon des gaz défectueux et à débloquer les freins, et il a conduit Red 2 un peu plus loin et l'a stationné sur le côté de McArthur Road où le véhicule est resté pendant le reste de l'après-midi. M. Rivard s'est ensuite rendu sur le lieu de l'écrasement à pied à travers le bois.

Même s'il a admis durant son témoignage qu'il aurait pu, avec l'aide de M. Pyke, amener Red 2 sur Middle Marker Road plus près du lieu de l'écrasement et de là, avec l'assistance des sauveteurs civils, faire parvenir une lance à main jusqu'à l'épave, il n'a pu expliquer pourquoi il ne l'avait pas fait. Il n'a pas pensé non plus à demander au chef Parry s'il avait entendu l'appel de M. Kruger réclamant d'urgence des lances à main sur le canal 1. Il me semble que c'est ce qu'aurait fait tout sapeur-pompier adéquatement formé, en réalisant qu'un appel si important adressé au chef des pompiers était resté sans réponse.

En se rendant sur le lieu de l'accident, M. Rivard a rencontré des sauveteurs qui portaient des civières et qui se frayaient difficilement un chemin à travers le bois. Il leur a prêté main forte et a ensuite aidé d'autres sauveteurs à transporter trois autres blessés sur des civières jusqu'à Middle Marker Road. Puis, il a mis une autre demi-heure, en compagnie de M. Craig Bulloch, un collègue pompier de la ville de Dryden, pour ouvrir un chemin à travers le bois du lieu de l'écrasement à Middle Marker Road avec la scie mécanique de Red 1. Par la suite, MM. Rivard et Kruger, les pompiers de l'UT of O et de la ville de Dryden et d'autres ont aidé des survivants à se rendre à Middle Marker Road et ont transporté les blessés sur des civières jusqu'aux ambulances. Peu après 13 h 30, les véhicules d'incendie de l'UT of O sont arrivés sur Middle Marker Road et M. Rivard a aidé les pompiers de l'UT of O à déployer une lance à main à partir d'un de leurs camions jusqu'au lieu de l'écrasement. On a commencé à arroser l'aéronef en feu d'un mélange d'eau et de mousse à environ 14 heures.



## Utilisation du matériel de lutte contre les incendies disponible sur le lieu de l'écrasement

Le matériel de lutte contre les incendies des services CFR suivant a été amené sur le lieu de l'écrasement :

- Red 1, véhicule d'intervention rapide transportant 300 gallons d'eau et de mousse prémélangés, 300 livres de produit chimique sec, et équipé de chaque côté d'une lance à main à deux produits d'une longueur de 150 pieds (les lances ne peuvent pas être branchées l'une à l'autre).
- Red 2, camion-citerne d'intervention incendie et de sauvetage équipé d'une citerne de 1 000 gallons d'eau et d'un réservoir de mousse distinct ainsi que de sections de tuyau de 50 et de 100 pieds de longueur et de 2 po 1/2 de diamètre, raccordables pour un total de 600 pieds (une section de tuyau de 2 po 1/2 de 100 pieds de longueur munie de raccords pèse 11 kilogrammes).
- Red 3, fourgonnette à quatre roues motrices équipée de trois appareils radio et de deux extincteurs de 30 livres. L'un de ces appareils est un récepteur à exploration VHF de 10 fréquences; le deuxième est un émetteur-récepteur FM à deux canaux servant aux communications entre les véhicules de l'aéroport, les bureaux de l'aéroport et le service des incendies de la ville de Dryden; quant au troisième, il s'agit d'un émetteur-récepteur à une seule fréquence servant aux communications entre les véhicules de l'aéroport et la station d'information de vol de Kenora.

Red 3 et Red 1 sont arrivés sur les lieux à 12 h 18, moins de 10 minutes après l'accident, et Red 2 est arrivé à 12 h 43, 33 minutes environ après l'accident.

L'UT of O a envoyé sur les lieux deux véhicules de lutte contre les incendies, à savoir : un véhicule d'intervention rapide autonome transportant de l'eau, du concentré de mousse non mélangé et environ 1 000 à 1 200 pieds de tuyau; et un camion-citerne transportant environ 1 000 gallons d'eau, du concentré de mousse non mélangé et un réservoir d'eau portatif «port-a-pond». Les deux véhicules de l'UT of O sont arrivés à 12 h 34 et à 12 h 40 respectivement, moins de 10 minutes après l'écrasement de C-FONF. Trois pompiers sont arrivés dans les véhicules de l'UT of O, pendant que d'autres pompiers arrivaient constamment dans leurs véhicules personnels. Le chef des pompiers de l'UT of O, Roger Nordlund, est arrivé à 12 h 45.

Le service des incendies de la ville de Dryden a envoyé deux véhicules sur les lieux de l'accident après avoir reçu un appel du chef Parry, à 12 h 26, leur demandant de lui envoyer une autopompe.

L'autopompe de la ville de Dryden, une fourgonnette, 10 pompiers et deux capitaines du service des incendies de la ville de Dryden sont arrivés à l'intersection à 12 h 44, 34 minutes après l'écrasement. (Au cours de son témoignage, M. Louis Maltais, le directeur du service des incendies de la ville de Dryden, a souligné qu'à 14 h 30 environ, il avait envoyé l'autopompe de la ville à l'aéroport pour offrir une protection incendie aux aéronefs qui auraient pu s'y poser, parce que tout le matériel de lutte contre les incendies de l'aéroport était sur les lieux de l'écrasement.)

À 12 h 45, environ 35 minutes après l'accident, il y avait sur les lieux sept véhicules de lutte contre les incendies en provenance de trois services distincts. On aurait pu déployer les lances à main de l'un ou l'autre de trois véhicules, le camion CFR Red 2, l'autopompe de l'UT of O équipé d'un réservoir portatif ou l'autopompe de la ville de Dryden, pour arroser d'eau ou d'un mélange de mousse et d'eau l'aéronef en feu. Aucune tentative n'a cependant été faite d'utiliser l'une ou l'autre de ces ressources pour combattre les incendies qui brûlaient autour de l'aéronef ou dans l'aéronef même avant 13 h 30, lorsqu'on a amené le camion-citerne de l'UT of O sur Middle Marker Road, à environ 150 verges des lieux de l'écrasement. Ce n'est que vers 14 heures environ, 1 heure et 50 minutes après l'écrasement, que les pompiers de l'UT of O se sont mis à arroser l'avion d'un mélange d'eau et de mousse pour tenter de maîtriser l'incendie.

Il y avait deux extincteurs de 30 livres à propulsion auxiliaire dans la fourgonnette du Chef Parry, Red 3 : un extincteur polyvalent standard à poudre chimique, et un extincteur spécialement destiné aux feux métalliques, comme les feux de freins de roue. Ni l'un ni l'autre n'a été utilisé contre l'incendie de l'aéronef. Le chef Parry a expliqué de la façon suivante pourquoi on ne les avait pas utilisés :

- R. ... Je savais qu'il s'agissait d'un F-28 et qu'il s'était écrasé dans un boisé épais. J'avais vu la fumée de loin et à mon arrivée et j'ai cru que des extincteurs de 30 livres n'auraient pas grand effet sur un sinistre de cette importance.

(Transcription, vol. 6, p. 251)

En réponse à une autre question, le chef Parry a cependant admis que les extincteurs auraient pu servir à maîtriser les petits foyers périphériques et les flambées soudaines décrits par les premiers sauveteurs arrivés sur les lieux.

En parlant de l'utilité du véhicule d'intervention rapide Red 1 pour la lutte contre les incendies, le chef Parry a déclaré que les lances du véhicules n'étaient assez longues que pour les feux très rapprochés. Il a déclaré dans son témoignage que Red 1 «est équipé de lances à deux agents extincteurs très courtes et très lourdes. Il est destiné à l'extinction

finale par intervention très rapprochée» (Transcription, vol. 7, p. 10-11). La fourgonnette Red 3 est resté stationnée à l'intersection tout l'après-midi et a servi de poste de commandement au chef Parry.

Au cours des audiences, le chef Parry a expliqué pourquoi il n'a pas demandé une deuxième fois à M. Rivard d'amener Red 2 près des lieux de l'écrasement sur Middle Marker Road :

R. Nous avons déjà une autopompe sur place. On peut pomper de l'eau avec une autopompe. Les autopompes peuvent aspirer toute l'eau dont elles ont besoin. Elles sont aussi équipées d'une grande quantité de lances à main. Nous en avons envoyé une sur place dès le début.

(Transcription, vol. 6, p. 253-54)

Le chef Parry faisait allusion à l'autopompe de l'UT of O qui était arrivée à l'intersection à 12 h 40 et qui était déjà stationnée sur McArthur Road trois minutes avant l'arrivée de Red 2. Bien qu'il admette avoir fait une erreur en signalant à Red 2 de s'engager sur Middle Marker Road à l'arrivée de celui-ci, il a dit qu'il avait agi par «instinct» et avait signalé à Red 2 de prendre Middle Marker Road sans se rendre compte qu'une ambulance s'y était déjà engagée.

De l'avis du chef Parry, les capacités de Red 2 en matière de lutte contre les incendies sont inférieures à celles de l'autopompe de l'UT of O et, en ses propres termes, il aurait pu être «désastreux que les pompiers des CFR tentent de déployer les lances à main de Red 2» (Transcription, vol. 6, p. 255). Le chef Parry estime qu'il aurait fallu tous les efforts de M. Kruger, de M. Rivard et ses propres efforts pour raccorder les 500 pieds de tuyaux jusqu'au lieu de l'écrasement et «qu'il nous aurait fallu très longtemps, à nous trois, pour amener cette lance jusque-là» (Transcription, vol. 6, p. 255). Il était aussi d'avis qu'il n'aurait plus été en mesure «de coordonner la venue et le déploiement de toutes les autres ressources nécessaires. Cela aurait été désastreux, à mon avis» (p. 256). Il a ajouté que même s'il avait été physiquement possible au personnel CFR de raccorder toutes les sections de tuyaux et de déployer la lance à partir de Red 2, il aurait fallu de 20 à 30 minutes pour faire le travail. Il a décidé d'établir un poste de commandement à la lumière de ce qu'il avait appris lors des exercices, et d'y rester, selon ses propres termes, «[d]ans toute la mesure du possible» (p. 257).

Le chef Parry a expliqué qu'il n'avait pas demandé qu'on amène Red 2 sur Middle Marker Road parce que Red 2 aurait été moins efficace que l'autopompe de l'UT of O. Même s'il a bien expliqué pourquoi cette dernière serait plus efficace, il n'a cependant pas pu expliquer pourquoi il ne l'avait pas envoyée près des lieux de l'écrasement sur Middle Marker Road le plus tôt possible après son arrivée. Il a déclaré ce qui suit au cours de son témoignage :

- R. ...Voici ce qui s'est vraiment passé... l'autopompe de l'UT of O est arrivée à peu près en même temps que Red 2 et je leur ai dit d'y aller et d'essayer de déployer une lance à main... C'est la première chose que j'ai dit lorsque l'autopompe est arrivée, d'essayer de déployer une lance à main.

(Transcription, vol. 8. p. 15)

Le sapeur-pompier M. Gerald McCrae était au volant du camion-citerne numéro 2 de l'UT of O. Il a témoigné que lorsqu'il est arrivé à l'intersection, il y avait là un policier de la PPO, près d'une voiture de patrouille, et que celui-ci lui avait dit de stationner son camion sur la droite de la route. Puis, quelqu'un lui a dit qu'«on avait besoin de planches d'immobilisation» (Transcription, vol. 8, p. 242). M. McCrae a trouvé deux mini-civière à l'arrière de la fourgonnette du chef Parry et il est parti avec, en courant, le long de Middle Marker Road. Il a déclaré avoir vu un grand nombre de survivants qui débouchaient sur la route pendant qu'il courait sur Middle Marker Road. Il a suivi un sentier jusqu'au lieu de l'accident où il a rencontré, à 40 pieds de l'aéronef, M<sup>me</sup> Nancy Ayer, une des survivantes, et il s'est immédiatement empressé de lui porter secours. Avec l'aide d'Allan Haw, employé de l'aéroport de Dryden, de Craig Brown, pilote à l'emploi de Terraquest, et d'Alfred Bertram, un des passagers, M. McCrae a transporté M<sup>me</sup> Ayer jusqu'à Middle Marker Road, puis jusqu'à l'intersection où on l'a placée dans une ambulance. M. McCrae a déclaré qu'aucun des pompiers de l'UT of O n'avait tenté d'amener l'autopompe ou le camion-citerne sur Middle Marker Road. Il a expliqué que «[n]ous avons plus ou moins suivi les instructions qu'on nous donnait à mesure que nous arrivions sur les lieux» (Transcription, vol. 8, p. 269-70). Il ne se souvient plus qui lui a demandé d'amener les civières et les planches d'immobilisation sur le lieu de l'accident, mais il a eu l'impression que son rôle, à ce moment-là, c'était de porter secours aux survivants, plutôt que de combattre l'incendie.

Nous ne saurons jamais de façon définitive si le chef Parry a vraiment donné l'instruction de «déployer une lance à main» ou non. Il se peut que l'instruction n'ait jamais été donnée, que les pompiers de l'UT of O ne l'ait pas entendue, qu'ils l'aient oubliée ou qu'ils n'en aient pas tenu compte. De toute façon, aucun des pompiers de l'UT of O n'a pris l'initiative de déployer une lance à main jusqu'au lieu de l'accident. Ce n'est que vers 13 h 30 que l'autopompe de l'UT of O a été amenée sur Middle Marker Road. Le chef Parry et le chef Nordlund de l'UT of O se sont rencontrés à 12 h 45 pour discuter de la situation, quelques minutes à peine après l'arrivée du camion-citerne de l'UT of O. Le chef Parry a mis le chef Nordlund au courant des mesures qu'il avait prises pour donner l'alerte aux différents services d'intervention, mais ils ne se sont pas consultés sur ce que chacun devait faire, et personne n'a parlé des lances

à main. Le chef Nordlund, comme bon nombre de ses pompiers, s'est ensuite immédiatement dirigé vers le lieu de l'écrasement. En se rendant vers l'aéronef, il a aidé à porter des civières jusqu'à Middle Marker Road. Il a déclaré qu'il était « finalement arrivé sur les lieux et qu'il avait dû prendre une ou deux minutes pour évaluer la situation » (Transcription, vol. 8, p. 109).

M. Rivard a reconnu que l'on aurait pu faire venir Red 2 sur Middle Marker Road près du lieu de l'accident. Il a aussi reconnu qu'il aurait pu rassembler plusieurs secouristes et déployer une lance à main à partir de Red 2 jusqu'à l'avion. M. Kruger a par ailleurs témoigné qu'il n'aurait fallu que quelques secondes pour raccorder deux sections de tuyaux. Quand on lui a demandé d'estimer combien de temps il aurait fallu à un pompier, aidé de secouristes civils, pour déployer 500 pieds de lances à main à partir de Red 2, M. Kruger a répondu que cela aurait pris de 15 à 20 minutes. Il a aussi déclaré qu'une lance à main aurait été utile pour le sauvetage de MM. Uwe Teubert et Michael Kliever, les deux derniers passagers tirés des débris de l'aéronef. Dans son témoignage, le chef Nordlund a déclaré qu'il aurait fallu moins de cinq minutes à un sapeur-pompier et deux ou trois volontaires pour déployer 500 pieds de tuyau, soit quatre sections de 100 pieds et deux sections de 50 pieds, jusqu'au lieu de l'écrasement.

Bien que le chef Parry ait convenu, lors de son témoignage, que la principale responsabilité des CFR était d'établir un corridor d'évacuation sécuritaire pour les passagers et les membres de l'équipage, il a soutenu que, dans ce cas-ci, « ce n'était pas possible » (Transcription, vol. 7, p. 48). Parce qu'il pensait que l'aéronef s'était écrasé trop loin dans le bois, parce que la fumée et même les flammes avaient diminué, et parce qu'il croyait les chances que quiconque ait survécu étaient minces, le chef Parry n'a même pas envisagé déployer un tuyau d'incendie à partir de Red 2 à travers le bois jusqu'au lieu de l'accident. Le chef Parry était d'avis que son premier impératif était de faire venir le plus d'aide possible, et que ni lui, ni ses chefs d'équipes, ni ses sapeurs-pompiers n'étaient en mesure de faire la différence à eux seuls.

Lorsqu'on lui a demandé s'il n'était pas tenu d'essayer de déployer tous les efforts possibles pour maîtriser l'incendie sur le lieu de l'écrasement, le chef Parry a répondu : « Non, je ne l'étais pas. À ce moment-là, il fallait que je m'occupe des blessés » (Transcription, vol. 7, p. 42). L'idée qu'il avait des obligations qu'il devait remplir sur la scène de l'accident illustre bien à quel point le chef Parry n'avait pas compris quelles étaient ses responsabilités en tant que chef des services CFR.

En parlant du camion-citerne CFR Red 2, le chef Parry a indiqué dans son témoignage que la décision de ne pas utiliser immédiatement Red 2 et ses lances d'incendie pour éteindre le feu sur la scène de l'accident était « fortuite » (p.68). On peut déduire de ce témoignage que le chef

Parry croyait qu'il était plus important de garder intacte la réserve d'eau du camion que de s'en servir pour éteindre le feu. Pour expliquer cette position apparemment incongrue, il a déclaré ceci :

- R. Une fois en place – s'il avait été mis en place et utilisé – ce camion ne dispose que d'une réserve d'eau limitée et il n'a pas de capacité de pompage; une fois vide, il ne servirait plus à rien et ne ferait que gêner pendant tout le reste de l'opération, tandis que l'autopompe, qui se trouvait sur les lieux à ce moment-là, a accès à une quantité d'eau illimitée parce qu'elle a des capacités de pompage et qu'elle peut être alimentée par des camions-citernes.

(Transcription, vol. 8, p. 64)

Le sapeur-pompier Rivard a exprimé un point de vue différent au cours de son témoignage. Si les circonstances avaient été propices, on aurait pu déployer des lances à main à la fois du camion-citerne Red 2 et du camion-citerne de l'UT of O.

Le chef Parry a admis au cours de son témoignage que si on répand la mousse en jet continu, il n'y en aura que pour huit ou neuf minutes environ, mais que si l'opérateur utilise des applications courtes plutôt qu'un jet continu, on peut la faire durer beaucoup plus longtemps. Le chef Parry a aussi admis que l'on aurait pu sans tarder commencer à répandre de la mousse à partir du camion d'incendie Red 2. L'autopompe de l'UT of O transporte et peut servir à répandre le même type de mousse «A Triple F» décrite plus bas.

M. Thomas Harris était à bord du vol 1363 et il a été le seul à sortir de l'avion par la sortie d'urgence gauche, s'infligeant en même temps de graves brûlures aux mains. M. Harris est ingénieur chimique et, à l'époque, il était conseiller technique principal à l'Abitibi Price de Thunder Bay. Dans son témoignage, il a déclaré qu'ayant été témoin de plusieurs incendies importants, et ayant assisté à des projections de films de formation sur les incendies et sur la lutte contre les incendies, il avait vu combien il était facile d'éteindre rapidement ce type d'incendie avec le matériel approprié et de la mousse.

M. Harris a déclaré que les flammes atteignaient deux à cinq pieds de hauteur lorsqu'il est sorti de l'avion. À peu près 10 minutes plus tard, il a vu deux sauveteurs arriver, qu'on a plus tard identifiés comme étant M. Kruger et un civil. À ce moment-là, les flammes s'élevaient à 5 à 10 pieds du côté gauche de l'appareil, et M. Harris est d'avis que si les sauveteurs avaient eu une lance d'incendie avec eux, ils auraient pu éteindre le feu sur le champ. Cela n'est pas impossible, mais comme on l'explique au chapitre 8, Intervention de la région de Dryden, il aurait été plutôt difficile d'amener une lance à main jusqu'à l'aéronef avant 12 h 50 environ, soit quelque 25 minutes plus tard.

## L'opinion des experts sur les activités des services CFR le 10 mars 1989

### **M. Brian Boucher**

M. Brian Boucher, pilote à Air Canada et spécialiste de la lutte contre les incendies a témoigné que la mousse fournie par Transports Canada et dont Red 2 était équipé est probablement la meilleure mousse disponible sur le marché et on en recommande l'utilisation dans tous les aéroports. Il a précisé que Red 2 transportait de la mousse formant une pellicule aqueuse, communément appelée «A Triple F», dont les caractéristiques d'extinction sont excellentes. Après avoir entendu le témoignage de M. Kruger sur l'importance de l'incendie à son arrivée sur les lieux et lui avoir parlé personnellement, M. Boucher en a conclu qu'un sapeur-pompier, avec la lance à main et la mousse de Red 2, aurait pu venir à bout de la plupart des foyers d'incendie en 10 minutes, et qu'il aurait fallu entre 20 et 30 minutes pour éteindre le feu complètement. M. Boucher est d'avis que si l'on avait amené une lance à main sur les lieux immédiatement, on aurait pu éviter que le fuselage ne soit complètement détruit par le feu et sauver l'enregistreur des données de vol. M. Boucher a ajouté ceci :

R. ... Le feu ne s'était pas encore communiqué au-delà du plancher. Il brûlait au plafond et se propageait vers le bas. Il n'a atteint les enregistreurs de vol que plus tard. Donc, si on avait pu le maîtriser en moins de... 15 à 20 minutes, vu que les enregistreurs sont conçus pour résister à une certaine quantité de chaleur, comme on l'a mentionné au cours d'autres témoignages, c'est fort probable que les enregistreurs des données de vol auraient été sauvés.

(Transcription, vol. 68, p. 113-14)

Il faut préciser que les services CFR de l'aéroport de Dryden fournissent de l'agent extincteur «A Triple F» au service des incendies de l'UT of O pour combattre les incendies d'aviation et que c'est de cette mousse que l'UT of O s'est servi le 10 mars 1989.

### **M. Jeffrey Hamilton**

On a demandé à M. Jeffrey Hamilton, agent des services d'urgence de Transports Canada et témoin-expert sur beaucoup de questions auprès de la Commission, de donner une évaluation de l'intervention des services CFR de Dryden lors de l'écrasement. On lui a aussi demandé son opinion sur les procédures utilisées durant l'avitaillement moteur en marche et sur le fait que les CFR n'aient pas gardé les routes d'accès ouvertes et déneigées.

Selon M. Hamilton, un sapeur-pompier CFR adéquatement formé n'aurait pas perdu la maîtrise de son véhicule en quittant la piste pour s'engager sur la voie de circulation et il aurait dû faire preuve de plus de prudence. Il croit aussi que la voie de circulation entre le poste des pompiers et la piste aurait dû être sablée. Il a déclaré que M. Rivard n'aurait pas dû s'arrêter pour refaire le plein du réservoir d'eau de Red 2. La défaillance du circuit de freinage du véhicule provoquée par un défaut connu et réparable est inacceptable. Tout en étant d'accord avec la décision du chef Parry d'établir son poste de commandement à l'intersection de McArthur Road et de Middle Marker Road et d'y rester, M. Hamilton est cependant d'avis que le chef Parry aurait dû donner l'ordre que les lances à main de l'autopompe de l'UT of O soient déployées pour combattre l'incendie de l'aéronef et que cet ordre aurait dû être donné immédiatement. De plus, il a mentionné que M. Kruger n'aurait pas dû donner sa veste de pompier, une des pièces de l'habit de protection, à l'un des survivants.

M. Hamilton en a conclu que le niveau d'efficacité de l'intervention du personnel CFR de l'aéroport de Dryden après l'écrasement de C-FONF était inacceptable, et il a répété que le manque de formation était la cause de certaines des erreurs qui ont été commises. M. Hamilton a déclaré que la mise sur pied du Programme de certification des sapeurs-pompiers de Transports Canada devait, à l'avenir, remédier à ce manque de formation et de connaissances, non seulement à l'aéroport de Dryden mais dans tous les aéroports possédés, exploités et subventionnés par Transports Canada et que ce programme «allait élever tous les sapeurs-pompiers de cette région, et même de tout le pays, au même niveau de formation pratique et théorique en tout ce qui touche leurs fonctions» (Transcription, vol. 34, p. 14).

### **M. Larry O'Bray**

À l'époque de l'accident, M. Larry O'Bray était surintendant des services CFR pour la Région centrale de Transports Canada et, à ce titre, il était responsable de la mise en application et de la coordination générale des programmes CFR de Transports Canada pour la Région centrale. Ses fonctions consistaient aussi à aider et à conseiller les directeurs des aéroports dans la gestion des programmes CFR, à diriger des programmes de formation et à évaluer les unités CFR de la Région centrale. Les agents des services d'urgence M. Jack Nicholson et M. Jeffrey Hamilton relevaient tous deux de M. O'Bray.

À la mi-janvier 1990, MM. O'Bray et Nicholson se sont rendus à l'aéroport de Dryden pour passer en revue avec le personnel CFR l'efficacité de son intervention lors de l'écrasement de l'aéronef d'Air Ontario. Cette visite avait pour but de parler de la mise en application du nouveau Programme de certification pour les sapeurs-pompiers de



Transports Canada avec le directeur Louttit et le chef Parry, et de passer en revue les événements du 10 mars 1989, y compris les erreurs commises et les procédures qu'auraient dû suivre les services CFR.

Au cours de son témoignage, M. O'Bray a résumé son opinion sur l'efficacité de l'intervention initiale de l'unité CFR et du service des incendies de l'UT of O. Il s'est dit d'accord avec le geste de M. Kruger qui est allé sur le lieu de l'écrasement pour faire une évaluation de la situation; il a cependant critiqué le manque de communication du chef Parry avec le chef des pompiers de l'UT of O à l'arrivée de ce dernier. En tant que sapeur-pompier expert, M. O'Bray est d'avis qu'un grand nombre de pompiers se sont laissés distraire de leur fonction principale à leur arrivée sur les lieux. Il a expliqué que cette indiscipline était due, jusqu'à un certain point, à un manque de formation adéquate et d'exercices répétitifs, ou à un manque de connaissances.

M. O'Bray a souligné qu'il était très évident au fil des ans et, à la lumière des comptes rendus de formation envoyés à Transports Canada par le chef Parry et le directeur Louttit et des évaluations faites par Transports Canada que les services CFR de Dryden n'avaient pas été adéquatement formés «dans le respect total des normes» de Transports Canada (Transcription, vol. 36, p. 14).

Je suis de l'avis de M. O'Bray que tout pompier qui n'a pas reçu la formation adéquate peut être victime de confusion sur la scène d'un écrasement et que Transports Canada devrait mettre sur pied un programme de formation visant à préparer les équipes CFR aux réalités d'une catastrophe aérienne comme celle qui s'est produite à Dryden. Les témoignages entendus ont démontré à ma satisfaction que la cause sous-jacente de la confusion dont ont été victimes les sapeurs-pompiers des services CFR est, en grande partie, le manque de formation adéquate et d'exercices répétitifs au niveau des unités CFR.

## **Tableaux de sauvetage d'aéronefs**

Le document AK-12-06-002 de Transports Canada sur les normes relatives à la formation des sapeurs-pompiers des services d'urgence des aéroports exige que les sapeurs-pompiers aient une connaissance poussée des points qui sont essentiels à une intervention efficace en cas d'accident ou d'incident d'aviation. L'alinéa 3.03 du document en question se lit comme suit :

### **3.03 Aéronef**

Les membres du personnel des SUA doivent avoir une connaissance poussée de tous les aéronefs qui fréquentent de façon régulière et continue leurs aéroports respectifs. Ils doivent acquérir ces connaissances par l'entremise d'un programme de formation et d'études

personnelles. On doit avoir une connaissance de la configuration, de la construction, de la capacité en passagers, de la capacité en carburant, et de l'emplacement des sorties. On doit aussi connaître en détail des dangers inhérents des aéronefs, comme par exemple, le type de carburant d'aviation utilisé, les caractéristiques des moteurs à réaction ou des hélices, les feux de roues, le comportement des matières explosives, les rotors d'hélicoptères, etc. Le chef des pompiers doit, par l'entremise d'examen donnés sur une base régulière, s'assurer que les connaissances de tous les membres du personnel sont à jour et adéquates. Les sapeurs-pompiers doivent avoir une connaissance détaillée des divers types d'incidents d'aviation, de leurs particularités, et des pratiques généralement acceptées sur la façon de les aborder. Le chef des pompiers doit mettre au point des tactiques d'intervention appropriées fondées sur les connaissances requises en matière d'aéronefs et d'aéroports, et sur les tactiques de base acceptées.

(Pièce 244)

M. Jack Nicholson, agent des services d'urgence de la Région centrale de Transports Canada et responsable de l'évaluation de l'unité CFR de Dryden au moment de l'accident, a témoigné que les tableaux de sauvetage d'aéronefs représentaient un élément important de la formation des sapeurs-pompiers. Les témoins que nous avons entendus à ce sujet sont aussi d'avis que ces tableaux sont essentiels pour l'identification des points cruciaux dont les sapeurs-pompiers doivent tenir compte durant une intervention en cas d'accident ou d'incident d'avion potentiel ou véritable. De même, il est important que les services CFR des aéroports aient en leur possession les tableaux de sauvetage de tous les aéronefs qui fréquentent l'aéroport sur une base régulière.

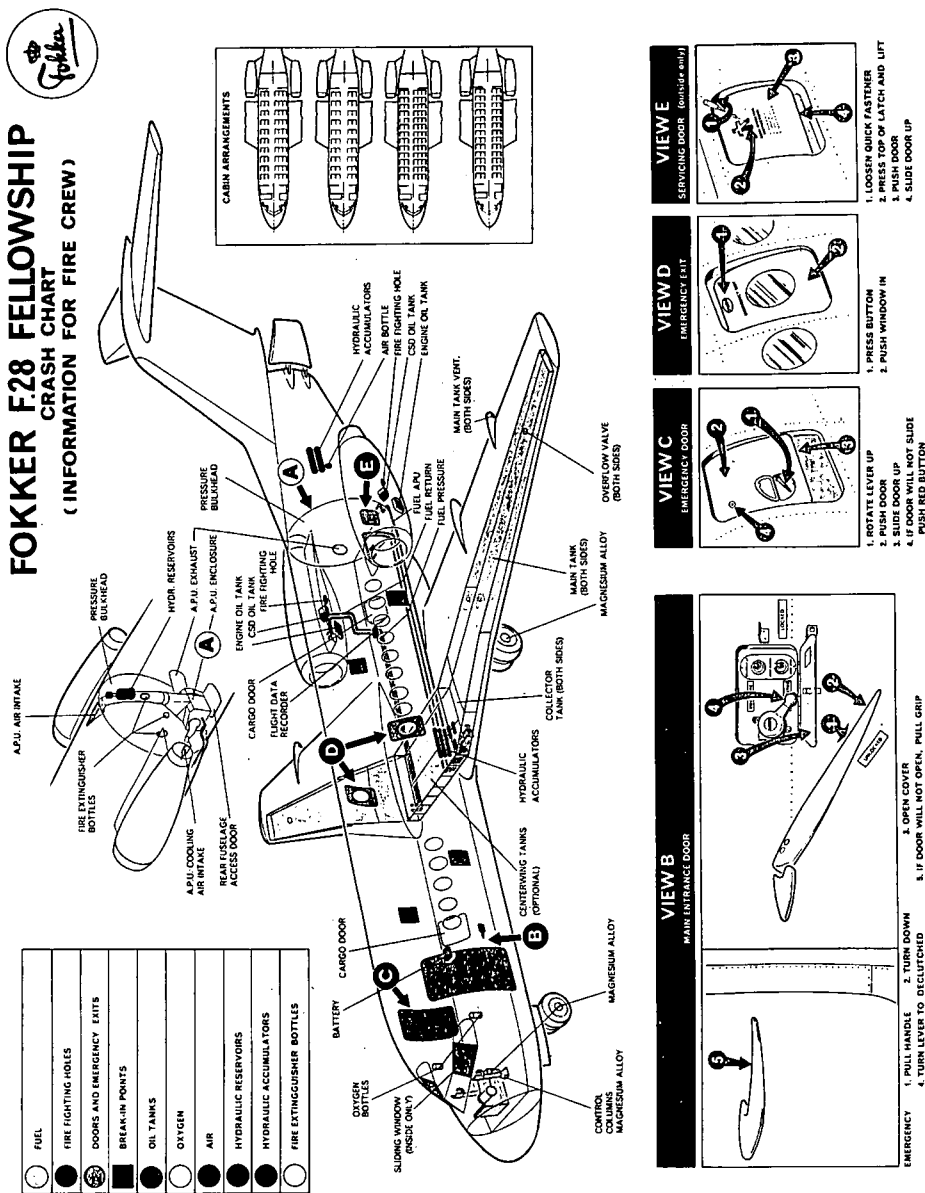
Le tableau de sauvetage des Fokker F-28 Mk3000 et 4000<sup>3</sup> (voir figure 9-2) donne des renseignements importants pour les pompiers et les sauveteurs sur l'emplacement et le fonctionnement des portes et des sorties d'urgence, sur la disposition des sièges et les corridors d'évacuation, de même que sur l'emplacement des composants dangereux comme le carburant d'aviation, les batteries, les conduites et récipients haute pression et les extincteurs de bord. Il donne aussi l'emplacement des enregistreurs de vol.

Le 10 mars 1989, à l'époque de l'écrasement de C-FONF, les aéronefs de transport des passagers qui fréquentaient de façon régulière l'aéroport municipal de Dryden étaient l'avion à réaction Fokker F-28 exploité par Air Ontario et l'avion turbo-propulsé JetStream 31 de British Aerospace exploité par Canadian Partner. L'aéroport de Dryden accueillait aussi à

---

<sup>3</sup> Le tableau de sauvetage pour le Fokker F-28 MK1000 démontre que la disposition intérieure et la configuration d'un MK1000 sont semblables à celles d'un Mk3000.

Figure 9-2 Tableau de sauvetage du Fokker F-28 (Pièce 75)



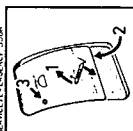
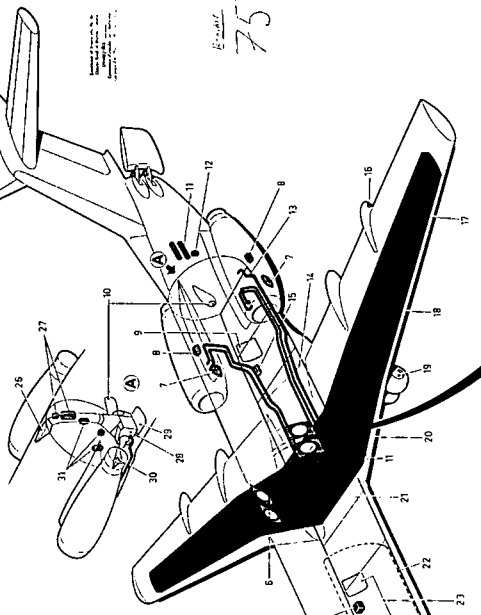
Fokker F-28 Mk 1000

Source : Fokker Aircraft

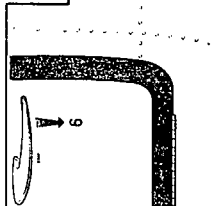
# FOKKER F28 CRASH CHART MK 3000 AND 4000



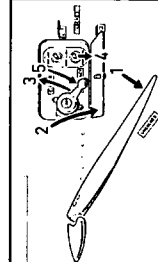
1	IN CABIN ENTRANCE
2	IN CABIN ENTRANCE
3	IN CABIN ENTRANCE
4	BATTERY
5	BATTERY
6	EMERGENCY EQUIPMENT
7	EMERGENCY EQUIPMENT
8	EMERGENCY EQUIPMENT
9	EMERGENCY EQUIPMENT
10	EMERGENCY EQUIPMENT
11	EMERGENCY EQUIPMENT
12	EMERGENCY EQUIPMENT
13	EMERGENCY EQUIPMENT
14	EMERGENCY EQUIPMENT
15	EMERGENCY EQUIPMENT
16	EMERGENCY EQUIPMENT
17	EMERGENCY EQUIPMENT
18	EMERGENCY EQUIPMENT
19	EMERGENCY EQUIPMENT
20	EMERGENCY EQUIPMENT
21	EMERGENCY EQUIPMENT
22	EMERGENCY EQUIPMENT
23	EMERGENCY EQUIPMENT
24	EMERGENCY EQUIPMENT
25	EMERGENCY EQUIPMENT
26	EMERGENCY EQUIPMENT
27	EMERGENCY EQUIPMENT
28	EMERGENCY EQUIPMENT
29	EMERGENCY EQUIPMENT
30	EMERGENCY EQUIPMENT
31	EMERGENCY EQUIPMENT



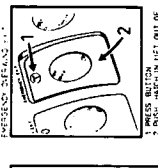
1. MAIN CABIN ENTRANCE  
2. MAIN CABIN ENTRANCE  
3. MAIN CABIN ENTRANCE



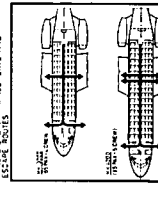
6. MAIN CABIN ENTRANCE



1. MAIN CABIN ENTRANCE  
2. MAIN CABIN ENTRANCE  
3. MAIN CABIN ENTRANCE  
4. MAIN CABIN ENTRANCE  
5. MAIN CABIN ENTRANCE  
6. MAIN CABIN ENTRANCE  
7. MAIN CABIN ENTRANCE  
8. MAIN CABIN ENTRANCE  
9. MAIN CABIN ENTRANCE  
10. MAIN CABIN ENTRANCE  
11. MAIN CABIN ENTRANCE  
12. MAIN CABIN ENTRANCE  
13. MAIN CABIN ENTRANCE  
14. MAIN CABIN ENTRANCE  
15. MAIN CABIN ENTRANCE  
16. MAIN CABIN ENTRANCE  
17. MAIN CABIN ENTRANCE  
18. MAIN CABIN ENTRANCE  
19. MAIN CABIN ENTRANCE  
20. MAIN CABIN ENTRANCE  
21. MAIN CABIN ENTRANCE  
22. MAIN CABIN ENTRANCE  
23. MAIN CABIN ENTRANCE  
24. MAIN CABIN ENTRANCE  
25. MAIN CABIN ENTRANCE  
26. MAIN CABIN ENTRANCE  
27. MAIN CABIN ENTRANCE  
28. MAIN CABIN ENTRANCE  
29. MAIN CABIN ENTRANCE  
30. MAIN CABIN ENTRANCE  
31. MAIN CABIN ENTRANCE



1. MAIN CABIN ENTRANCE  
2. MAIN CABIN ENTRANCE  
3. MAIN CABIN ENTRANCE  
4. MAIN CABIN ENTRANCE  
5. MAIN CABIN ENTRANCE  
6. MAIN CABIN ENTRANCE  
7. MAIN CABIN ENTRANCE  
8. MAIN CABIN ENTRANCE  
9. MAIN CABIN ENTRANCE  
10. MAIN CABIN ENTRANCE  
11. MAIN CABIN ENTRANCE  
12. MAIN CABIN ENTRANCE  
13. MAIN CABIN ENTRANCE  
14. MAIN CABIN ENTRANCE  
15. MAIN CABIN ENTRANCE  
16. MAIN CABIN ENTRANCE  
17. MAIN CABIN ENTRANCE  
18. MAIN CABIN ENTRANCE  
19. MAIN CABIN ENTRANCE  
20. MAIN CABIN ENTRANCE  
21. MAIN CABIN ENTRANCE  
22. MAIN CABIN ENTRANCE  
23. MAIN CABIN ENTRANCE  
24. MAIN CABIN ENTRANCE  
25. MAIN CABIN ENTRANCE  
26. MAIN CABIN ENTRANCE  
27. MAIN CABIN ENTRANCE  
28. MAIN CABIN ENTRANCE  
29. MAIN CABIN ENTRANCE  
30. MAIN CABIN ENTRANCE  
31. MAIN CABIN ENTRANCE



1. MAIN CABIN ENTRANCE  
2. MAIN CABIN ENTRANCE  
3. MAIN CABIN ENTRANCE  
4. MAIN CABIN ENTRANCE  
5. MAIN CABIN ENTRANCE  
6. MAIN CABIN ENTRANCE  
7. MAIN CABIN ENTRANCE  
8. MAIN CABIN ENTRANCE  
9. MAIN CABIN ENTRANCE  
10. MAIN CABIN ENTRANCE  
11. MAIN CABIN ENTRANCE  
12. MAIN CABIN ENTRANCE  
13. MAIN CABIN ENTRANCE  
14. MAIN CABIN ENTRANCE  
15. MAIN CABIN ENTRANCE  
16. MAIN CABIN ENTRANCE  
17. MAIN CABIN ENTRANCE  
18. MAIN CABIN ENTRANCE  
19. MAIN CABIN ENTRANCE  
20. MAIN CABIN ENTRANCE  
21. MAIN CABIN ENTRANCE  
22. MAIN CABIN ENTRANCE  
23. MAIN CABIN ENTRANCE  
24. MAIN CABIN ENTRANCE  
25. MAIN CABIN ENTRANCE  
26. MAIN CABIN ENTRANCE  
27. MAIN CABIN ENTRANCE  
28. MAIN CABIN ENTRANCE  
29. MAIN CABIN ENTRANCE  
30. MAIN CABIN ENTRANCE  
31. MAIN CABIN ENTRANCE

1. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
2. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
3. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
4. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
5. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
6. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
7. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
8. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
9. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
10. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
11. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
12. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
13. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
14. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
15. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
16. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
17. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
18. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
19. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
20. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
21. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
22. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
23. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
24. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
25. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
26. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
27. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
28. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
29. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
30. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC  
31. MAIN CABIN ENTRANCE TO ELECTRIC

l'occasion des Dash-8 de de Havilland, des Convair 580 et des turbo-propulsés HS-748 exploités par Air Ontario. Le chef Parry a témoigné que, sur les cinq aéronefs cités, les services CFR n'étaient en possession que du tableau de sauvetage du HS-748. Il se peut que l'absence d'un tableau de sauvetage pour le F-28 ait eu des conséquences en ce qui concerne l'accident de Dryden.

Il n'y avait pas de doute dans l'esprit du chef Parry et du chef d'équipe Kruger que les tableaux de sauvetage sont des outils inestimables et nécessaires pour renseigner les sapeurs-pompiers sur les points cruciaux de l'aéronef dont il faut tenir compte en cas d'accident. La preuve a démontré que le chef des pompiers était responsable de l'obtention des tableaux de sauvetage, pour l'aéroport municipal de Dryden du moins, et que Transports Canada n'a rien fait pour l'aider ou le conseiller sur la façon de se les procurer. Le chef Parry a déclaré avoir reçu le tableau de sauvetage du Fokker F-28 Mk3000/4000, reproduit ci-dessus, quelques jours à peine avant de comparaître devant la présente Commission d'enquête, soit plus de trois mois après l'écrasement du F-28. Il a aussi déclaré que lorsqu'il a communiqué avec Boeing-de Havilland Aircraft pour obtenir le tableau de sauvetage du Dash-8, on lui a répondu ne pas en avoir. Pour citer un exemple typique, j'ai été surpris d'apprendre durant le témoignage d'un représentant de Transports Canada que des aéroports de l'importance de Lester B. Pearson de Toronto n'étaient pas en possession des tableaux de sauvetage des aéronefs Boeing 747-400, un des plus récents modèles de la série. Le Boeing 747-400 diffère des autres Boeing 747 puisque la dérive renferme un réservoir de carburant. Je suis certain qu'il y a d'autre information et d'autres particularités au sujet de cet appareil que les services CFR devraient connaître.

Le problème de l'absence de tableaux de sauvetage ne se limite pas à l'aéroport municipal de Dryden. Durant son témoignage, M. Nicholson a déclaré qu'à sa connaissance, Transports Canada n'avait pas de politique exigeant que les aéroports aient des tableaux de sauvetage en leur possession. Le chef du service des incendies est quand même responsable de voir à ce que les équipes CFR aient en leur possession des renseignements du type de ceux que l'on retrouve sur les tableaux de sauvetage. Les témoignages d'autres représentants de Transports Canada ont révélé qu'il était laissé à l'initiative des chefs de pompiers des aéroports exploités par le Ministère d'assurer que les unités CFR se procurent les tableaux de sauvetage des aéronefs qui fréquentent l'aéroport sur une base régulière.

Il se trouve cependant que les chefs de pompiers ne sont peut-être pas les mieux placés pour faire la demande ou obtenir des tableaux de sauvetage auprès des constructeurs ou des exploitants d'aéronefs. Je suis d'avis, après l'audition de ces témoignages, que ce sont les transporteurs

qui devraient avoir la responsabilité de fournir aux services CFR de tous les aéroports qu'ils fréquentent les tableaux de sauvetage de tous les aéronefs qu'ils exploitent à partir de ces aéroports.

Je ne reviendrai pas en détail sur tous les témoignages qui ont soulevé la nécessité pour les services CFR d'avoir des tableaux de sauvetage en leur possession. Je me contenterai de dire que les tableaux de sauvetage sont des outils importants qui, conjointement à l'inspection visuelle sur place d'un aéronef, permettent aux sapeurs-pompiers de se familiariser avec les composants de l'aéronef qui pourraient s'avérer cruciaux en cas d'écrasement, d'incendie ou de sauvetage. Le chef d'équipe Kruger a confirmé au cours de son témoignage qu'après le sauvetage des vies humaines, son mandat secondaire était la préservation des indices et la protection du lieu de l'accident. Il a déclaré que la préservation des indices «est un devoir fondamental important» (Transcription, vol. 26, p. 143).

Il est raisonnable de supposer que si les services CFR de Dryden avaient mieux connu le F-28, par l'étude des tableaux de sauvetage et après s'être mieux familiarisés avec les éléments importants de l'aéronef, comme l'emplacement des enregistreurs de vol, tous les membres de l'équipe, y compris le chef des pompiers, auraient été plus en mesure de s'apercevoir qu'il était nécessaire de maîtriser l'incendie et de préserver la structure de l'appareil. Les témoignages ont révélé que les sapeurs-pompiers des services CFR ne savaient pas où se situaient les enregistreurs de vol du F-28. Il est clair que si les pompiers avaient été en possession de tableaux de sauvetage, on aurait eu une meilleure chance de sauver les enregistreurs de vol de la destruction et on aurait peut-être réussi à en analyser le contenu. On estime que les enregistreurs ont été exposés à des températures moyennes de 850 °C pendant deux heures, ce qui a entraîné la destruction des rubans. Si l'on avait réduit le temps d'exposition des enregistreurs à de si hautes températures, on aurait augmenté les chances que leur contenu soit récupéré.

À la suite de cet accident et des témoignages entendus par la Commission quant à l'absence des tableaux de sauvetage, M. Henry Moore, directeur des Services de sécurité des aéroports, Transports Canada, a témoigné qu'en août 1989, son personnel avait fait une enquête pour déterminer la disponibilité des tableaux de sauvetage sur une base nationale. À la suite de cette enquête, M. Moore a déclaré que Transports Canada n'était pas «aussi bien préparé» qu'il aurait dû l'être sur la question des tableaux de sauvetage. En conséquence, Transports Canada a émis à l'intention de toutes ses Directions régionales la directive suivante :

## SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES – TABLEAUX DE SAUVETAGE DES AÉRONEFS

L'administration centrale (AKOB) a effectué dernièrement une enquête auprès de tous les aéroports portant sur la disponibilité des tableaux de sauvetage des aéronefs.

Bien qu'il semble que, dans la plupart des cas, les tableaux sont disponibles, il est évident que ce ne sont pas tous les aéronefs qui sont couverts ni tous les tableaux qui sont à jour. Nous recommandons par conséquent que le personnel CFR régional aide les aéroports dont il est responsable à se conformer aux mesures suivantes :

- Se procurer des tableaux de sauvetage à jour pour tous les aéronefs de transport passagers régulier, nolisé ou cargo.
- S'assurer qu'il y a une copie de ces tableaux dans chaque véhicule CFR, au poste des pompiers pour des fins de formation et dans la salle de commandement d'urgence.
- S'assurer que les services CFR effectuent à l'aéroport des exercices de familiarisation portant sur tous les aéronefs, dans le cadre de leur programme de formation régulier.
- Il est fortement conseillé de munir l'aéroport des tableaux de sauvetage des autres aéronefs qui le fréquentent.

Veillez aviser l'administration centrale (AKOB) une fois que cette très importante exigence aura été satisfaite.

(Pièce 272)

J'ai été avisé que ces instructions, à l'intention des Directions régionales et concernant la fourniture de tableaux de sauvetage à tous les services CFR, s'appliquaient aussi bien aux aéroports possédés et exploités par Transports Canada qu'aux aéroports subventionnés par Transports Canada. M. Moore a aussi souligné qu'à l'avenir, Transports Canada allait s'assurer que les constructeurs et exploitants de nouveaux aéronefs fournissent à Transports Canada, dans le cadre du processus de certification de l'appareil, un tableau de sauvetage de l'appareil pour que Transports Canada puisse le distribuer à tous ses aéroports. Transports Canada a publié à cet effet une lettre de politique, datée du 6 février 1991, qui se lit en partie comme suit :

### ÉNONCÉ DE POLITIQUE

Tous les transporteurs canadiens qui entreprennent l'exploitation d'un nouveau type d'aéronef ou d'un nouvel aéronef qui n'a jamais été exploité au Canada seront dans l'obligation de fournir des tableaux de sauvetage de cet appareil. Le tableau en question devra

nous être fourni 25 jours ouvrables avant la mise en service commercial de l'appareil.

#### OBJET

Assurer que les Services d'urgence aéroportuaires (SUA) autrefois les Services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) des aéroports soient en possession de tableaux de sauvetage à jour avant la mise en service de l'aéronef.

Cette lettre de politique fera partie de la prochaine livraison du Manuel de certification des transporteurs aériens de Transports Canada.

Je souscris à cette initiative de Transports Canada qui permettra de s'assurer que les tableaux de sauvetage pour les aéronefs fréquentant les aéroports sur une base régulière et continue seront mis à la disposition des services CFR et que tous les transporteurs aériens canadiens qui commencent à exploiter un nouveau type d'avion ou un nouvel avion qui n'a jamais été exploité au Canada auparavant mettront à la disposition de Transports Canada les tableaux de sauvetage de ces appareils.

Je tiens à souligner que ces tableaux de sauvetage devraient être distribués à tous les aéroports, qu'il s'agisse d'aéroports possédés et exploités par Transports Canada, ou subventionnés par Transports Canada ou d'aéroports communautaires. Si des transporteurs de passagers utilisent un aéroport sur une base régulière et continue avec des aéronefs de transport de passagers, cet aéroport doit être doté des tableaux de sauvetage de ces appareils.

## **Formation et compétence du personnel de l'unité CFR de Dryden**

### **Politique de formation de Transports Canada**

Le manuel des normes relatives à la formation des services de sauvetage et de lutte contre les incendies de Transports Canada, qui était en vigueur à l'époque de l'accident, déclare ce qui suit au sujet de la politique de Transports Canada :

Des services de sauvetage et de lutte contre les incendies seront fournis à tous les aéroports exploités par Transports Canada et utilisés de façon régulière par des transporteurs commerciaux.

Le document ajoute ceci :



Les services de sauvetage et de lutte contre les incendies, dont les devoirs consistent à fournir des services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, seront appelés de temps en temps à faire face à une situation grave mettant en cause un accident d'aéronef important. Ce n'est donc que par l'entremise d'un programme de formation planifié et exécuté le plus soigneusement possible que l'on pourra assurer que le personnel et le matériel sera en mesure, si nécessaire, de faire face à un grave incendie d'aéronef. Les exigences en matière de formation se divisent en deux grandes catégories : la formation initiale et la formation continue.

(Pièce 243)

Le même manuel de Transports Canada souligne que l'objectif doit être «de former du personnel de SUA (Services d'urgence aéroportuaires) hautement qualifié capable de faire de la prévention incendie aussi bien que de maîtriser et éteindre les incendies». Le document soutient que les programmes de formation doivent permettre au personnel SUA d'acquiescer un haut niveau de connaissances et de compétences en matière de prévention, de maîtrise et d'extinction des incendies et de s'y maintenir. Les sapeurs-pompiers des aéroports doivent posséder une connaissance exhaustive de tous les véhicules des SUA de l'aéroport et de leur fonctionnement. Le manuel mentionne aussi que les sapeurs-pompiers doivent avoir une connaissance exhaustive de tous les aéronefs qui fréquentent de façon régulière et continue leurs aéroports respectifs. Ils doivent aussi connaître à fond l'aéroport et ses environs, être au fait des dangers naturels et artificiels qui se trouvent dans leur zone d'intervention, et acquiescer, par la formation et l'étude, une bonne connaissance des routes principales et secondaires qui sillonnent leur zone d'intervention. Le document dit aussi qu'en toutes circonstances, le chef des pompiers doit faire en sorte, par de la formation, des vérifications régulières et des tests, que les connaissances de tous les sapeurs-pompiers quant à tous les aspects de leurs fonctions et responsabilités sont à jour et suffisamment complets, et que ces derniers sont en mesure d'en faire la démonstration.

La Direction des services de sécurité de la Région centrale de Transports Canada, dont l'aéroport de Dryden fait partie, se composait au moment de l'accident de trois sapeurs-pompiers CFR d'expérience : le surintendant Larry O'Bray et les agents des services d'urgence Jack Nicholson et Jeffrey Hamilton.

La Direction est responsable de l'évaluation et de la formation des services CFR de 23 aéroports, parmi lesquels on retrouve des aéroports possédés et exploités par Transports Canada, des aéroports possédés et subventionnés par Transports Canada, et des aéroports possédés par Transports Canada et loués à long terme (voir figure 9-3). D'après

M. O'Bray, la moitié des aéroports subventionnés par Transports Canada se situent dans la Région centrale.

La Direction conseille et renseigne les responsables de la Région centrale et d'Ottawa relativement aux services CFR de la Région centrale. Elle est aussi responsable de la formation et de l'évaluation des programmes CFR et des programmes de prévention des accidents et des incendies en plus de conseiller et de renseigner les directeurs d'aéroports et les chefs des pompiers de la région. Par nécessité, l'organisation de M. O'Bray doit se fier presque exclusivement aux directeurs d'aéroports et aux chefs de pompiers pour maintenir les sapeurs-pompiers CFR au niveau de connaissances, de formation et de compétences approprié et pour voir à ce que le matériel et les installations des aéroports soient en bon état. Transports Canada s'attend à ce que les chefs des pompiers des aéroports exploités par Transports Canada possèdent un certain nombre d'années d'expérience dans le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aviation, et dans la lutte contre les incendies en général. Ils devraient aussi posséder une certaine expérience dans la direction d'un tel service. Transports Canada se sert habituellement de concours pour trouver les membres de son personnel qui sont les plus aptes à occuper le poste de chef de pompiers pour ses aéroports. Le Ministère est donc en mesure d'exercer un certain contrôle sur les nominations des chefs de pompiers des aéroports possédés et exploités par Transports Canada.

M. O'Bray a mentionné que l'appui et la collaboration du directeur de l'aéroport sont essentiels au maintien d'un bon programme CFR. Dans une hiérarchie comme celle de Transports Canada, c'est le directeur de l'aéroport qui est en fin de compte responsable du maintien d'un bon programme CFR à l'aéroport. Si ce directeur de l'aéroport ne prend pas toutes les mesures pour mettre en place et maintenir un bon programme CFR, la Direction de M. O'Bray peut approcher le directeur général de la Région ou le directeur des exploitations du Groupe des aéroports de la Région centrale qui verra à ce que le directeur d'aéroport en question se conforme aux documents d'orientation de Transports Canada. Les directeurs des aéroports internationaux, comme celui de Winnipeg, aussi situé dans la Région centrale, sont placés directement sous la coupe du directeur général du Groupe d'exploitation des aéroports de l'administration centrale de Transports Canada à Ottawa. Pour résumer, les aéroports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant doivent répondre aux normes et exigences en matière de services CFR détaillées dans les différents documents de politique AK de Transports Canada.

M. O'Bray a expliqué qu'il donne deux cours de formation initiale par année au personnel CFR de la Région centrale, soit un programme de deux semaines à l'intention des sapeurs-pompiers professionnels et un cours d'une semaine à l'intention des pompiers auxiliaires. Les sapeurs-

pompiers professionnels des aéroports non possédés et exploités par Transports Canada sont invités à suivre le cours destiné aux professionnels.

De plus, la Direction des services de sécurité de M. O'Bray fait chaque année une évaluation de chacune des unités CFR professionnelles de la Région centrale. Cette évaluation consiste à visiter l'aéroport, à tenir une séance de compte rendu avec le directeur de l'aéroport et le chef des pompiers, et à évaluer les capacités de l'unité au moyen des différents tests et exercices. Le directeur de l'aéroport et le chef des pompiers sont informés de la performance de leurs services à la fin de l'évaluation et un rapport écrit est envoyé au directeur de l'aéroport. La Direction des services de sécurité s'attend à ce que les chefs de pompiers continuent à donner de la formation de façon régulière et à ce qu'ils offrent annuellement des cours aux unités CFR auxiliaires afin d'accroître le niveau de leur propre programme de formation.

Au cours de son témoignage, M. Hamilton a défini un sapeur-pompier «professionnel» comme étant un membre à temps plein et rémunéré de l'unité CFR, n'ayant pas d'autre occupation, responsable de la lutte contre les incendies et chargé de mettre en vigueur le programme CFR de l'aéroport, y compris la prévention des incendies. Il a cité Brandon comme exemple d'un aéroport où le personnel CFR est mixte, c'est à dire que le chef des pompiers est un salarié, engagé à temps plein qui n'a pas d'autre occupation, tandis que les autres sapeurs-pompiers sont des auxiliaires.

Durant son témoignage, M. Hamilton a décrit les fonctions et responsabilités des sapeurs-pompiers, des officiers du service des incendies, et du chef des pompiers dans le fonctionnement journalier du service. Il a témoigné qu'en plus de devoir s'acquitter de ses tâches normales durant son tour de veille, chaque sapeur-pompier doit faire deux heures de formation chaque jour en moyenne, réparties sur une période d'un mois. Les officiers du service, en plus d'être responsables de leurs propres tâches de sapeurs-pompiers et de la formation, sont chargés de superviser les autres sapeurs-pompiers durant leur tour de veille et de voir à ce que les tâches assignées durant la veille ont été exécutées. Les officiers doivent aussi s'assurer que le programme de formation mis sur pied par le chef des pompiers se déroule correctement. Le chef des pompiers, qui est responsable de sa propre formation en tant que sapeur-pompier, est aussi responsable de la conception du programme de formation des sapeurs-pompiers CFR et de sa mise en application. Bien qu'à titre de gestionnaire du poste des pompiers, il ait la possibilité de charger quelqu'un d'autre de la formation, c'est sur lui que repose l'ultime responsabilité de son bon fonctionnement, y compris l'affichage du calendrier de formation mensuel. Toutes les tâches, tous

Figure 9-3 Aéroports et aérodromes dans la région centrale



Source : Pièce 245

les programmes et toute la formation doivent être réalisés en conformité avec les documents de politique AK de Transports Canada.

Tous les sapeurs-pompiers de la Région centrale doivent subir deux examens de la Région et un examen de l'administration centrale à chaque année. Les officiers du service des incendies ont la responsabilité de vérifier les connaissances des sapeurs-pompiers et de leur faire subir des examens sur une base régulière. En plus de devoir eux-mêmes réussir un examen, les officiers doivent aussi faire l'objet d'une évaluation annuelle de la part du chef des pompiers. Le chef des pompiers est responsable devant le directeur de l'aéroport de voir à ce que tous les examens soient donnés et que toutes les évaluations CFR soient faites conformément aux directives de politique AK de Transports Canada. Il n'existe aucune disposition dans les politiques de Transports Canada qui exige que le chef des pompiers subisse les examens qui sont soumis aux sapeurs-pompiers et aux officiers. Transports Canada s'attend à ce que les chefs de pompiers prennent des mesures pour que tous les postes de pompiers CFR soient munis de la documentation nécessaire, à savoir les documents AK et les manuels de Transport Canada, les manuels de la National Fire Protection Association (NFPA), et pour que les sapeurs-pompiers s'en servent pour suivre un programme d'études personnelles. Le chef des pompiers doit mettre le programme sur pied et les officiers et les sapeurs-pompiers sont individuellement responsables de faire en sorte que les programmes d'études et de formation sont bien exécutés.

En plus d'effectuer chaque année une évaluation des toutes les unités CFR de la Région centrale, la Direction des services de sécurité étudie aussi les rapports de formation préparés par les chefs de pompiers et approuvés par le directeur de l'aéroport, sur qui incombe la responsabilité de faire parvenir les rapports en question au Service de sécurité de la Région Centrale. Le rapport consiste en un formulaire détaillé que le chef des pompiers doit remplir et qui donne la liste de tous les cours donnés durant une période de six mois dans les domaines suivants :

- Exercices d'incendies
- Matériel didactique
- Formation sur la conduite des véhicules
- Familiarisation avec les aéronefs
- Exercices régionaux
- Autres exercices pratiques sur les aéronefs
- Exercices pratiques sur les structures
- Formation théorique
- Visionnement de films didactiques
- Commentaires du chef des services d'urgence (CFR)
- Commentaires du directeur de l'aéroport

- Commentaires de la Direction régionale
- Commentaires de l'administration centrale

Les évaluations annuelles permettent à Transports Canada de passer en revue les installations de l'aéroport, d'inspecter les véhicules et le matériel, et d'évaluer la capacité des sapeurs-pompiers CFR à répondre à un appel d'urgence. Sur la plupart des aéroports, on a aménagé loin des pistes et des édifices des espaces spécialement conçus pour y faire brûler du carburant où le personnel CFR peut effectuer des exercices d'incendies en conditions réelles. Ces exercices permettent de déployer les véhicules et les lances à main pour éteindre des incendies alimentés par du carburant semblables à ceux qu'on peut s'attendre à trouver en cas d'écrasement d'aéronef.

La majeure partie de la formation des sapeurs-pompiers porte sur leur capacité à intervenir en cas d'incendie d'un aéronef. La Direction des services de sécurité organise toujours des exercices d'incendie en conditions réelles «hot drill» durant sa session annuelle de cours. Les unités CFR doivent aussi se livrer à des exercices «hot drill» en conditions réelles réguliers dans le cadre de leur programme de formation. Les agents des Services d'urgence de Transports Canada font chaque année l'évaluation des capacités des sapeurs-pompiers CFR à combattre des incendies en conditions réelles.

## **Politique de formation de la direction de l'aéroport de Dryden**

Le personnel de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden a reçu un cours de formation initiale en lutte contre les incendies de deux semaines à Winnipeg en automne 1982, peu de temps après l'embauche du chef Parry et des sapeurs-pompiers professionnels à temps plein. Bien qu'il ait eu une certaine expérience avec une compagnie minière en tant que capitaine de la brigade des incendies et une certaine formation à titre de membre d'une équipe de sauvetage pour mines souterraines, M. Parry n'avait aucune expérience active de la lutte contre les incendies. Contrairement à Transports Canada qui n'engage que des personnes ayant de l'expérience dans la lutte contre les incendies et qui organise des concours pour doter les postes de chefs de pompiers, la Commission de l'aéroport de Dryden a engagé tous ses sapeurs-pompiers, y compris son chef des pompiers, en dehors du personnel de Transports Canada. Le chef Parry n'avait pas l'expérience en lutte contre les incendies que Transports Canada exige de ses candidats; M. O'Bray était cependant d'avis que Transports Canada pourrait lui donner la formation adéquate s'il était «réceptif». M. O'Bray a déclaré au cours de son témoignage qu'il était difficile de trouver des chefs de pompiers pour les aéroports

subventionnés. Bien que Transports Canada ait annoncé dans tous ses postes CFR son intention d'engager un nouveau chef de pompiers, selon les propres termes de M.O'Bray, «personne ne semblait vouloir faire le saut» (Transcription, vol. 35, p. 39).

À la fin de la deuxième semaine du cours de formation initial, M. O'Bray s'est dit satisfait de la formation des sapeurs-pompiers CFR de Dryden et les a déclarés en mesure de compléter leur propre formation sur place et de former rapidement une bonne équipe de sauvetage et de lutte contre les incendies. Le chef Parry et le directeur de l'aéroport faisaient parvenir à Transports Canada, au début, à tous les trimestres, et, à partir de 1987, deux fois par année, des comptes rendus de formation indiquant le matériel utilisé, le genre de formation donnée et d'études faites durant cette période. Le chef Parry et M. Louttit se servaient du formulaire pour faire connaître à Transports Canada toutes leurs préoccupations ou tous leurs commentaires. La Direction des services de sécurité de la Région Centrale a commencé à effectuer des évaluations annuelles de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden au début de 1984. Un grand nombre de copies de comptes rendus de formation et de rapports d'évaluation ont été examinés.

Je ne me propose pas d'examiner en détail les comptes rendus de formation de l'aéroport de Dryden ou les rapports d'évaluation préparés par les agents des services d'urgence; il y a toutefois deux points qui m'inquiètent sur ces comptes rendus et rapports. Le premier point vise les lacunes au niveau de la formation donnée aux unités CFR de l'aéroport de Dryden au cours des années et le refus continu du directeur de l'aéroport et du chef des pompiers de mettre en application le programme de formation prévu, en dépit d'exhortations répétées des agents de la Région centrale de Transports Canada à cet effet. Le deuxième point porte sur la façon inadéquate dont Transports Canada a essayé de faire en sorte que l'unité CFR de Dryden reçoive la formation prévue.

Il est clair, à la lumière des témoignages et des documents qui ont été présentés devant moi, que, depuis la création d'une unité CFR professionnelle à Dryden, le chef Parry n'a jamais mis sur pied un programme de formation soigneusement planifié et exécuté, comme l'exigent les documents de politique de Transports Canada. De plus, les éléments de preuve ont clairement démontré que le chef Parry ne tenait jamais, et même se refusait à tenir, des exercices d'incendie en conditions réelles. Il n'exigeait pas non plus que ses chefs d'équipe tiennent un nombre suffisant d'exercices d'incendie en conditions réelles qui auraient pu assurer que les sapeurs-pompiers et le matériel soient en mesure de maîtriser un incendie d'aéronef important. Le directeur Louttit tolérait et appuyait la position du chef Parry au sujet de la formation, comme l'indiquent ses commentaires sur les comptes rendus de formation.

Même si le chef Parry et le directeur Louttit ont prétendu avoir dû réduire la quantité de formation donnée à cause de restrictions budgétaires, M. O'Bray a soutenu que tous les fonds nécessaires pour la formation CFR avaient toujours été accordés et mis à la disposition de l'aéroport de Dryden. M. O'Bray a témoigné qu'en même temps que la Direction des services de sécurité faisait part à l'aéroport de Dryden que les fonds étaient disponibles et les enjoignait de commencer à donner la formation, le directeur et le chef des pompiers de l'aéroport de Dryden faisaient tout simplement fi de sa demande d'augmenter le niveau de formation et refusaient même de suivre les conseils et instructions de Transports Canada, prétextant à chaque fois que les restrictions budgétaires les y obligeaient.

Après avoir examiné le compte rendu de formation portant sur la période allant du 1<sup>er</sup> octobre au 31 décembre 1986, selon lequel «aucun exercice en conditions réelles n'avait été effectué», M. O'Bray a déclaré qu'il avait appelé le chef des pompiers et le directeur de l'aéroport et qu'il leur avait laissé entendre qu'il ne devrait pas y avoir de problème parce que les fonds leur avaient déjà été accordés (Transcription, vol. 35, p. 69). Lorsqu'on lui a demandé ce qu'ils avaient répondu, M. O'Bray a témoigné comme suit :

- R. Spécifiquement, le chef Parry a répondu qu'ils fonctionnaient en vertu d'un budget global et que les fonds allaient être attribués à d'autres services de l'aéroport.
- Q. Et je suppose que vous lui avez exprimé votre désaccord?
- R. Oui monsieur, c'est ce que j'ai fait.

(Transcription, vol. 35, p. 69)

Parce que M. O'Bray était inquiet au sujet de la position exprimée dans les comptes rendus de formation quant aux restrictions budgétaires, il a fait une enquête auprès d'agents d'aéroports communautaires de la Région centrale et ces derniers lui ont dit qu'en autant qu'ils étaient concernés, les fonds étaient disponibles et que l'aéroport de Dryden avait l'argent nécessaire pour réaliser son programme de formation CFR.

Cette position prise par le chef Parry n'était pas un cas isolé. Le 10 octobre 1989, sept mois après l'écrasement de C-FONF, les deux agents des services de sécurité de la Région centrale, Jack Nicholson et Jeffrey Hamilton, ont effectué une évaluation sur place de l'unité CFR de Dryden. M. Hamilton a témoigné qu'ils voulaient pour savoir pourquoi le programme de formation CFR n'était pas mis en application. À leur arrivée à Dryden, ils ont rencontré le chef Parry, qui agissait à titre de directeur intérimaire de l'aéroport à ce moment-là. Au cours de la réunion, on a demandé au chef Parry pourquoi il n'utilisait pas les fonds destinés à la formation pour acheter du carburant et effectuer des



exercices d'incendies en conditions réelles et M. Hamilton a ainsi témoigné :

- R. M. Parry a dit à M. Nicholson qu'il ne dépensait pas d'argent pour acheter du carburant, que les fonds qu'ils avaient reçus ne seraient pas utilisés pour l'achat de carburant et qu'il n'avait pas l'intention, qu'il n'était pas obligé de le dépenser pour acheter du carburant à des fins de formation.

(Transcription, vol. 33. p. 202)

M. Hamilton a déclaré au cours de son témoignage qu'il avait ressenti deux impressions très claires : que le chef Parry ne voulait pas effectuer de formation, et qu'il était certain de pouvoir prendre l'argent accordé pour la formation CFR et de l'utiliser pour payer d'autres services de l'aéroport. Cette visite du mois d'octobre 1989 était la première de M. Hamilton à l'aéroport de Dryden et il était en désaccord avec la position du chef Parry.

La preuve indique que dès 1986, M. Louttit et le chef Parry n'utilisaient pas les fonds destinés à la formation CFR ou utilisaient les fonds pour couvrir d'autres dépenses de l'aéroport depuis 1986. Cette situation s'est poursuivie après de l'accident du C-FONF et du début des travaux de la présente Commission d'enquête, comme le démontre l'évaluation d'octobre 1989.

M<sup>me</sup> Paulette Théberge, agent financier de la Région centrale de Transports Canada responsable de l'aéroport municipal de Dryden et de la Commission de l'aéroport de Dryden, a témoigné que des fonds étaient spécialement prévus dans chaque budget annuel pour l'achat de carburant et d'agent extincteur à des fins de formation. Par exemple, en 1988, l'aéroport de Dryden a déposé une demande de budget de 30 000 \$ pour l'achat de carburant et d'agent extincteur à des fins d'exercices d'incendies. Après négociations, Transports Canada lui a accordé la somme de 17 500 \$; cependant, le montant effectivement utilisé à cette fin ne s'élève qu'à 5 088 \$. Elle ne sait pas de quelle façon le reste de l'argent a été dépensé. M<sup>me</sup> Théberge pense aussi que plus de 12 000 \$ de la somme accordée pour l'achat de carburant et d'agent extincteurs pour la formation semblent avoir été employés pour couvrir les frais d'autres services de l'aéroport. Elle croit aussi que le chef des pompiers et le directeur de l'aéroport n'avaient aucune raison légitime d'utiliser les fonds destinés à la formation pour remédier à l'insuffisance de fonds de l'ensemble du budget (Transcription, vol. 36, p. 203).

Le surintendant O'Bray a témoigné qu'il avait parlé aux agents de l'aide financière et aux agents des aéroports communautaires de Transports Canada qui lui avaient dit que les sommes nécessaires à la formation étaient disponibles. Par contre, il ne leur a pas spécifiquement demandé d'exiger de la part de M. Louttit et du chef Parry qu'ils

utilisent les fonds accordés pour la formation aux fins qui leur étaient destinées. Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il n'avait pas exigé des agents de Transports Canada qu'ils fassent en sorte que les fonds accordés soient utilisés correctement, M. O'Bray a répondu ce qui suit :

- R. Peut-être – notre philosophie a toujours été de nous adresser à ceux que ... nous croyons être les cadres hiérarchiques de ces aéroports. Mais comme nous nous en sommes rendu compte tout au cours de cette période ... nos agents n'avaient pas non plus de pouvoir hiérarchique sur ces aéroports.
- Q. Les responsables des aéroports communautaires qui se trouvaient de fait dans la même région n'avaient donc pas de pouvoir hiérarchique sur les aéroports communautaires – ou sur les aéroports subventionnés?
- R. C'est ce que je comprends, oui.

(Transcription, vol. 35, p. 70)

M. O'Bray a aussi répété au cours de son témoignage qu'il «recevait des messages» de la haute direction du Groupe des autorités aéroportuaires d'Ottawa à propos de l'absence de caractère exécutoire des normes AK dans les aéroports subventionnés.

## **Politique de Transports Canada relativement aux aéroports subventionnés**

Les témoignages entendus au cours des audiences de la Commission ont démontré que le personnel de Transports Canada était incapable de persuader ou de forcer la direction de l'aéroport de Dryden à former ses sapeurs-pompier à un niveau de compétence qu'il jugeait satisfaisant. L'enquête a aussi clairement démontré que la direction de l'aéroport de Dryden, et le chef Parry en particulier, n'a rien fait pour que les sapeurs-pompier de l'unité CFR de l'aéroport de Dryden reçoivent la formation nécessaire pour être en mesure de remplir leurs fonctions et de s'acquitter de leurs responsabilités adéquatement en tant que sapeurs-pompier.

Au cours de l'été et de l'automne 1986, le Conseil d'examen des programmes (CEP) de Transports Canada a annoncé au directeur exécutif du Groupe des aéroports de l'époque, M. David McAree, que l'on n'allouerait plus de fonds additionnels pour les aéroports subventionnés. À la suite de quoi, M. McAree, en sa qualité de cadre supérieur responsable de l'exploitation des aéroports canadiens, a fait part de cette nouvelle politique aux Régions par l'entremise d'une note de service, datée du 3 octobre 1986 et intitulée Subventions et contributions aux aéroports subventionnés, qui les enjoignait de prendre à l'égard des aéroports subventionnés les mesures suivantes :

Par conséquent, vous serez dans l'obligation de mener des négociations fermes et serrées dans le but de contrôler les coûts; il faudra que les normes soient réexaminées et que les aéroports locaux aient plus de flexibilité et de liberté pour gérer. De plus, il faudra mettre l'accent sur les initiatives qui pourraient générer des revenus.

À cette fin, nous reconnaissons que les aéroports subventionnés devront s'écarter des normes en vigueur dans les aéroports exploités par le Ministère. Par contre, il ne faudra pas permettre sous aucune circonstance que les normes de sécurité et de sûreté soient compromises.

(Pièce 279)

En même temps, le Groupe des aéroports annonçait aux aéroports subventionnés qu'à cause de restrictions budgétaires, et puisqu'ils n'allaient pas recevoir tous les fonds dont ils auraient besoin pour assurer que les normes de l'aéroport soient maintenues, Transports Canada allait permettre un assouplissement des normes; cependant les normes de sûreté et de sécurité devaient être respectées.

Diverses régions commencèrent à demander à la Direction du Groupe des aéroports des clarifications relativement aux normes qui devaient être respectées par les aéroports subventionnés. La première demande de clarification est parvenue de la Région du Pacifique. M. McAree a répondu à toutes les régions par l'entremise d'une note de service datée du 20 octobre 1986 :

À cause des restrictions présentes et futures des ressources financières et à la lumière des avis juridiques reçus, il a été décidé que nous ne devrions pas nous préoccuper de l'exploitation journalière comme telle des aéroports subventionnés, sauf pour ce qui est :

- a) de la sécurité et de la sûreté
- b) de la réglementation – côté piste
- c) de l'optimisation des ressources – côté ville.

Les documents AK sont considérés comme les documents d'orientation de Transports Canada et, en tant que tels, ils ne peuvent être légalement imposés aux aéroports subventionnés sauf dans le cas où ils ont été rendus exécutoires par le biais d'une réglementation ou s'ils ont été incorporés à celle-ci, ou s'ils faisaient partie du document d'entente ou du bail avant leur signature par les deux parties.

Bien qu'il soit souhaitable que les aéroports subventionnés respectent les normes de Transports Canada, nous reconnaissons qu'ils peuvent juger nécessaire de s'écarter des normes AK en vigueur dans les aéroports exploités par Transports Canada. Par contre, en aucun cas doit-on permettre que les normes de sécurité et de sûreté soient compromises.

Le CEP a donné l'instruction de réexaminer les normes et de donner plus de liberté de gestion aux aéroports municipaux, de les

encourager à être plus flexibles sur les questions non reliées à la sécurité et sur le prélèvement des taxes d'atterrissage et d'aéroport. Voir ma note de service du 3 octobre 1986 relativement à votre niveau de référence préliminaire pour 1987/88.

On peut continuer à envoyer les documents AK aux aéroports subventionnés à titre de renseignements et d'outils d'orientation.

(Pièce 280)

Ces deux notes de service indiquent qu'il fallait exercer un contrôle moins serré sur les aéroports subventionnés et que les directeurs de ces aéroports n'étaient pas tenus de respecter les normes spécifiées dans les documents d'orientation de Transports Canada, à l'exception de celles qui ont trait à la sécurité et à la sûreté, à la réglementation aérienne, et à l'optimisation des ressources. Dans la Région centrale, du moins, les agents des services d'urgence ont mis en doute le fait que les aéroports subventionnés puissent s'écarter des exigences énoncées par les documents AK relativement aux normes CFR et à la formation.

Les agents des services de sécurité Nicholson et O'Bray ont soutenu que les fonds accordés pour la formation du service CFR ne devaient être utilisés que pour la formation CFR. Pour employer les paroles de M. O'Bray : «Presque tout le monde était dans la confusion, avec tous ces documents qui nous parvenaient et qui parlaient de sécurité et de sûreté, à savoir si les services CFR, c'était une question de sécurité ou de niveau de service» (Transcription, vol. 35, p. 79). M. O'Bray a déclaré qu'à l'intérieur de sa Direction, M. Nicholson considérait que la question des services CFR en était une de sécurité et que Transports Canada devrait être ferme et exiger que la formation soit maintenue dans les aéroports subventionnés à un niveau qui serait satisfaisant aux yeux de Transports Canada. M. O'Bray a témoigné qu'il était du même avis. Mais les instructions données par les échelons de gestion supérieurs de l'administration centrale de Transports Canada et la position prise par la Direction des aéroports communautaires de Transports Canada indiquaient que la question des CFR n'en était pas une de sécurité mais qu'il s'agissait d'un niveau de service. M. O'Bray avait le sentiment que l'administration centrale de Transports Canada et la Direction des aéroports communautaires étaient d'accord pour que l'on permette aux aéroports subventionnés de s'écarter des exigences en matière de formation CFR puisque les CFR n'étaient pas une question de sécurité.

Il est évident que, dans le cadre des efforts de Transports Canada pour réduire les coûts des subventions à l'exploitation des aéroports, le Groupe des aéroports a mis en bloc les normes AK des services CFR avec les autres normes AK des aéroports. On a ainsi créé une situation où les aéroports subventionnés pouvaient s'écarter des normes de formation CFR requises.

À la demande de son supérieur, M. H.J. Bell, M. O'Bray a préparé une note de service à l'intention du directeur exécutif, M. McAree, dans laquelle il demande des clarifications sur la question des normes CFR. Le message, désigné GRDG 3 145 et daté du 7 novembre 1986, se lit comme suit :

RÉFÉRENCE : NOTE DE SERVICE A5172-1 DU 20 OCTOBRE 1986.  
OBJET : APPLICABILITÉ DES NORMES AK AUX AÉROPORTS SUBVENTIONNÉS.

VEUILLEZ CONFIRMER QUE LES SERVICES CFR SONT UNE QUESTION DE NIVEAU DE SERVICE ET QU'IL NE S'AGIT PAS D'UNE QUESTION DE SÉCURITÉ EN TERMES DE NON-RESPECT DES NORMES AK. VOTRE CONFIRMATION NOUS AIDERA À METTRE EN PLACE DANS LES AÉROPORTS SUBVENTIONNÉS DES NIVEAUX DE SERVICES UNIFORMES ET ÉQUIVALENTS AUX NORMES DE L'OACI.

H.J. BELL  
CRDG

(Pièce 281)

Le réponse de M. McAree, datée du 1<sup>er</sup> décembre 1986, a aussi été envoyée à toutes les directions régionales. Elle se lit comme suit :

EN RÉFÉRENCE À VOTRE MESSAGE CRDG NO. 145 DATÉ DU 7 NOVEMBRE AU SUJET DE L'APPLICABILITÉ DES NORMES AK AUX AÉROPORTS SUBVENTIONNÉS. LE BAIL PASSÉ AVEC LES MUNICIPALITÉS AU SUJET DES AÉROPORTS PERMET AU LOCATAIRE LA JOUISSANCE PAISIBLE DE L'AÉROPORT TOUT EN S'ENGAGEANT À LE CONSERVER COMME AÉROPORT PUBLIC CONFORMÉMENT AUX NORMES DU PERMIS D'EXPLOITATION ET À NE PAS PERCEVOIR DES TAXES D'AÉROPORT QUI SERAIENT INFÉRIEURES À CELLES QUI SONT CONTENUES DANS LA RÉGLEMENTATION SUR LES NIVEAUX DE TAXATION DES SERVICES AÉRIENS. PAR CONSÉQUENT, LES SERVICES CFR NE SONT PAS OBLIGATOIRES ET ILS DEVRAIENT ÊTRE DÉTAILLÉS DANS LES PUBLICATIONS AÉRONAUTIQUES APPROPRIÉES. LES DOCUMENTS AK NE SONT À LA DISPOSITION DES AÉROPORTS MUNICIPAUX SUBVENTIONNÉS QU'À TITRE D'INDICATIF SEULEMENT.

(Pièce 282)

Puisque MM. O'Bray et Nicholson étaient tous deux d'accord pour dire que la question des CFR en était une de sécurité, la note de service de M. Bell ne reflétait pas véritablement leur point de vue. Il semble que tout ce que désirait M. Bell, c'est que M. McAree confirme que la question des CFR en était une de niveau de service sans élément sécuritaire, et que les aéroports subventionnés n'avaient donc pas à

respecter les normes AK. Le premier message ne posait pas la bonne question tandis que le deuxième évitait toute référence au niveau de service ou à la question de sécurité soulevée par M. Bell et déclarait que les services CFR n'étaient pas obligatoires dans les aéroports subventionnés.

La réplique du 1<sup>er</sup> premier décembre 1986 de M. McAree est tout aussi ambiguë. Vu que M. McAree n'a pas comparu devant la Commission, je ne spéculerai pas quant aux intentions de ce message. M. O'Bray a déclaré au cours de son témoignage qu'il était évident que l'on n'avait pas répondu de façon spécifique à la question qui avait été posée.

Même si M. McAree n'a pas répondu aux préoccupations de M. O'Bray, ce dernier a témoigné qu'il n'était pas pour insister qu'on lui donne de plus amples clarifications «puisque'il n'était pas de mise de lui demander la même question deux fois» (Transcription, vol. 35, p. 86).

Ce qui est clair cependant, c'est que personne de la Région centrale n'a fait d'efforts supplémentaires pour clarifier la signification du message contenu dans la déclaration : «les services CFR ne sont pas obligatoires et ils devraient être détaillés dans les publications aéronautiques appropriées». Il est évident que le personnel de la Région centrale aurait dû chercher à se faire expliciter cette instruction par l'administration centrale s'il croyait qu'elle était équivoque. Vu que la Région centrale savait que l'unité CFR de Dryden ne recevait pas la formation nécessaire et que l'administration centrale de Transports Canada donnait l'impression que les unités CFR des aéroports subventionnés n'avaient pas à être formées selon les normes de Transports Canada, la Région centrale aurait dû ordonner à la Commission de l'aéroport municipal de Dryden de publier dans le *Supplément de vol* un avis selon lequel les normes de formation de Transports Canada n'étaient pas respectées à l'aéroport de Dryden. Je constate que Transports Canada aurait dû prendre les mesures appropriées pour faire respecter les normes de formation ou aviser les usagers de l'aéroport que les normes de formation n'étaient pas respectées et ne l'a pas fait.

La preuve a clairement démontré que Transports Canada, confronté à des restrictions budgétaires, a donné l'ordre aux régions de mener des négociations «fermes et serrées» quant aux demandes de fonds des aéroports subventionnés. L'administration centrale de Transports Canada avait aussi ordonné aux régions de permettre aux directeurs des aéroports subventionnés de s'écarter des normes des documents AK de Transports Canada en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation de leurs aéroports.

Le 22 décembre 1986, M. H.J. Bell a envoyé une lettre à M. W.F. Beatty, le président de la Commission de l'aéroport municipal de Dryden, lui offrant le point de vue de Transports Canada sur cet écart par rapport aux normes. La lettre se lit en partie comme suit :

Relativement à nos discussions sur les normes de l'aéroport, soyez avisé par la présente que bien que souhaitables, les normes de Transports Canada ne peuvent légalement être imposées aux aéroports loués, à l'exception des questions touchant à la sécurité, à la sûreté et aux exigences en matière de certification. Nos documents AK peuvent cependant servir de source de renseignements et d'outils d'orientation. De plus, le Conseil d'examen des programmes a donné comme directive à Transports Canada d'encourager une plus grande flexibilité et liberté de gestion de la part de l'administration des aéroports communautaires (loués).

Pour ce qui touche plus particulièrement aux dispositions concernant les services de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR), encore une fois, ce service n'est pas obligatoire dans les aéroports loués. Votre administration est donc libre de maintenir un niveau de service correspondant aux fonds disponibles, en fonction de la vocation générale de l'aéroport. Par exemple, il peut être indiqué, moyennant quelques ajustements à vos heures d'exploitation, etc., d'avoir un service CFR embryonnaire composé d'un chef des pompiers et d'un sapeur-pompier, autour desquels une force auxiliaire pourrait être constituée, ce qui vous permettrait d'avoir une capacité comparable à celle de The Pas, ou à celle qu'entrevoit fournir l'aéroport de Churchill.

(Pièce 91)

Les directives internes de Transports Canada et la correspondance avec la Commission de l'aéroport municipal de Dryden donnaient clairement le signal, à la fois aux employés de Transports Canada en région et aux gestionnaires de l'aéroport de Dryden, que les aéroports subventionnés pouvaient s'écarter des normes AK, y compris celles qui traitent des services CFR, et que les fonds prévus pour ces derniers pouvaient être affectés à d'autres dépenses de l'aéroport. Bien que M. O'Bray ait été en désaccord avec la position de M. McAree, il a quand même accepté les directives de ce dernier et, par conséquent, il aurait dû les mettre à exécution. Et puisque la Direction des aéroports communautaires avait aussi reçu des instructions semblables, M. O'Bray ne devait pas s'attendre à recevoir de l'aide de sa part.

D'après les témoignages, il est évident que M. Louttit et le chef Parry croyaient qu'ils n'avaient pas à se conformer aux normes AK sur les CFR, et qu'ils considéraient que les fonds désignés pour la formation CFR pouvaient être utilisés ailleurs pour atténuer les effets de la réduction des subventions.

### **Caractère exécutoire des ententes**

Je voudrais maintenant me pencher sur l'étude de la note de service de M. McAree du 20 octobre 1986 dans laquelle il écrit, en partie, ce qui suit :

... Les documents AK ne peuvent être légalement imposés aux aéroports subventionnés sauf dans le cas où ils ont été rendus exécutoires par le biais d'une réglementation ou s'ils ont été incorporés à celle-ci, ou s'ils faisaient partie du document d'entente ou du bail avant leur signature par les deux parties.

(Pièce 288)

M<sup>me</sup> Théberge a témoigné, qu'à son avis, l'aéroport municipal de Dryden était dans l'obligation de fournir les services aéroportuaires, y compris les services CFR, à la satisfaction du Ministre. Elle était aussi d'avis que les CFR, en tant que services aéroportuaires, sont assujettis aux termes et conditions de l'entente d'assistance financière conclue entre Transports Canada et la ville de Dryden. Les dispositions 7 et 12 de l'entente en question stipulent en effet ce qui suit :

7. *Approbation ministérielle*

La Corporation ne peut, sans le consentement préalable écrit du Ministre, assumer aucune obligation ni faire aucune dépense en vertu des dispositions de la présente Entente qui ne serait pas conforme au budget de fonctionnement annuel approuvé par le Ministre.

12. *Dispositions quant aux installations de la Corporation*

... la Corporation est responsable de l'exploitation, de la gestion et de l'entretien de l'aéroport et de toutes les installations connexes qui, sans limiter ou restreindre la généralité de ce qui précède, comprennent les services aéroportuaires, les pistes, les clôtures, les hangars, les ateliers, l'aérogare et autres bâtiments, l'équipement d'éclairage de l'aéroport, et les services semblables, et l'aéroport doit être maintenu en bon état, à la satisfaction générale du Ministre.

(Pièce 288)

M<sup>me</sup> Théberge a également mentionné le bail de l'aéroport qui, à son avis, obligeait aussi la ville de Dryden, à titre de locataire, à maintenir des services CFR à la satisfaction de Transports Canada.

La clause 8 de l'entente de location stipule ce qui suit :

Que le locataire doit, pendant toute la durée du bail, exploiter, gérer et maintenir l'aéroport et toutes ses installations connexes qui, sans limiter ou restreindre la généralité de ce qui précède, comprennent les services aéroportuaires, les pistes et les voies de circulation, les



clôtures, les immeubles, les installations d'éclairage de l'aéroport, les services d'entretien, le matériel et autres services semblables, appelées ci-après «lesdites installations», telles que désignées par l'administrateur et à la satisfaction de ce dernier, et aux frais du locataire.

(Pièce 27)

M<sup>me</sup> Théberge était d'avis que si les services CFR fournis par l'aéroport de Dryden n'étaient pas rendus à la satisfaction de Transports Canada, la ville de Dryden serait en violation à la fois avec l'entente de subvention et avec l'entente de location.

Même si les clauses 12 et 8 des deux ententes précitées, à savoir l'entente de subvention et l'entente de location en vigueur le 10 mars 1989, ne font pas spécifiquement référence aux services CFR, elles n'en exigent pas moins que la ville de Dryden exploite et maintienne l'aéroport et toutes ses installations connexes, y compris les services aéroportuaires, à la satisfaction du ministre des Transports. Je suis d'accord avec M<sup>me</sup> Théberge. J'interprète ces ententes, et plus particulièrement les extraits suivants, «sans limiter ou restreindre la généralité de ce qui précède», «toutes les installations connexes» et «services aéroportuaires», comme étant assez larges pour inclure les services CFR.

Ces ententes de subvention et de location de l'aéroport sont rédigés en termes généraux. Cependant, vu que des instructions spécifiques à l'effet du contraire n'ont jamais été données aux aéroports subventionnés, j'interprète les énoncés «à la satisfaction du Ministre» et «à la satisfaction de l'administrateur» comme voulant dire que Transports Canada voulait imposer aux aéroports subventionnés les normes des documents AK, y compris celles qui traitent des exigences en matière de formation CFR, dans la pleine mesure de leur portée et de la même façon que dans les aéroports exploités par Transports Canada.

Pour résumer, je ne suis pas d'accord avec le point de vue de M. McAree selon quoi les documents AK ne peuvent être légalement imposés aux aéroports subventionnés. L'objet de la clause 12 de l'entente de subvention de l'aéroport et de la clause 8 de l'entente de location, est d'avoir des normes qui seront satisfaisantes aux yeux du Ministre. Comme les normes de Transports Canada sont énoncées dans les documents AK de Transports Canada, ces mêmes normes sont celles auxquelles les aéroports subventionnés doivent se conformer, sauf avis contraire.

De plus, la clause 7 de l'entente de subvention stipule que la ville de Dryden ne peut pas, sans le consentement de Transports Canada, faire des dépenses en vertu de l'entente de subvention qui ne seraient pas conformes au budget d'exploitation annuel approuvé par Transports Canada. Il s'ensuit que, si le directeur de l'aéroport veut se servir de l'argent destiné à la formation CFR pour couvrir d'autres dépenses de

l'aéroport, il ne pourrait le faire qu'avec le consentement exprès de Transports Canada. Un tel consentement n'a jamais été donné.

Il est cependant clair, à la lumière des notes de service et des messages signés de la main de M. McAree et de la lettre de M. Bell adressée à la Commission de l'aéroport municipal de Dryden, que Transports Canada avait l'intention de permettre aux aéroports subventionnés de s'écarter, sauf exceptions, des normes AK de Transports Canada. Cette position était en accord avec la politique de restriction budgétaire du gouvernement et avec les instructions spécifiques qui avaient été données aux différents cadres supérieurs par le Conseil d'examen des programmes (CEP). Les instructions de M. McAree de négocier «avec fermeté pour contrôler les coûts» et de réexaminer les normes pour permettre aux aéroports communautaires «plus de flexibilité et de liberté de gestion» étaient conçues pour diminuer la pression qui se faisait sentir sur le Groupe des aéroports pour qu'il consente à fournir des fonds additionnels aux aéroports subventionnés dans le cadre du programme de subventions et de contributions. Par contre, M. McAree avait bien averti les régions qu'en aucun cas, on devait permettre que les normes de sécurité et de sûreté soient compromises.

### **Les services CFR : la question de sécurité**

Deux questions doivent être posées : est-ce que Transports Canada avait l'intention de laisser les aéroports subventionnés s'écarter des normes de formation CFR prescrites; et est-ce que les services CFR confèrent un certain niveau de sécurité à l'aéroport? Tout au cours de l'enquête, un grand nombre de témoins ont abordé l'élément sécurité des services CFR et tenté de déterminer pourquoi les gestionnaires de l'aéroport de Dryden se refusaient à donner à leurs sapeurs-pompiers une formation égale aux normes de formation en vigueur dans les aéroports possédés et exploités par Transports Canada. Au cours de son témoignage, M. Nicholson a déclaré que, lorsqu'il a confronté le chef Parry sur le fait qu'il n'utilisait pas les fonds destinés aux exercices en conditions réelles pour les sapeurs-pompiers, celui-ci lui a cité la lettre de M. Bell adressée à la Commission de l'aéroport de Dryden comme quoi il était de ses compétences de décider qu'il n'était pas dans l'obligation de former ses hommes conformément aux normes AK de Transports Canada. Cette discussion entre le chef Parry et M. Nicholson a eu lieu en octobre 1989, au moment où M. Parry était non seulement chef des services CFR mais aussi directeur par intérim de l'aéroport.

M. Nicholson est d'avis que la formation des sapeurs-pompiers CFR est une question de sécurité et que le chef Parry était dans l'obligation de se conformer aux normes de Transports Canada et de maintenir ses

sapeurs-pompiers à un certain niveau de connaissances et de compétence pour qu'ils puissent correctement exercer leurs fonctions.

Dans son message du 1<sup>er</sup> décembre 1986, M. McAree écrivait que les services CFR n'étaient pas obligatoires et que les documents AK étaient mis à la disposition des aéroports municipaux subventionnés à titre d'indicatif seulement. Dans sa lettre à la Commission de l'aéroport municipal de Dryden, M. Bell les avisait qu'ils étaient libres de maintenir les services CFR à un niveau correspondant aux fonds disponibles, en fonction de la vocation générale de l'aéroport, et il proposait diverses façons d'y arriver. Il leur a proposé d'ajuster les heures d'exploitation de l'unité CFR ou de réduire le personnel professionnel de lutte contre les incendies à un noyau composé d'un chef de pompiers et d'un sapeur-pompier et d'établir une équipe de pompiers auxiliaires.

Alors que je trouve le message de M. McAree ambigu, je considère par contre que la position de M. Bell ne contredit pas le point de vue de M. Nicholson qui demande que les normes de formation des sapeurs-pompiers soient maintenues au niveau des normes AK de Transports Canada. Tout en proposant de diminuer le nombre de sapeurs-pompiers professionnels et d'augmenter le nombre de pompier auxiliaires, M. Bell n'a quand même pas laissé entendre que ces derniers ne devaient pas être formés selon les normes AK. Des fonds ont été spécifiquement accordés, dans le budget de l'aéroport de Dryden, à l'acquisition de matériel didactique pour ses sapeurs-pompiers. On envisageait toujours de donner de la formation et par conséquent, des fonds destinés à la formation étaient toujours prévus au budget quel que soit le montant des subventions disponible. Tout en reconnaissant que les instructions de M. McAree n'étaient pas claires, je ne crois pas que Transports Canada avait l'intention de permettre aux aéroports subventionnés de s'écarter des normes de formation CFR de Transports Canada et je n'ai rien trouvé qui me porterait à le croire non plus.

Que le service CFR soit relié à un niveau de service ou à un niveau de sécurité, est une question importante. Il est très évident que les unités CFR sont mises sur pied dans les aéroports pour une raison, soit pour procurer un certain niveau de sécurité en ce qui concerne les accidents et les incendies d'aéronefs.

Par conséquent, une fois l'unité CFR mise sur pied, les sapeurs-pompiers de l'unité en question doivent savoir exactement ce que l'on attend d'eux et être capables d'employer effectivement et efficacement leur matériel de lutte contre les incendies. Il est aberrant que du matériel incendies coûteux et sophistiqué ait été mis de côté en ce 10 mars 1989 parce que les sapeurs-pompiers CFR, à cause d'un manque de formation, ne s'en sont pas servis pour remplir leurs objectifs primaires et secondaires, qui sont de sauver des vies en établissant un corridor d'évacuation et de préserver les biens en contenant ou en éteignant l'incendie. Deux

des trois sapeurs-pompiers CFR professionnels, ainsi que les pompiers volontaires de l'UT of O, ont effectué des tâches qui auraient pu être exécutées par des secouristes non entraînés, comme prêter assistance aux survivants après qu'ils se soient éloignés à une distance sécuritaire de l'incendie.

C'est la faute de tout le système si les sapeurs-pompiers de l'aéroport de Dryden n'étaient pas adéquatement formés. La direction de l'aéroport de Dryden a ignoré les exigences en matière de formation, et le personnel de l'administration centrale de Transports Canada était trop éloigné du problème pour se rendre compte pleinement des difficultés qu'a entraînées le manque de direction claire en matière de formation CFR. Bien que la Direction de la région de Transports Canada ait tenté de persuader le personnel de l'aéroport de Dryden d'effectuer la formation nécessaire, et bien que les chefs des équipes CFR aient confirmé qu'il voulait de la formation, il n'en reste pas moins que personne n'a fait un effort concerté pour que le moindre programme de formation significatif soit entrepris. Pour résumer, je crois que personne n'a vraiment pris les services CFR au sérieux.

Dans son rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne publié en 1982, le juge Charles L. Dubin a traité des services d'urgence des aéroports (SUA). Il rapporte qu'à ce propos, l'Alliance de la fonction publique du Canada avait déclaré ce qui suit : «La lutte contre les incendies est une profession – ce n'est pas quelque chose qui peut être accomplie de n'importe quelle façon par du personnel non entraîné»<sup>4</sup>. Je suis tout à fait d'accord avec cette affirmation.

En décrivant le profil des responsabilités du personnel des SUA (CFR), le juge Dubin a déclaré que «les SUA ne sont pas responsables du soin des blessés une fois que ces derniers se sont éloignés à une distance sécuritaire du lieu de l'accident» (vol. 3, p. 973). Je suis aussi en accord avec ce point de vue. Une fois que les occupants ont été conduits à une distance sécuritaire de l'aéronef accidenté, on devrait laisser les sapeurs-pompiers faire leur travail, qui est de combattre l'incendie, de préserver ce qui reste de l'aéronef et de faire en sorte que les alentours immédiats sont à l'abri de dangers additionnels. Finalement, dans ses remarques au sujet du rôle des SUA (CFR), M. le juge Dubin a déclaré que «le personnel des services d'urgence fait partie intégrale de l'ensemble du système de sécurité...» (p. 975). Je ne pourrais pas décrire le rôle des services CFR avec plus de clarté.

Ces commentaires et observations, qu'on retrouve dans le rapport du juge Dubin, reflètent clairement mes propres opinions, et celles des experts qui ont comparu devant moi, en ce qui concerne les fonctions,

---

<sup>4</sup> *Rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne*, 3 volumes, Ottawa, 1981-82, vol. 3, p. 972.

les responsabilités, le rôle, et la formation du personnel CFR. Si Transports Canada avait reconnu que les services CFR faisaient partie intégrale de l'ensemble du système de sécurité et si le message avait été bien transmis aux responsables de l'aéroport municipal de Dryden, c'est à dire que les sapeurs-pompiers devaient être adéquatement formés, je n'aurais peut-être pas eu à étudier avec tant de détails les faits et gestes des services CFR de l'aéroport municipal de Dryden à la suite de leur intervention après l'écrasement de C-FONF.

## Évaluation des services CFR par Transports Canada et par les responsables de Dryden

Le jour de l'accident, M. Desmond Risto, du Groupe des aéroports de la Région centrale de Transports Canada, est allé à Dryden pour, dans la mesure du possible, fournir assistance et encouragements au personnel de l'aéroport de Dryden; la Commission de l'aéroport a été mise au courant de sa visite. De même, deux jours plus tard, la Direction de la Région centrale a envoyé un agent des services d'urgence, M. Nicholson, pour déterminer comment l'unité CFR de l'aéroport de Dryden avait réagi suite à l'accident. MM. Risto et Nicholson ont tous deux préparé des rapports qui ont été envoyés à M. George Knox, le directeur général régional par intérim du Groupe des aéroports, à Winnipeg.

Durant leur visite, le chef Parry et le chef d'équipe Stanley Kruger ont donné à MM. Risto et Nicholson un compte rendu de l'intervention de l'unité CFR à la suite de l'écrasement. Dans leurs rapports, MM. Risto et Nicholson ont résumé les faits qui se sont produits avant l'écrasement et donné un compte rendu des activités du personnel de l'unité CFR, du personnel des incendies de l'UT of O et de la PPO après l'accident.

À la page 5 de son rapport, M. Risto fait l'éloge de la conduite du chef Parry en ces termes :

En l'espace de quelques secondes, le chef des pompiers de l'aéroport a décidé d'assumer les responsabilités de coordonnateur sur place, plutôt que d'abandonner son véhicule et d'intervenir sur le lieu de l'écrasement pour tenter d'éteindre le feu. S'il n'avait pas pris la bonne décision, il n'aurait pas été possible d'établir immédiatement des communications multiples, de diriger les opérations et d'acheminer les demandes en personnel et en matériel, et le chaos complet aurait pu s'ensuivre en attendant l'arrivée des agences et du matériel de soutien.

Il ne fait pas de doute que c'est parce que le chef des pompiers a pris la bonne décision et qu'il a assumé la direction des opérations,

qu'on a été en mesure de mener des opérations de sauvetage systématiques et ordonnées, que le personnel d'intervention a reçu des instructions appropriées dès son arrivée et que les artères principales ont été gardées ouvertes jusqu'à l'arrivée de la PPO. Encore une fois, il n'y a pas de doute dans l'esprit des membres du personnel de l'aéroport que c'est parce que les bons gestes ont été posés qu'un aussi grand nombre de victimes et des passagers ont été sauvés.

(Pièce 237)

Dans ses commentaires sur l'intervention de l'unité CFR dans son ensemble, M. Risto a souligné qu'à cause de la neige profonde et du boisé épais entre la route d'accès et le lieu de l'écrasement, il était impossible qu'un, deux ou trois hommes puissent amener une lance à main jusqu'à l'épave. Cependant, il n'aurait pas été nécessaire de tirer une lance à main jusqu'au site de l'accident parce que des longueurs de tuyau auraient pu être attachées les unes à la suite des autres. Pour ce qui est du bris mécanique du véhicule Red 2 de l'unité CFR, M. Risto estime que la question de l'utilisation des camions d'incendies de l'unité CFR était «non pertinente» vu les conditions.

M. Risto indique dans son rapport que l'intervention des pompiers de l'UT of O était exceptionnelle, et il a souligné la vitesse avec laquelle ils étaient arrivés sur les lieux et avaient réussi à mettre en action leur camion-citerne et leur matériel de distribution de mousse. Encore une fois, M. Risto a répété qu'il était impossible de déployer 400 pieds de tuyau à travers un tel terrain avant qu'un sentier ne soit ouvert jusqu'à l'aéronef.

Le 16 mars 1989, la ville de Dryden et Transports Canada ont tenu une séance de compte rendu à Dryden même pour débattre de tout problème important ou de toute question qui auraient pu surgir suite au déclenchement du Plan d'urgence en temps de paix de la ville de Dryden. Le rapport de M. Risto sur la séance de compte rendu est court et il ne parle que brièvement de la nécessité d'établir un meilleur réseau de communications et d'améliorer les ressources et l'inventaire existants.

Sur la foi de son expérience en tant que coordonnateur de la planification d'urgence en cas de désastre pour la Région centrale, M. Risto n'a rien constaté «de flagrant ou de risqué qui aurait été fait en dehors du contexte des procédures établies ou du *bon sens*».

Dans son rapport du 22 mars 1989, M. Nicholson a résumé les activités de l'unité des services CFR de l'aéroport de Dryden suite à l'écrasement. Il y passe en revue les faits et gestes des CFR et récapitule les circonstances qui ont mené à l'obligation de refaire le plein du réservoir d'eau de Red 2, à la perte de la maîtrise de son véhicule par M. Rivard et à la défaillance du système de freinage pneumatique du véhicule. Après avoir décrit le travail des sapeurs-pompiers CFR, M. Nicholson en est venu à la conclusion que les véhicules de sauvetage

CFR n'auraient jamais été en mesure de se frayer un chemin jusqu'au lieu de l'écrasement. Il a aussi déclaré que Red 2 ne transportait que 300 pieds de lances à main de 1 po 1/2 et que Red 1 ne disposait que de 100 pieds de lances à main qui, de toute façon, n'auraient pas pu être utilisées dans les circonstances. L'information que M. Nicholson a obtenu du chef Parry concernant Red 2 était incorrecte. Red 2 disposait actuellement de 500 pieds de lances à main. M. Nicholson conclut que l'on devrait rendre hommage au chef et aux sapeurs-pompiers des services CFR pour «leur attitude consciencieuse et le professionnalisme dont ils ont fait preuve au cours des événements qui ont précédé l'écrasement et au cours de leur intervention suite à l'écrasement.»

Les chefs des équipes CFR de Dryden, Stanley Kruger et Bernard Richter, ont fait des observations et des recommandations à leur chef et au directeur de l'aéroport relativement à leur intervention lors de l'écrasement. À mon avis, ces observations et recommandations sont pertinentes et c'est pourquoi je les reprends ici dans leur totalité :

#### Observations et recommandations de l'équipe CFR de Dryden

Le 13 mars 1989

Meilleur système d'appel; des mesures doivent être prises pour que tout le personnel CFR soit contacté à la suite d'un appel d'urgence important, quel qu'il soit. Un système de communication par téléavertisseurs devrait être mis en place pour résoudre le problème.

Meilleur entretien des routes d'accès à la piste; la route entre le poste des pompiers et la piste devrait être sablée de façon prioritaire durant les mois d'hiver. Les routes d'accès à chaque extrémité de la piste devraient être gardées déneigées durant les mois d'hiver.

Les camions devraient être maintenus en parfait état, peu importe le coût, ou remplacés.

On devrait informer Transports Canada de la nécessité de réévaluer la politique qui ne prévoit qu'un seul sapeur par camion, surtout pour les aéroports du Nord. Vu l'abondance de la neige et le terrain difficile que l'on retrouve dans le Nord, il n'est pas raisonnable que l'on s'attende à ce qu'un seul sapeur par camion puisse, dans ces conditions, adéquatement faire du sauvetage, de la lutte contre l'incendie et de la préservation des biens matériels. Même en ajoutant un seul sapeur-pompier dans un seul des véhicules, on améliorerait grandement la situation.

Nous devrions nous rapprocher des normes de Transport Canada afin de profiter de la même information et de la même formation.

Nous devrions nous assurer que l'autopompe de la municipalité vienne offrir de la protection incendie à l'aéroport si les opérations continuent pendant une situation d'urgence.

Au cours des jours qui suivent l'incident, on devrait, autant que possible, chercher à faire participer le personnel CFR qui a été directement engagé dans une situation d'urgence, s'il le désire, pour ne pas qu'il ait le sentiment d'avoir laissé le travail inachevé. On devrait aussi tenir une séance de compte rendu facultative, si possible dans les vingt-quatre heures suivant l'incident.

Les observations qui précèdent sont le résultat de discussions tenues entre les membres des services CFR à la suite de l'écrasement du F-28 d'Air Ontario le 10 mars 1989 à Dryden. Elles sont présentées dans l'espoir qu'elles permettront d'améliorer la qualité d'intervention future des services CFR, et ne sont aucunement destinées à critiquer quelque personne, service ou organisation que ce soit.

(Pièce 186)

Le 12 avril 1989, le directeur de l'aéroport de Dryden, M. Peter Louttit, a fait parvenir un rapport sur l'incident du F-28 à Transports Canada. Le rapport a été soumis à titre de Rapport d'exercice d'urgence, probablement pour répondre à une exigence d'exercice. Le rapport portait sur la qualité de l'intervention de l'aéroport et de son unité CFR à la suite de l'écrasement.

En ce qui a trait à la qualité de l'intervention de l'unité CFR, le rapport identifie plus particulièrement les cinq lacunes suivantes :

1. Aucune alarme officielle n'a été donnée. Les CFR ont été avertis par les cris et les gesticulations de témoins.
2. Le répartiteur de la municipalité et diverses personnes n'ont pas réalisé la gravité de la situation parce qu'on leur a seulement donné le modèle de l'aéronef, à savoir qu'un «F-28 s'était écrasé». Il faudra être plus précis pour le personnel qui ne fait pas partie de l'aviation.
3. Les véhicules CFR n'ont pu se rendre sur le lieu de l'écrasement à cause de l'épaisseur de la neige et de la densité de la forêt. On a dû combattre l'incendie avec des lances à main à partir d'une autopompe.
4. Le système d'alarme servant à communiquer avec le personnel en congé n'a pas fonctionné. Il faut le remplacer par un meilleur système.
5. Les personnes envoyées chercher les couvertures de réserve au poste des pompiers – ces personnes n'appartenant pas aux services CFR – n'ont pas pu les trouver. (Les boîtes ont été marquées depuis).

(Pièce 240)



Après avoir identifié les problèmes apparus durant le sauvetage, M. Louttit fait des recommandations. Une de ces recommandations propose d'ajouter une autopompe au parc des véhicules CFR. Le rapport précise aussi d'autres leçons tirées à la suite de cette situation d'urgence :

1. Les tactiques, le matériel et les normes de dotation en personnel de l'unité CFR doivent être réexaminés pour les endroits comme Dryden qui sont entourés de forêts denses et de terrain accidenté ou marécageux et qui reçoivent de fortes chutes de neige en hiver.
2. Le coordonnateur du lieu de la catastrophe est trop occupé avec la logistique et les autres priorités engendrées par la situation pour être en mesure de tenir un registre écrit des événements dans un ordre chronologique. Il faut développer des outils qui permettront d'enregistrer ses activités et les délais d'intervention sur ruban magnétique.

(Pièce 240)

Le rapport de M. Louttit du 12 avril 1989 ne contient pas toutes les observations et recommandations des chefs des équipes CFR de Dryden. Plus particulièrement, il n'a fait aucune mention des lacunes qu'ils ont relevées, comme l'entretien des routes d'accès à la piste, l'entretien des véhicules d'incendies, la réévaluation des politiques de Transports Canada en ce qui concerne le personnel et les véhicules, et le réaligement des politiques de l'aéroport de Dryden sur celles de Transports Canada pour que les sapeurs-pompiers CFR de Dryden soient mieux renseignés et reçoivent une meilleure formation. À mon avis, le rapport de M. Louttit aurait dû toucher à toutes ces questions.

Bien que MM. Risto et Nicholson aient été prompts à faire l'éloge de la qualité de l'intervention des sapeurs-pompiers CFR, ni l'un ni l'autre de leurs rapports ne fait l'analyse des lacunes de cette intervention, analyse qui aurait pu permettre à l'aéroport municipal de Dryden et à Transports Canada de les corriger. Ce n'est que lors de leur comparution devant moi que MM. Risto et Hamilton ont confirmé que l'unité CFR avait fait un certain nombre d'erreurs lors de son intervention à la suite de l'écrasement.

Tout en admettant que l'intention de Transports Canada était d'aider et d'encourager le personnel de l'aéroport de Dryden en agissant de cette façon, je suis d'avis qu'ils auraient dû étudier plus à fond la qualité de l'intervention de l'unité CFR pour déterminer s'il y avait eu des lacunes à ce niveau. Parce que Transports Canada n'a pas fait l'analyse rigoureuse de leur intervention et parce que le directeur et le chef des pompiers de l'aéroport n'ont pas fourni à Transports Canada leur propre évaluation critique, ni la Commission de l'aéroport de Dryden, ni

Transports Canada n'ont pu avoir une image précise de ce qui c'était passé lors de l'intervention des services CFR.

M. Henry Moore était, pendant la période en cause, le directeur des services de sécurité des aéroports du Groupe des aéroports de l'administration centrale de Transports Canada, et, à ce titre, il était responsable des normes de compétence et de la formation de services CFR. Lors de sa comparution devant la Commission, on lui a demandé s'il existait des mécanismes par lesquels les experts en CFR de Transports Canada participaient, conjointement aux enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports, à l'évaluation de l'intervention des unités CFR lors des accidents d'aéronefs. M. Moore a déclaré que Transports Canada n'avait pas de procédure interne officielle ou conjointe avec le BST pour passer en revue l'intervention des services CFR lors d'un écrasement. Bien que l'on demande habituellement au personnel des services d'urgence de Transports Canada de visiter immédiatement le lieu d'un accident pour faire l'évaluation des gestes posés par les CFR, il n'existe aucune procédure pour évaluer la qualité de l'intervention des unités CFR à la suite d'un écrasement.

M. Moore a témoigné que sa Direction avait suivi avec attention les audiences de la Commission afin de déterminer quelles leçons on pourrait en tirer en ce qui concerne les CFR et quels renseignements pourraient être utiles à son personnel. Je commente davantage l'intervention de M. Moore concernant les audiences dans la section de ce chapitre intitulée Observations. Je crois cependant qu'il est important de citer ici une partie du témoignage de M. Moore pour montrer comment Transports Canada a réagi aux lacunes révélées durant les audiences. Lorsqu'on lui a demandé quelles leçons on allait en tirer à Transports Canada et quelle sorte de renseignements leur avaient été utiles, M. Moore a déclaré ce qui suit :

- R. J'ai décidé de m'associer de très près aux travaux de la Commission – parce que nous n'avons pas souvent d'écrasement ou d'accidents d'aviation graves – Dieu merci –, pour les raisons que vous avez mentionnées et aussi pour ma propre satisfaction.

J'ai été présent durant la plupart des audiences, je crois, et ce que j'ai entendu me fait certainement prendre conscience de l'urgence de la situation, si je peux m'exprimer ainsi, pour moi-même et pour mon personnel.

Sans préjudice et sans faire aucune présomption quant à savoir si oui ou non les services CFR des autres aéroports étaient satisfaisants, je serais tenté d'adopter l'approche suivante : si de telles choses peuvent se produire à Dryden, il est possible qu'elles se produisent aussi ailleurs; comment donc devrions-nous nous préparer pour faire face à un incident semblable, si nécessaire?

Il y a deux choses qui me sont apparues clairement dès le début du processus. La première, c'est la nécessité ... de voir à ce que les aéroports disposent de tableau de sauvetage des aéronefs. L'an dernier, au mois d'août, j'ai demandé à mes employés de faire une enquête pour voir si les tableaux de sauvetage étaient disponibles partout au pays et s'ils l'étaient en nombre suffisants.

À la lumière de cette enquête, nous avons découvert que nous n'étions pas aussi bien préparés que nous pensions devoir d'être. Puis, en novembre, nous sommes revenus à la charge et avons envoyé une autre note de service, plus insistante cette fois, qui disait, essentiellement, qu'il fallait que les aéroports se procurent ces tableaux et qu'ils les mettent à la disposition du personnel concerné.

Puis, plus tard au cours des audiences, la question est venue sur le tapis, et depuis ce temps, nous avons décidé d'adopter une position très ferme sur cette question, et nous avons l'intention de faire en sorte que lorsqu'un nouveau type d'avion ... reçoit son autorisation de voler au Canada, le constructeur soit tenu de nous fournir, en tant qu'élément de cette autorisation, les tableaux de sauvetage correspondants que nous allons ensuite distribuer à partir de l'administration centrale. Et mon personnel prendra toutes les mesures pour qu'ils soient disponibles lors de leurs visites aux aéroports, afin que nous n'ayons plus de problème de ce point de vue-là.

Q. Il s'agit évidemment d'un pas dans la bonne direction, alors?

R. Oui.

...

R. La deuxième chose dont je me suis rendu compte dès le début du processus, d'après mon évaluation de ce qui c'était passé, en fonction des témoignages de ceux qui se trouvaient sur place et après avoir consulté certains membres de mon personnel, c'est que nous devons faire quelque chose pour mettre d'avantage l'accent sur la nécessité d'avoir sur place un coordonnateur des opérations qui soit énergique, bien entraîné et bien informé.

J'ai donné des instructions à mes subalternes pour qu'ils commencent à mettre sur pied un cours de formation à cet effet, et il devrait être prêt l'année prochaine.

Il y a aussi un certain nombre de programmes semblables qui ont été mis sur pieds, sans intervention directe de ma part, tout simplement parce que le sentiment d'urgence face à la situation nous a porté à agir, au meilleur de nos connaissances, et c'est pour cette raison, je crois, que le programme de certification FR a été accéléré.

J'ai pris la décision de faire distribuer toute la documentation sur ce programme de formation aux alentours du mois de juillet ou du mois d'août prochains, et j'ai fait informer toutes les personnes concernées que les instructions détaillées sur la façon

d'utiliser la documentation en question suivraient à brève échéance.

En d'autres mots, nous avons toute la documentation mais nous n'avons pas encore mis la dernière main à l'administration du programme plus spécifiquement. Mais ce que nous voulons dire, c'est : voici la documentation; jetez-y un coup d'oeil; commencez à vous en servir; familiarisez-vous avec elle; faites-en l'évaluation; donnez-nous vos impressions et nous vous ferons parvenir les instructions dans un avenir rapproché. Et c'est ce qui est arrivé, et le programme est officiellement entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre.

- Q. L'entrée en vigueur du programme a donc été avancée de deux, trois ou quatre mois?
- R. De deux mois, peut-être, c'est ça.

(Transcription, vol. 38, p. 26-29)

Dans le témoignage mentionné ci-dessus, M. Moore a cité quelques occasions où Transports Canada a réagi de façon positive aux témoignages qui ont été entendus lors des audiences de la Commission. Celles-ci sont énumérées dans la section Observations ci-dessous. Je félicite le personnel de Transports Canada pour l'effort positif qu'il a fait pour corriger ce que je considère être des lacunes évidentes dans le système d'intervention en cas d'écrasement d'aéronefs. Pour mieux aider, cependant, à la fois les unités d'intervention, les autres unités CFR et Transports Canada à améliorer les capacités des services CFR, je recommande qu'à chaque fois qu'une unité CFR est appelée à intervenir à la suite d'un écrasement d'aéronef, Transports Canada fasse immédiatement l'analyse des faits et gestes de l'unité CFR, et que cette analyse fasse partie du protocole d'évaluation après l'écrasement. Il est important que tous les gestes des CFR soient enregistrés pour que l'on puisse débattre des idées innovatrices, pour que les lacunes soient corrigées et pour que tous les renseignements utiles, bons ou mauvais, puissent être communiqués aux autres unités CFR.

## Observations

J'ai prêté une attention toute particulière aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs non seulement à cause de la façon dont l'unité CFR de Dryden a été impliquée et est intervenue mais aussi parce qu'il est essentiel de reconnaître son importance en tant que partie de l'ensemble de la couverture de sécurité dans les aéroports où les transporteurs se posent fréquemment et de façon régulière. Les témoignages entendus devant la présente Commission ont permis à Transports Canada de réagir d'une façon positive aux lacunes qui ont été exposées ici, et ce avant même la publication du rapport final.

En même temps que j'ai cru nécessaire d'identifier les erreurs qui ont été commises par l'unité CFR de Dryden, je voudrais aussi mentionner les gestes qui ont été accomplis par Transports Canada pour corriger les lacunes découvertes au cours de la présente enquête au niveau des services CFR. J'ai cru nécessaire d'inclure au rapport, dans sa totalité, une lettre de M. Moore, datée 13 mars 1991, adressée à l'avocat général principal du ministère de la Justice du Canada. Une copie de la lettre en question m'a été envoyée afin que je puisse en prendre connaissance. Les mesures prises par Transports Canada y sont décrites par M. Moore en ces termes :

#### **Article 1 – Tableaux de sauvetage des aéronefs**

Tous les efforts ont été déployés au cours de la dernière année pour faire en sorte que les aéroports soient en possession des tableaux de sauvetage d'aéronefs nécessaires. Nous croyons que la disponibilité des tableaux de sauvetage dans les aéroports dont Transports Canada est le propriétaire et l'exploitant n'a jamais été meilleure. Dans le cadre d'une initiative distincte, nous avons conclu une lettre d'entente avec le SMA du Groupe Aviation qui a mené à la publication de la lettre de politique n° 49. Cette politique nous donne les moyens de nous garantir que les tableaux de sauvetage pertinents nous seront fournis en même temps que les nouveaux types d'aéronefs seront mis en service régulier. Mon personnel est aussi en train de mettre la dernière main à un manuel de tableaux de sauvetage qui comprendra plus de 260 types d'aéronefs commerciaux différents. Ce document sera distribué en quantités suffisantes pour que tous les véhicules de sauvetage du système en aient une copie. De plus, un deuxième manuel d'un format plus grand sera envoyé à tous les postes de pompiers et à tous les centres de coordination d'urgence pour fins de consultation rapide et de formation. Le projet en question a été extrêmement exigeant parce qu'il a fallu refaire un grand nombre de tableaux pour en uniformiser la présentation. Le résultats en valent cependant la peine et la première livraison devrait être distribuée au cours des deux ou trois prochains mois.

#### **Pièces jointes :**

Appendice A – Lettre d'entente, datée juin 1990

Appendice B – Lettre de politique n° 49

#### **Article 2 – Formation des coordonnateurs en poste sur les lieux d'une catastrophe**

Notre volonté de développer de la documentation pour ce cours de formation a été dictée par la nécessité d'agir rapidement. En premier,

le cours a été brièvement présenté à certains des membres clés de l'Institut de formation de Transports Canada (IFTC) au cours du mois de novembre 1990. Les participants sont ensuite retournés dans leurs aéroports respectifs ou dans l'administration centrale de leur région pour le présenter aux employés qui se trouvent à l'intérieur de leur sphère de responsabilité. De plus, le cours de coordonnateur en poste sur les lieux d'une catastrophe sera incorporé à notre présent cours de planification d'urgence et au cours destiné aux directeurs d'aéroports actuel. Veuillez aussi remarquer que nous avons choisi un nouveau titre, celui de «coordonnateur», pour mieux refléter l'importance qui se rattache à cette activité. L'échéancier de mise en application de notre programme a été respecté et les résultats jusqu'à présent sont des plus satisfaisants.

Pièce jointe :

Appendice C – Directive AK 1990-A0-20

Cours de coordonnateur en poste sur les lieux  
d'une catastrophe  
Le 10 décembre 1990

**Article 3 – Formation en vue de la certification des agents de sécurité**

La mise au point et la présentation de ce cours de formation se déroulent selon l'échéancier prévu. Le premier cours de certification régulier de deux semaines a été présenté à l'Institut de formation de Transports Canada en mars 1990. Le même cours a été répété en septembre 1990 et en février 1991. Il s'agit désormais d'un programme permanent.

**Article 4 – Séances de compte rendu sur le niveau de stress critique engendré par les incidents d'aviation (CISD)**

Il s'agit de mon projet destiné à aborder le sujet du counselling post-accident pour les sapeurs-pompiers non gouvernementaux des aéroports subventionnés. Le sujet a été abordé à maintes reprises avec les responsables de Transports Canada; cependant aucune décision finale n'a été prise quant à cet article.

**Article 5 – Procédures d'avitaillement des aéronefs**

Une directive AK, datée du 22 mars 1990, a été diffusée dans le but de faire en sorte que les procédures établies dans la TP 2231 (manuel d'avitaillement) soient respectées, et que l'importance de cette activité soit clairement comprise par les tous les directeurs, à la grandeur du pays. La TP 2231 a été examinée et révisée en consulta-

tion avec l'Association des transporteurs aériens du Canada, et une nouvelle édition en a été publiée en avril 1990.

Pièce jointe :

Appendice D – Directive AK – Procédures d'avitaillement des aéroports, 22 mars 1991

**Article 6 – Suivi de la progression de la formation dans le cadre du programme de certification des sapeurs-pompiers**

Un programme informatique a été mis au point pour faire le suivi de la progression des candidats de chaque aéroport; le programme permet à l'agent de formation de l'administration centrale de suivre le déroulement de la mise en application du programme.

**Article 7 – Formation pour conditions climatiques extrêmes et pour terrains accidentés**

L'examen de ce programme, par le comité de formation, a permis de découvrir que les compétences individuelles exigées des sapeurs-pompiers étaient déjà couvertes par le Programme de formation en vue de la certification des sapeurs-pompiers; le comité est cependant d'avis que l'on devrait y accorder plus d'importance. Des plans de leçons supplémentaires ont été mis au point par des spécialistes en la matière et ajoutés au programme de certification; ils ont ensuite été distribués dans tous les aéroports pour examen et commentaires. Les plans de leçon définitifs sont prêts pour le tirage.

**Article 8 – Dénéigement des routes d'accès et des grilles de sortie d'urgence**

Une directive a été envoyée à tous les directeurs des aéroports touchés les enjoignant à toute fin pratique de prendre toutes les mesures pour que les routes d'accès et les grilles de sortie soient maintenues ouvertes et déneigées.

Pièce jointe :

Appendice E – Dénéigement – Routes d'accès et grilles de sortie d'urgence, 22 mars 1990, Dossier 5160-12-23 (AKOBC)

**Article 9 – Procédures d'évaluation des services d'intervention d'urgence (anciennement CFR)**

Une liste de contrôle révisée a été mise au point, distribuée et soumise aux commentaires et à l'approbation du personnel des aéro-

ports. Des procédures ont aussi été mises en place pour servir de guide au personnel de l'administration centrale lors des évaluations des grands aéroports fédéraux.

**Article 10 – Interdiction d'utiliser de l'eau pour nettoyer les déversements de carburant et autres**

Les plans de leçons du programme de certification révisé stipule qu'il est désormais interdit d'utiliser de l'eau pour nettoyer les déversements s'ils ne contaminent pas une zone d'importance cruciale.

**Article 11 – Programme de certification des agents d'incendie**

Nous sommes en train de mettre au point un tel programme. Jusqu'à présent, des groupes de travail composés de chefs des pompiers et d'agents d'incendie d'expérience sont parvenus à établir des objectifs de formation spécifiques. On a aussi complété l'identification des connaissances et compétences exigées des agents d'incendie. Nous allons maintenant nous attaquer à la préparation de plans de leçons détaillés. Parallèlement, nous allons mettre au point une stratégie de distribution du programme. Nous devons aussi prendre en considération un certain nombre de cours de formation centralisés qui seront complétés par de la formation sur place. Le programme de formation définitif devrait démarrer au cours de 1991.

**Article 12 – Rôle principal d'un sapeur-pompier en cas d'écrasement**

Le rôle principal d'un sapeur-pompier est clairement défini dans le programme de certification des sapeurs-pompiers; nous insistons cependant d'avantage sur le sujet durant la phase I de ce programme de formation.

Un certain nombre d'activités additionnelles, qui ne peuvent qu'aider à améliorer la qualité des interventions au cours d'un incident qui pourrait se produire à l'avenir dans les aéroports de Transports Canada, ont aussi été mises en marche. Des transcriptions de certains témoignages pertinents donnés au cours des audiences ont été largement distribués à travers toute l'organisation. Un certain nombre d'enregistrements sur ruban vidéo de témoins clés ont aussi été distribués.

Les détails de l'accident de Dryden, tels que présentés par les témoins de la Commission, ont fait l'objet de plusieurs débats au cours de plusieurs conférences nationales et régionales, réunions, séminaires et cours de formation sur la sécurité au cours de la dernière année. Nous n'avons pas peur de dire qu'il serait presque impossible qu'un employé du Groupe des aéroports associé à la



planification d'urgence et à la sécurité ne soit pas touché d'une manière ou d'une autre par les événements du 10 mars 1989.

Henry L. Moore  
Directeur  
Services de sécurité des aéroports

Pièces jointes

Les mesures énumérées ci-dessus et prises par Transports Canada sont toutes destinées à corriger les lacunes évidentes qui ont été révélées à la suite de la présente enquête. Cet effort positif de la part de Transports Canada en ce qui concerne la qualité des interventions en cas d'écrasement d'aéronef ne devrait pas se limiter à ces mesures et il devrait plutôt s'agir d'un processus dynamique qui se poursuivra bien après l'expiration du mandat de la présente Commission d'enquête.

## Constatations

- Il n'y a pas de règlement dans la *Loi sur l'aéronautique*, le Règlement de l'air, les Ordonnances sur la navigation aérienne ou toute autre législation canadienne qui régisse les exigences en matière de services CFR dans les aéroports canadiens. Il n'existe pas non plus au Canada de législation qui oblige un détenteur de permis d'exploitation d'un aéroport dont Transports Canada n'est ni le propriétaire ni l'exploitant à se conformer aux normes de politique et aux lignes de conduite de Transports Canada en ce qui concerne les services CFR.
- Le personnel de l'unité CFR de Dryden n'était pas suffisamment entraîné pour satisfaire aux normes de Transports Canada telles que décrites dans les documents de politiques AK.
- Le directeur de l'aéroport de Dryden, le chef des services CFR, les chefs d'équipes CFR et les sapeurs-pompiers CFR ne se sont pas assurés que tout le personnel CFR était bien entraîné dans tous les domaines du sauvetage et de la lutte contre les incendies d'aéronefs, comme l'exigent les documents de politique AK de Transports Canada et comme l'ont demandé de façon continue et régulière les agents des services de sécurité de Transports Canada.
- Transports Canada a mis des fonds à la disposition de l'aéroport de Dryden pour la formation de son personnel CFR.

- Le directeur de l'aéroport de Dryden n'a pas fait en sorte que les fonds destinés à la formation soient mis à la disposition de l'unité CFR. Les fonds destinés à la formation ont été utilisés pour défrayer les dépenses d'autres projets de l'aéroport.
- Le directeur de l'aéroport de Dryden et le chef des services CFR ont tous deux déclaré incorrectement dans leurs comptes rendus de formation à l'intention de Transports Canada que le manque de fonds, les restrictions budgétaires et les coupures expliquaient pourquoi les exercices en conditions réelles n'étaient pas effectués.
- Le personnel de Transports Canada a essayé sans succès de persuader le personnel CFR de Dryden, directement et par l'entremise du directeur de l'aéroport, de s'entraîner correctement.
- L'entente de location et l'entente de subvention entre la Commission de l'aéroport de Dryden et Transports Canada exigent toutes deux que l'aéroport maintienne des services CFR à la satisfaction de Transports Canada. L'entente de subvention stipule que l'aéroport ne peut faire des modifications à l'allocation des fonds prévus au budget sans l'autorisation expresse de Transports Canada.
- Transports Canada n'a pas averti ou prévenu la Commission de l'aéroport de Dryden que la formation CFR requise n'était pas donnée à l'aéroport de Dryden. Cette lacune est en partie due aux directives ambiguës données par le Groupe des aéroports de Transports Canada à Ottawa aux directions régionales en ce qui concerne la gestion des unités CFR dans les aéroports subventionnés.
- Les communications entre la Division des services et de la sécurité de la Région centrale de Transports Canada, responsable des services CFR dans cette région, et la Division des aéroports communautaires, responsable de l'allocation des fonds et de l'établissement des budgets pour les aéroports subventionnés, y compris l'aéroport de Dryden, étaient déficientes.
- La Division des aéroports communautaires de la Région centrale de Transports Canada n'a pas adéquatement contrôlé l'utilisation des fonds accordés à l'aéroport de Dryden pour la formation CFR et la Division des services de sécurité de la Région centrale de Transports Canada a manqué de vigilance et d'initiative dans sa démarche visant à dénoncer le fait que le chef des pompiers et le directeur de l'aéroport ne prenaient pas les mesures nécessaires pour qu'une formation adéquate et appropriée soit dispensée aux sapeurs-pompiers CFR.

- La charge de travail et les responsabilités qui incombait à un superviseur et à deux agents des services de sécurité de la Région centrale de Transports Canada étaient écrasantes. Ils devaient donner la formation, faire des évaluations, superviser les services CFR et donner des conseils et de l'aide aux directeurs d'aéroports et aux chefs des pompiers de la Région centrale en plus de devoir aider la Division des services d'urgence de l'administration centrale de Transports Canada à mettre au point les politiques nécessaires.
- Le soutien accordé par le Groupe des aéroports de Transports Canada à l'organisation de services d'urgence dans la Région centrale était tout à fait inadéquat.
- Le personnel CFR de Dryden n'était pas familier avec le terme ZASP ou avec ses implications. Ce manque de connaissance de la ZASP n'a pas eu une incidence sur la qualité de son intervention lors de l'accident.
- La norme AK-12-03-011 de Transports Canada, relative aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs, est ambiguë dans ses références à «la ZASP et aux limites de l'aéroport», puisqu'il n'est pas clair si ces phrases veulent dire que leur zone d'intervention comprend la ZASP toute entière si ses limites s'étendent au-delà des limites de l'aéroport ou non.
- Le personnel CFR de Dryden n'est pas adéquatement entraîné pour faire face à un accident d'aéronef en terrain inaccessible aux véhicules d'incendies.
- Transports Canada n'a pas insisté sur l'utilisation des lances à main loin des véhicules dans ses programmes de formation et d'évaluation des CFR.
- Les documents de politique de Transports Canada sont en règle générale de très haut niveau.
- Il existe dans la nombreuse documentation disponible une foule de renseignements utiles au personnel CFR et aux aviateurs d'aéronefs quant aux précautions à prendre lors des manoeuvres d'avitaillement moteur en marche.
- Il n'existait pas de renseignements dans les manuels et les documents habituellement disponibles et utilisés par les pilotes de F-28 d'Air Ontario traitant de l'avitaillement moteur en marche.

- Les avitailleurs de l'aéronef à l'aéroport de Dryden n'ont pas suivi les bonnes procédures d'avitaillement moteur en marche.
- Le personnel CFR à l'aéroport de Dryden n'a pas fait en sorte que les avitailleurs suivent les bonnes procédures d'avitaillement moteur en marche.
- On a utilisé les ressources des véhicules d'incendies pour nettoyer un déversement de carburant peu important alors qu'il existait d'autres moyens.
- M. Vaughan Cochrane, en contravention avec les directives émises par ESSO et par les documents de Transports Canada, contrecarrait de façon régulière le dispositif de sécurité durant l'avitaillement des aéronefs et a fait de même durant l'avitaillement de C-FONF le 10 mars 1989.
- Le personnel de direction de l'aéroport de Dryden n'a pas pris les mesures nécessaires pour que les routes d'accès aux grilles de sortie d'urgence de l'aéroport soient tenues ouvertes et utilisables durant l'hiver.
- Le personnel CFR de Dryden a réagi correctement en se rendant rapidement sur le lieu de l'écrasement, en établissant un poste de commandement et en faisant l'évaluation de la situation.
- Le directeur de l'aéroport de Dryden n'a pas fait émettre en temps opportun un avis aux aviateurs (NOTAM) quant à l'absence de services CFR à l'aéroport de Dryden après l'écrasement de C-FONF.
- Exception faite de leur premier contact radio tout de suite après l'arrivée du chef d'équipe Kruger sur les lieux de l'accident, M. Kruger et le chef Parry n'ont pas établi la communication radio vitale entre le lieu de l'écrasement et le poste de commandement, bien que leurs appareils de radio leur permettaient d'établir une telle communication.
- Il y a eu chevauchement des compétences parmi les organismes qui sont intervenus, soit le service des incendies de l'UT of O, l'unité CFR de Dryden et la PPO. Ce chevauchement des compétences a créé de la confusion et de l'incertitude quant aux responsabilités respectives de ces organismes.

- Nous ne pouvons pas affirmer que les activités d'une personne ou d'une organisation ayant intervenu à la suite de l'écrasement ont modifié ou auraient pu modifier le sort de quiconque a perdu la vie à la suite de l'accident.
- À 12 h 45, il y avait plusieurs sapeurs-pompiers et au moins trois véhicules d'incendies qui auraient pu être utilisés efficacement pour combattre l'incendie faisant rage sur le lieu de l'écrasement, mais on a fait aucune tentative à cet effet avant 13 h 30, lorsque l'autopompe de l'UT of O a été amenée à une position proche du lieu de l'écrasement.
- On aurait pu amener des lances à main jusqu'à l'aéronef vers environ 12 h 50, au plus tôt. On aurait pu s'en servir pour prêter main forte aux sauveteurs, pour préserver une partie plus importante des indices qui auraient pu servir à l'enquête, et pour protéger les enregistreurs de vol du feu et de la chaleur.
- À cause d'une formation inadéquate, les sapeurs-pompiers CFR, y compris le chef des pompiers, ne se sont pas acquittés avec professionnalisme de leurs fonctions et responsabilités sur le lieu de l'écrasement; ils ont plutôt passé leur temps à effectuer des tâches qui auraient pu être exécutées par d'autres. Ceci n'est pas dit pour dénigrer le travail qu'ils ont accompli, mais ils ont été distraits, en partie, par leurs inquiétude pour les survivants.
- Au début, les sapeurs-pompiers de l'UT of O ne se sont pas acquittés non plus de leurs fonctions de sapeurs-pompiers entraînés car, comme le personnel CFR, ils se sont laissé troubler par les survivants.
- Le chef des CFR n'a pas correctement dirigé les sapeurs-pompiers à leur arrivée sur le lieu de l'écrasement.
- Bien que les dirigeants de l'administration centrale de Transports Canada aient déclaré que les normes de sécurité ne devaient pas être compromises par la réduction des dépenses, le fait de ne pas avoir clairement spécifié que les services CFR étaient une question de sécurité a créé des problèmes pour les agents régionaux de Transports Canada et pour la direction des aéroports.
- Le programme de certification des sapeurs-pompiers récemment mis sur pied par Transports Canada procure un moyen efficace de faire en sorte que les normes de lutte contre les incendies soient respectées d'un bout à l'autre du Canada.

## RECOMMANDATIONS

---

Il est recommandé :

- RCM 23 Transports Canada prenne toutes les mesures nécessaires pour que les autorités aéroportuaires de tous les aéroports canadiens, conjointement au personnel des unités de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (CFR), déterminent quels sont les meilleurs moyens de faire face aux situations d'urgence à l'intérieur des limites de leurs aéroports et des zones accessibles aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP), en fonction du personnel et du matériel disponibles ainsi que du relief environnant.
- RCM 24 Transports Canada voie à ce que tous les documents qui décrivent les zones accessibles aux sauveteurs et aux pompiers (ZASP) ou qui y font référence, qu'ils soient produits par Transports Canada ou par les autorités de l'aéroport local, soient descriptifs, uniformes, et sans ambiguïtés en ce qui a trait aux ZASP, et que de tels documents définissent plus particulièrement les responsabilités des unités CFR à l'intérieur de la ZASP, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des limites de l'aéroport.
- RCM 25 Transports Canada s'assure, par l'entremise du programme de certification des sapeurs-pompiers, et d'autres programmes et ententes si nécessaire, que tous les sapeurs-pompiers CFR, y compris les chefs des pompiers, soient adéquatement formés.
- RCM 26 Transports Canada présente à l'approbation des législateurs un texte qui donnerait à Transports Canada le pouvoir de faire en sorte que tout le personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR), y compris celui des aéroports n'appartenant pas à Transports Canada et n'étant pas exploités par Transports Canada, respecte les normes de formation et d'exploitation CFR de Transports Canada.

- RCM 27 Transports Canada encourage toutes les communautés où l'on retrouve un aéroport équipé de service d'incendies à inclure dans leur plan d'urgence et d'aide mutuelle des instructions spécifiques en ce qui concerne les fonctions, responsabilités et domaines d'autorité de chaque organisation qui doit en principe intervenir en cas d'urgence aérienne en dehors ou à l'intérieur des limites de l'aéroport.
- RCM 28 Transports Canada prend des mesures pour que les aviateurs qui travaillent dans les aéroports subventionnés ou exploités par Transports Canada connaissent et respectent les pratiques d'avitaillement sécuritaires.
- RCM 29 Que Transports Canada mette en vigueur une politique qui rendrait les unités de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs responsables, après une formation adéquate, de la surveillance des procédures d'avitaillement des aéronefs et qui garantirait le respect des normes et procédures d'avitaillement.
- RCM 30 Que Transports Canada s'assure que les programmes de formation destinés aux unités de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs comportent une préparation des pompiers aux réalités d'un accident aérien afin que ceux-ci ne se laissent pas détourner de leurs principales responsabilités sur les lieux d'un accident.
- RCM 31 Que, à chaque fois qu'une unité de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs (CFR) est appelée à intervenir après un accident d'aviation, Transports Canada inclue dans son programme d'évaluation de l'intervention après l'écrasement, une analyse objective des faits et gestes de l'unité CFR dans le but de pouvoir corriger les lacunes de cette intervention et de transmettre aux autres unités CFR les aspects positifs et négatifs de ladite intervention.
- RCM 32 Que Transports Canada s'assure que, en vertu d'accords locaux passés entre les responsables des aéroports et les transporteurs aériens, le personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies (CFR) soit informé le plus tôt possible après un incident ou un accident du nombre de personnes à bord, du carburant à bord et de la présence de toute marchandise dangereuse à l'intérieur de l'aéronef. Ces

procédures devraient couvrir la possibilité que l'équipage de conduite de l'appareil ne soit pas en mesure de fournir ces renseignements.