

Rapport d'enquête

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

Pierre Lacroix

2022-00280

Me Géhane Kamel

Table des matières

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE	3
CIRCONSTANCES DU DÉCÈS	3
EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES	3
ANALYSE.....	3
M. Pierre Lacroix.....	4
Le soir des évènements	4
MES CONSTATS.....	10
L'opinion des experts et des professionnels.....	11
Les pompiers et les missions de sauvetage.....	11
L'embarcation	14
La zone d'exclusion.....	16
La formation	17
Programme de formation Embarcations de sauvetage de la Garde côtière canadienne.....	20
Programme de formation Embarcations de sauvetage de la Garde côtière canadienne (ESC), Stations de sauvetage et Patrons embarcation de sauvetage	20
Programme de formation Embarcations de sauvetage de la Garde côtière canadienne (ESC), Stations de sauvetage et Patrons embarcation de sauvetage	20
Les plaisanciers.....	21
Des responsabilités partagées.....	23
Le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM)	23
Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM).....	24
Le centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) de Québec (Garde côtière canadienne)	25
Garde côtière canadienne (GCC)	26
Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec)	26
Transports Canada (Direction de la sécurité maritime).....	27
Les communications entre les partenaires	27
COMMISSION DES NORMES, DE L'ÉQUITÉ, DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (CNESST)	28
La Ville de Montréal et le ministère de la Sécurité publique	30
Des gestes prometteurs.....	32
CONCLUSION.....	33
ANNEXE I : LA PROCÉDURE.....	38
ANNEXE II : LISTE DES PIÈCES.....	40
ANNEXE III : LISTE DES ACRONYMES.....	55

IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

M. Pierre Lacroix a été identifié visuellement par des collègues de travail, sur les berges de l'arrondissement de LaSalle à la Ville de Montréal.

CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

Selon le rapport d'enquête du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), le 17 octobre 2021 en soirée, le pompier Lacroix se trouvait dans l'embarcation 1864 avec trois de ses collègues afin d'exécuter une opération de sauvetage pour deux plaisanciers dont le bateau était à la dérive sur le fleuve Saint-Laurent et qui se dirigeait vers les rapides de Lachine. À l'approche du bateau des plaisanciers, les deux bateaux vont se retrouver aux abords des rapides. Les quatre pompiers du bateau 1864 ont effectué des manœuvres rapides afin de préparer un remorquage. C'est à ce moment que l'embarcation des pompiers s'est retrouvée dans un creux de vague où l'eau s'est engouffrée à l'intérieur de l'habitacle, ce qui a mené à son chavirement. Les quatre pompiers se sont retrouvés à l'eau. Trois pompiers seront repêchés, mais le pompier Lacroix manque à l'appel. Après plusieurs heures de recherches, il sera finalement localisé sous l'embarcation. Le 18 octobre 2021, vers 8 h 30, le corps du pompier Lacroix est récupéré par l'unité nautique du SPVM et aussitôt transporté vers les berges de LaSalle. Les ambulanciers d'Urgences-santé transportent ensuite M. Lacroix à l'Hôpital de Verdun où son décès est constaté à 9 h 25, par un médecin de l'hôpital.

EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Une autopsie¹ a été faite le 19 octobre 2021 au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale à Montréal. Le pathologiste ne note aucune cause anatomique contributive au décès. La toxicologie² est également sans particularités. Le décès de M. Lacroix est attribuable à une noyade.

ANALYSE

En raison de la très grande charge émotive associée à des tragédies impliquant des pompiers, il est primordial de mentionner que mon analyse n'a aucunement pour objectif de déterminer la responsabilité criminelle ou civile. L'ensemble de ce processus a pour

¹ Pièce C-2.

² Pièce C-3.

objectif de faire la lumière et de rechercher la vérité sur les circonstances entourant le décès de M. Lacroix et sur les facteurs qui y ont contribué. Ce processus vise également à émettre des recommandations pour la protection de la vie humaine et la prévention pour éviter qu'un tel drame ne se reproduise.

L'analyse des événements ayant conduit au décès peut être divisée en deux segments factuels, soit l'historique de vie de M. Lacroix et le déroulement du soir du drame.

M. Pierre Lacroix

M. Lacroix a travaillé toute sa carrière à la caserne nautique 64 de Lachine. Tous les témoins l'ont décrit comme un pompier prudent, consciencieux et rassembleur. Malgré ses nombreuses années d'expérience, aucune formation de navigation en eaux vives ne lui avait été enseignée et sa qualification nautique s'est déroulée en piscine. Il n'a pas non plus suivi de formation pratique pour le remorquage d'un bateau ni pour l'autosauvetage en eaux vives. C'est un homme engagé pour lequel la mission de sauvetage lui était tatouée sur le cœur.

Il est également père de deux enfants. C'est à travers les témoignages de sa famille et de ses collègues que j'ai pu apprendre à mieux le connaître. Un homme de peu de mots qui avait à cœur de se rendre disponible pour sa famille, ses amis, ses collègues et sa communauté. M. Lacroix a reçu la Médaille du sacrifice par le gouvernement du Québec. Cette médaille portera le symbole de cette lourde perte pour ses proches.

Le soir des événements

Le 17 octobre 2021, vers 18 h 30, deux plaisanciers ont mis leur bateau à l'eau au quai du parc Saint-Louis situé au niveau de la 34^e Avenue à Lachine. Ils devaient rester à l'eau une vingtaine de minutes afin d'essayer le bateau. Il faisait encore jour. Le plaisancier est accompagné d'une amie. Les deux personnes sont chaudement habillées. À peine une dizaine de minutes après leur départ de la rive, le moteur surchauffe et de la fumée s'en dégage. Le moteur est arrêté et les plaisanciers attendent une quinzaine de minutes qu'il refroidisse avant de tenter de le redémarrer. Le moteur démarre enfin, mais surchauffe à nouveau quelques instants plus tard. Les rames sont utilisées pour ne pas heurter les piliers du pont Honoré-Mercier. L'embarcation poursuit sa dérive et se dirige désormais vers le pont Champlain. D'autres tentatives pour démarrer le moteur demeurent vaines.

Il est 19 h 5 quand les plaisanciers décident de contacter le 911 par cellulaire. Le ton est alors calme, mais en apprenant qu'ils se dirigent vers les rapides et en raison de la noirceur qui s'est installée, le stress des plaisanciers est palpable. Vers 19 h 8, le centre d'urgence 911, après avoir pris les détails préliminaires, a alerté le SPVM et le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) et transfère l'appel au Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC³) de la Garde côtière canadienne (GCC). Le SPVM assigne les véhicules 13-85 et 13-3 sur le boulevard LaSalle, coin 75^e Avenue. Rapidement, les policiers localisent l'embarcation depuis les berges. Le SIM déploie des officiers sur les berges et y installera un poste de commandement riverain. Le bateau des plaisanciers a traversé le pont Honoré-Mercier et se dirige vers les rapides.

Le coordonnateur du Centre secondaire de sauvetage maritime du MRSC de Québec réalise la situation de danger dans laquelle se trouvent les plaisanciers et leur donne comme instruction de revêtir un gilet de sauvetage, de lancer l'ancre afin de tenter d'arrêter la dérive de l'embarcation et de ne quitter sous aucun prétexte l'embarcation. Le ton est sans équivoque. Les plaisanciers se dirigent dans une zone difficile et ils doivent prendre la situation au sérieux.

Dès l'appel reçu, l'équipe de quatre pompiers de la caserne 64 du SIM, dont M. Pierre Lacroix, se rend au quai de la 34^e Avenue et fait la mise à l'eau de son embarcation, le bateau Hammerhead 1864, vers 19 h 17. Elle se dirige rapidement vers les plaisanciers dont le bateau est à la dérive en direction des rapides. Le SPVM est informé par le MRSC que, pour l'instant, il n'y a pas d'autre ressource disponible.

La noirceur ajoute de la pression aux quatre pompiers qui reçoivent des indications d'un officier du poste de commandement que l'embarcation des plaisanciers, si elle poursuit sa route, va atteindre les rapides.

Malgré la noirceur, l'équipe du SIM localise l'embarcation après quelques minutes (les pompiers voient une petite lumière au loin). Les plaisanciers sont situés au milieu du cours d'eau et sont presque dans les rapides lorsque les pompiers arrivent près d'eux.

³ La GCC exploite également un centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) situé à Québec (Québec). Les MRSC ont pour rôle de réduire la charge de travail des JRCC dans les secteurs de forte activité maritime. Les centres sont en fonction 24 heures par jour, 365 jours par année.

Vers 19 h 18, l'équipe du 1864 demande au poste de commandement rive (PC rive) du SIM que l'équipe du 1815 soit envoyée en aval des rapides. À 19 h 19, l'équipe du 1855 offre également de se rendre en aval des rapides.

Vers 19 h 27, l'embarcation du 1864 arrive à l'abord du bateau des plaisanciers. Le poste de commandement du SIM demande à l'équipe 1864 si elle peut remorquer le bateau. La réponse du lieutenant Rabouin n'est pas audible sur les bandes audios. Ils effectuent une approche « nez à nez » de l'embarcation. Le bateau des plaisanciers est positionné à reculons et est incliné. Un des plaisanciers lance une corde à M. Lacroix qui, avec un de ses collègues, attache les bateaux ensemble dans une réelle course contre la montre. Le barreur met le bateau à reculons afin de tirer l'embarcation des plaisanciers hors des rapides. Malheureusement, le bateau 1864, qui combat le courant, cesse de reculer et est entraîné dans les rapides. Le barreur tente ensuite de tourner à tribord (à droite) afin de se sortir de cette fâcheuse situation. Les câbles cassent. Le bateau 1864 continue à descendre dans le courant et tombe dans le creux de la vague. Le bateau des plaisanciers est situé dans le haut de la vague. C'est alors qu'il y a deux impacts entre les embarcations : un sur le côté du bateau 1864 et l'autre sur le devant du bateau des plaisanciers. L'impact pousse le bateau des plaisanciers loin de la vague alors que le 1864 reste dans la vague.

L'eau se met à entrer dans le bateau 1864. M. Lacroix aurait eu de l'eau jusqu'au torse, un de ses collègues jusqu'à la taille. C'est à ce moment que le bateau chavire à tribord. Trois pompiers vont se retrouver sous la coque du bateau tandis que le pompier Maillé en sera éjecté.

Vers 19 h 29, après avoir chaviré et alors qu'il est à l'eau, le pompier Maillé réussit à transmettre un appel de détresse (« Mayday ») sur les ondes radio dédiées au SIM avant d'être entraîné par la vague. Au même moment, l'équipe du 1855 attend toujours les instructions de mise à l'eau par le poste de commandement.

Vers 19 h 31, le centre d'urgence 911 reçoit un second appel en provenance de l'embarcation en détresse. La plaisancière indique alors que l'embarcation des pompiers vient de chavirer et qu'ils sont en plein courant. Vers 19 h 37, la répartitrice du 911 signale l'accident à la Garde côtière canadienne (GCC), qui a déjà été alertée par le SPVM. Le MRSC alerte une équipe de sauvetage de la Garde côtière auxiliaire de Pointe-aux-Trembles afin de se rendre près de l'île Sainte-Hélène pour effectuer une

recherche de type barrière⁴. Un appel de détresse (« Mayday Relay ») est également transmis afin d'alerter les navires dans le secteur, particulièrement en aval du Vieux-Port de Montréal. Le Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil est également demandé en renfort par le SIM.

La répartitrice du 911 est toujours le lien avec la plaisancière et tente de confirmer une position, qu'elle situe approximativement à 1 km du pont Champlain. Pendant la conversation, la plaisancière signale apercevoir une lumière dans l'eau, provenant d'un pompier qui crie à l'aide. Puis, après avoir réussi à faire démarrer le moteur, les plaisanciers réussissent à s'approcher et récupèrent deux pompiers dont un (le lieutenant Rabouin) est blessé à la tête. Ces deux pompiers ont réussi à se sortir du dessous de l'embarcation. Le SPVM et le PC rive du SIM déplacent des effectifs terrestres pour effectuer des recherches le long des rivages ainsi que sur les structures traversant le fleuve (estacade), le pont Champlain et le pont de la Concorde.

Vers 19 h 43, le bateau de l'équipe 1855 arrive à proximité et débute les recherches pour le 3^e pompier qui est à la dérive. Le MRSC assigne une seconde embarcation de la Garde côtière auxiliaire à partir de Lachine. Cette dernière est équipée de lunettes de vision nocturne. Le PC rive du SIM met en œuvre une demande pour obtenir l'assistance de l'hélicoptère de la Sûreté du Québec (SQ).

Vers 19 h 59, le bateau du SIM 1815 localise le bateau 1864 et, malgré la zone où ils se trouvent, les pompiers du bateau 1815 font une approche pour tenter de retrouver le pompier Lacroix. Une recherche visuelle sommaire ne permet pas de retrouver le pompier manquant. Vers 20 h 4, le bateau 1815 informe le poste de commandement du SIM qu'ils vont vérifier la coque du bateau 1864. Vers 20 h 6, le bateau 1815 demande si le chef (PC rive) a communiqué avec la Garde côtière sur le canal 16 et on leur répond par l'affirmative. Le bateau 1815 demande alors au PC rive de déployer d'autres embarcations qui pourraient venir aider. Vers 20 h 38, le bateau 1815 informe le PC qu'ils sont toujours à la coque du 1864 et qu'ils vont poursuivre leurs tentatives pour retourner la coque du bateau. Le PC rive du SIM leur demande de cesser les tentatives et leur demande d'accentuer les recherches sur les berges pour retrouver M. Lacroix.

⁴ « Le ratissage de type barrière s'applique dans les régions où il y a un fort courant. La recherche s'effectue en travers du courant. Le courant transportera l'eau et les objets à travers cette barrière. » Canada. Ministère des Pêches et des Océans ; Garde côtière canadienne. (2001). *Recherche et sauvetage à bord de petits bateaux*.

C'est environ 23 minutes après le chavirement du 1864 que les pompiers de l'équipe 1855 confirment avoir récupéré le pompier Maillé qui était à la dérive. L'équipe du 1855 revient vers l'embarcation des plaisanciers à bord de laquelle se trouvent déjà les deux autres pompiers rescapés. Compte tenu de la blessure subie par le lieutenant Rabouin, l'équipe 1855 l'amène avec elle et se dirige vers la descente de Verdun. Le pompier Brunet-Paiement demeure avec le couple dans l'embarcation toujours à la dérive et confirme au 911 qu'un pompier est toujours manquant et que l'embarcation chavirée est toujours en vue. Il confirme également leur position. À ce moment, le pompier Brunet-Paiement évalue que le bateau chaviré dérive à la même vitesse et se trouve à environ 200 pieds. Le pompier et les plaisanciers n'aperçoivent rien autour de l'embarcation chavirée malgré l'utilisation d'une lampe de poche. Vers 19 h 57, des ambulances sont demandées à la descente de bateau à Verdun pour récupérer les pompiers Rabouin et Maillé.

Le PC du SIM alerte toutes les ressources potentielles pouvant prêter main-forte et fait une relance pour obtenir un soutien aérien de la SQ. Le SIM est également informé que le MRSC a demandé un hélicoptère de type Griffon de la base de Trenton en Ontario.

Vers 20 h 10, le bateau du SIM 1838 (caserne de Pointe-aux-Trembles) est assigné pour venir prêter main-forte. Au cours de cette période, il y a une certaine confusion dans les informations transmises en raison du nombre élevé d'intervenants. À 20 h 15, l'embarcation des plaisanciers avec 3 personnes à bord est toujours à la dérive dans le bassin de La Prairie (ils ont traversé les rapides et ne seront récupérés que vers 21 h 30 par l'embarcation du SIM 1815).

Vers 20 h 30, le poste de commandement du SIM (PC rive) donne des instructions aux collègues du Service de sécurité incendie de Varennes sans en aviser le MRSC. Des instructions sont également données à l'équipe de la garde auxiliaire 1226 et au Service de sécurité incendie de l'agglomération de Longueuil. La chaîne de commandement n'est pas optimale, mais j'y reviendrai dans mon analyse.

Des pompiers de la Ville de Montréal (caserne 67) effectuent quant à eux des recherches visuelles le long de la structure de l'estacade. L'hélicoptère de la SQ se prépare à quitter la base de Saint-Hubert. Le centre de répartition de Roussillon confirme au MRSC que les embarcations du Service de prévention des incendies (SPI)

de La Prairie et du SPI de Châteauguay se joignent aux recherches. Vers 21 h 10, le MRSC demande au chef Corriveau (PC SIM) un bilan de la situation.

Vers 21 h 15, le SPVM utilise un drone pour la recherche de M. Lacroix. Par ailleurs, les hélicoptères ne sont pas au courant et le risque de faire voler un drone à l'insu des pilotes des deux hélicoptères n'a pas été évalué. Le MRSC ne sera informé de la présence d'un drone que vers 22 h 5.

Vers 21 h 30, l'hélicoptère de la SQ se trouve au-dessus du pont Champlain. L'hélicoptère militaire estime quant à lui son arrivée vers 22 h 15.

Vers 21 h 44, le MRSC avise son superviseur qu'il a perdu le contrôle et que c'est le chaos.

Vers 22 h 16, l'agent Langlois du SPVM débute la recherche en amont des rapides avec une embarcation privée appartenant à un civil. Il confirme que l'embarcation de l'équipe 1864 ne dérive plus, elle serait ancrée par sa tour qui touche au fond. On présume que le pompier manquant se trouve coincé sous le bateau⁵.

Vers 22 h 40, un feu stroboscopique est aperçu sous l'eau. Un contact visuel sur le bateau 1864 est confirmé par l'hélicoptère Rescue 432 qui se dirige vers Saint-Hubert pour du carburant. Il est impossible d'identifier la nature de l'objet qui est sous l'eau et la possibilité de l'hélicoptère est abandonnée compte tenu des conditions trop dangereuses à cet endroit.

Vers 23 h, certaines unités marines éprouvent de la difficulté à trouver du carburant (marinas fermées) et un délai supplémentaire est ajouté, car le camion de ravitaillement ne transporte pas le bon combustible.

Une heure après que les deux plaisanciers et le pompier Brunet-Paiement ont été évacués à Côte-Sainte-Catherine, le bateau 1815 est revenu vers le bateau 1864 en compagnie du zodiac du SPI de La Prairie et d'une motomarine du SPI de Saint-Jean-sur-Richelieu. L'épave donnait l'impression d'avoir bougé un peu, comme si la tour s'était écrasée sur elle-même. Un pompier du SPI Saint-Jean est monté sur la coque et a cogné sur celle-ci sans obtenir de réponse. La lampe de poche a permis de voir dans

⁵ Témoignage de M. Martin Langlois, policier du SPVM.

l'eau un casque qui, après investigation, s'est avéré vide. Le PC du SIM a alors demandé au bateau 1815 de revenir au rivage pour embarquer deux policiers du SPVM de l'escouade de plongée. Une fois de retour à l'épave, les policiers concluent que les conditions sont trop dangereuses pour plonger, mais qu'une tentative avec une caméra sous-marine pourrait être tentée⁶.

Vers 3 h 13, les policiers sont de retour avec une embarcation du SIM et la caméra sous-marine du SPVM permet de localiser une forme qui pourrait être le pompier manquant.

Les pompiers sur place confirment qu'il s'agit d'un vêtement de travail comme celui porté par le pompier Lacroix. Pendant ce temps, le SIM réussit à obtenir l'assistance d'Expédition Saute-Moutons⁷ qui envoie, vers 8 h, deux embarcations dans lesquelles se trouvent des pompiers, des policiers, M. Bachand (chef pompier retraité) et des plongeurs du SPVM. Une embarcation du SIM se trouve à proximité de l'épave. Arrivé sur place, vers 8 h 30, et en fonction du plan d'intervention préparé plus tôt, un des bateaux de Saute-Moutons réussit à incliner l'épave dès le premier essai, de telle sorte que le corps du pompier Lacroix se libère et est récupéré par la seconde embarcation. Le bateau 1864 est redressé par la première embarcation Saute-Moutons et remorqué à la marina de Verdun. La seconde embarcation a transporté le corps de Pierre Lacroix jusqu'à la berge.

MES CONSTATS

J'ai écouté attentivement l'ensemble des témoignages et mon enquête vise à détailler les causes du décès et à en établir les circonstances. Les deux plaisanciers et les trois pompiers impliqués dans l'intervention ont été entendus en audience de même que des pompiers d'autres casernes, des témoins civils et des experts.

Chaque partie a eu l'occasion de me soumettre par écrit ses commentaires à la fin des audiences publiques.

⁶ Rapport GTI SPVM pièce C-88.

⁷ Compagnie récréative privée munie de bateaux pouvant se rendre dans les rapides de Lachine.

L'opinion des experts et des professionnels

J'ai mandaté M. Hubert Desgagnés, expert-conseil en recherche et sauvetage, afin de déterminer la chronologie des événements et de me donner son opinion quant aux équipements utilisés pour l'opération de sauvetage du pompier Lacroix⁸. J'ai également mandaté M. Westley Grenon, expert-conseil en opération en eaux vives, afin qu'il puisse m'éclairer notamment quant à la formation requise pour des pompiers en sauvetage nautique⁹. Finalement, j'ai entendu la présentation de M. Benoit Ferland de l'Association des pompiers instructeurs du Québec¹⁰ et de M. Raynald Hawkins, directeur général de la Société de sauvetage¹¹.

Les pompiers et les missions de sauvetage

Les pompiers entendus lors des audiences ont été unanimes. Leur mission est de protéger des vies, parfois à l'encontre de la leur. C'est une seconde nature, un ADN ancré à la protection de vie humaine.

Le soir des événements, bien que la mission soit périlleuse, les pompiers sont déterminés à sauver les plaisanciers. Un des pompiers nous dira : « ils étaient devant nous, on a peut-être eu une vision tunnel, mais on était déterminé à les ramener »¹². Les plaisanciers sont à portée de vue, les pompiers sont conscients que le temps peut jouer contre eux, mais ne se résignent pas à abandonner la mission. Aucun des pompiers dans l'embarcation 1864 n'a émis de réserve quant à la mission de sauvetage. Le MRSC a compris rapidement que les plaisanciers se dirigeaient tout droit dans les rapides. Le PC rive du SIM le savait aussi.

À l'arrivée du bateau 1864 près des plaisanciers, le temps ne joue pas en leur faveur. L'un des pompiers relatera : « les plaisanciers n'étaient pas prêts à être rescapés, ils semblaient relativement calmes »¹³. C'est cette perception de l'urgence qui les conduira à prendre la décision de remorquer le bateau plutôt que de faire monter les plaisanciers dans le bateau du SIM.

⁸ Pièce C-51.

⁹ Pièce C-52.

¹⁰ Pièce C-84.

¹¹ Pièce C-85.

¹² Témoignage du pompier Brunet-Paiement.

¹³ Témoignage du pompier Brunet-Paiement.

Questionné sur ce qu'il aurait fait si un officier avait donné l'ordre d'arrêter les manœuvres, un des pompiers impliqués ce soir-là répond de façon éloquente : « Si l'on m'avait donné l'ordre, j'aurais cessé la tentative de sauvetage, mais s'il était arrivé malheur aux plaisanciers, je m'en serais voulu toute ma vie »¹⁴. À cet égard, tout le monde sait, le poste de commandement inclus, que les pompiers sont en approche des rapides. Personne ne donnera l'ordre de cesser la mission.

Aucun officier du poste de commandement n'avait de formation en sauvetage nautique. Les décisions des officiers du PC rive sont prises en toute bonne foi, mais malheureusement, elles ne sont pas optimales. Une certaine désorganisation s'est installée entre les différents partenaires et la chronologie ainsi que le nombre incroyable de ressources ont amené leur lot de difficultés pour une coordination efficace de la mission de sauvetage. Un des exemples qui m'a particulièrement marquée est la communication entre le MRSC Québec et le bateau de la garde auxiliaire 1226. Le MRSC lui demande pourquoi il est rendu aux îles de Boucherville alors qu'ils doivent faire une barrière à l'île Sainte-Hélène. La réponse est éloquente : « les pompiers nous ont demandé d'accentuer nos recherches à cet endroit »¹⁵. Cet exemple est l'un parmi tant d'autres entendus lors des audiences. Il y a plusieurs consignes, mais pas de coordination.

Bien que le PC du SIM ait tenté de quadriller les zones de recherche, le nombre de personnes sur place a rendu la tâche complexe et d'une certaine manière, il a perdu un certain contrôle sur les embarcations présentes. À titre d'exemple, le policier Langlois fait appel à une connaissance, qui est un citoyen, mais qui connaît bien les rapides, pour lui prêter assistance avec son bateau personnel. Dans un événement de cette ampleur, le PC du SIM devient le *scene commander*¹⁶ mais visiblement, lui-même n'était pas en mesure de positionner tous les bateaux à l'eau. Les indications transmises au MRSC Québec sont parfois erronées. À titre d'exemple, la position de géolocalisation du téléphone cellulaire n'est pas transmise dans les règles de l'art¹⁷.

Bien entendu, c'est un collègue qui manque à l'appel et il serait injuste de ne pas considérer cet aspect dans le déroulement de la soirée.

¹⁴ Témoignage du pompier Maillé.

¹⁵ Pièce C-31-1 E, p. 22.

¹⁶ Témoignage de François Bélisle, coordonnateur SAR maritime MRSC Québec - Garde côtière canadienne (GCC).

¹⁷ Pièce C-31.7 p. 9.

Parmi les lacunes qui ressortent de cette soirée de sauvetage :

- Aucun pompier n'est muni de balises de localisation personnelles et le dispositif de localisation visuelle n'était pas à tout son potentiel considérant qu'au moins un pompier a été à la dérive et a été submergé plusieurs fois par les vagues, rendant son voyant lumineux inefficace, et que le pompier Lacroix manquait à l'appel. Un dispositif lumineux de type Strobe de forte luminosité, activé manuellement, aurait sans doute été un outil plus approprié afin de localiser un pompier à l'eau ;
- Le PC rive du SIM n'a pas tenté l'utilisation de sa propre caméra et les officiers du poste de commandement n'étaient pas au courant que le groupe de sauvetage technique (GST du SIM) en possédait une ;
- Le pompier Maillé sera à la dérive, dans les vagues, pendant au moins 23 longues minutes ;
- Le pompier Brunet-Paiement est resté sur le bateau des plaisanciers alors qu'il était lui-même une victime de l'incident. Il poursuivra les communications avec le PC rive du SIM à partir du bateau des plaisanciers ;
- Le bateau 1864 n'avait pas de radiobalise de localisation de sinistre ou de radio VHF portative et étanche avec fonction permettant de transmettre des appels sélectifs sur le canal VHF (fonction ASN) ;
- Les contraintes liées aux heures de service des marinas ont ajouté de la pression sur les secouristes en bateau qui devaient trouver du carburant alors que les points de ravitaillement étaient tous fermés ;
- Un citoyen bon samaritain s'est impliqué dans la recherche du pompier Lacroix alors que nos services d'urgence ne connaissaient pas avec exactitude le nombre de secouristes déployés sur le fleuve ;
- Le 1815 était à la coque du 1864 très tôt lors de l'intervention. Le PC rive leur a demandé de cesser les tentatives et de poursuivre les recherches ;
- Des initiatives sont prises sans coordination avec les partenaires, dont l'utilisation d'un drone ;
- Le 1864 a quitté seul en mission de sauvetage. Le triste évènement nous rappelle qu'au moins deux embarcations devraient être mises à l'eau simultanément pour parer à d'éventuels chavirements ;
- Certains chefs aux opérations du SIM ne connaissent pas l'entente opérationnelle pour assistance en cas d'incident nautique¹⁸ ;

¹⁸ Pièce C-31-3.

- Le MRSC a perdu le contrôle de la situation, la qualifiant de chaotique.

L'embarcation

Lors des audiences, il a été question des embarcations Hammerhead, notamment dû au taux d'indisponibilité élevé des embarcations et des coûts d'entretien et de réparation associés.

La résolution du comité exécutif de la Ville de Montréal a autorisé le 30 septembre 2021 l'achat de douze nouvelles embarcations¹⁹. Dans ce contexte, le processus d'achat était une démarche qui précédait les malheureux événements.

Par ailleurs, le soir du 17 octobre 2021, le bateau n'est pas en cause. Selon le témoignage du pompier Brunet-Paiement, le bateau est en ordre à leur départ de mission. Il n'est pas non plus certain que si le bateau avait possédé deux moteurs, les pompiers n'auraient pas chaviré. Une expertise du bateau n'a pas été requise pour les fins de mon enquête considérant l'annonce du retrait de ces embarcations et l'enquête en cours par le Bureau de la sécurité des transports du Canada. C'est pour cette raison que je ne m'y attarderai pas outre mesure.

Le 6 décembre 2022, lors de ma visite au Quartier général du SIM, j'ai pu constater que les démarches débutées en 2017 pour l'acquisition d'une nouvelle flotte de bateaux étaient très avancées et l'on m'a confirmé que les nouveaux bateaux seraient opérationnels pour la saison 2023.

- 2 moteurs commerciaux de 175 hp²⁰ ;
- système de stabilisation en manœuvre avec ajustement automatique ;
- système de récupération avec filet ;
- technologie de sonar 3D pour la recherche sous l'eau ;
- technologie d'imagerie thermique pour améliorer la recherche et le sauvetage de nuit ;
- technologie de radar pour la navigation ;
- système de communication sans fil avec casque ;
- système d'alarmes sonores avisant les membres de l'équipage de leur entrée dans les différentes zones cartographiées ;

¹⁹ Pièce C-71.3.

²⁰ hp : *horse power*. Le nombre 39 correspond à sa capacité de puissance.

- l'ensemble de nos embarcations est équipé d'un module AIS et il y a eu programmation des numéros des licences pour le jumelage avec la radio VHF de chacune des embarcations ;
- l'installation d'avertisseurs sonores amplifiés dans chaque embarcation a été effectuée, ce qui permettra d'avertir les intervenants lorsqu'ils s'approchent d'une zone dangereuse ou des bas-fonds. Des lumières agiront en complément au système d'avertissement sonore ;
- protection auditive pour chaque pompier ;
- Le poste de commandement riverain sera également muni d'une tablette électronique permettant de suivre la position des bateaux en temps réel.²¹.

Ces bateaux sont par ailleurs achetés pour l'ensemble des casernes nautiques et de ce fait, pour tous les types de cours d'eau ceinturant l'île de Montréal. Le défi reste de taille. Les bateaux de marque Capelli vont par ailleurs demeurer actifs ce qui permettra une plus grande couverture d'offre de service.

Cependant, dans une situation d'urgence, où un sauvetage s'avère requis, une alternative devrait être envisagée sans avoir à recourir au SPVM compte tenu de leurs délais de réponse. En ce sens, le SIM devrait être prêt à toute éventualité en ayant au moins deux motomarines prêtes à intervenir près des zones où l'on trouve des rapides.

Les motomarines de sauvetage pourraient constituer un type d'embarcation alternatif, car elles sont de petites dimensions, propulsées à jet et ayant un faible tirant d'eau. Elles n'ont par ailleurs pas de protection contre les intempéries et leur équipage ne dépasse pas deux personnes, mais leurs avantages sont sans aucun doute leur agilité à naviguer dans des zones moins accessibles en bateau. Par ailleurs, les motomarines doivent être utilisées par des pompiers, dont l'expertise (instructeurs) et l'expérience en sauvetage nautique sont reconnues par des critères objectifs (formation, années d'expérience, etc.). Un nombre limité de pompiers devraient être formés sur ces motomarines et constitué une équipe surspécialisée de tout au plus 30 pompiers pour couvrir les plages horaires estivales.

²¹ Pièce C-81.1.

La zone d'exclusion

Lors de l'enquête, il a été longuement question de la zone d'exclusion ou zone de danger pour laquelle le SIM avait émis une directive de non-intervention²². Je trouve important, compte tenu notamment de l'intervention de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST), de revoir cette zone de danger.

Nous le savons maintenant, les pompiers feront tout ce qui est humainement possible pour sauver des vies. Par ailleurs, comme coroner, je ne peux inciter des pompiers à prendre des risques qui pourraient mettre leur vie en danger. M. Desgagnés, expert-conseil, mentionne à son rapport :

La pertinence d'une zone de danger à ne pas franchir par des sauveteurs semble évidente. Les rapides de Lachine comportent des zones de petits fonds en palier, des îlots rocheux à fleur d'eau, se découvrant ou devenant invisibles selon le débit des eaux ainsi que des rouleaux et des tourbillons, certaines vagues étant stationnaires. La hauteur de la crête de certaines vagues peut atteindre jusqu'à 3 mètres. Suite à l'accident mortel dans les rapides de Sechelt, en Colombie-Britannique, la Garde côtière auxiliaire canadienne (ouest) a interdit les activités de formation dans les rapides, précisant que les embarcations ne doivent franchir ces rapides qu'en cas d'urgence et sous la conduite d'un patron d'embarcation ayant suivi le cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide. (nos soulignés)

La zone de danger déterminée par les autorités du SIM est une bonne idée. Mais sa limite ouest se trouve à peine à 300 mètres des premiers rouleaux. La Garde côtière auxiliaire canadienne, région du Québec, a identifié en 2022 une zone de danger semblable, mais encore plus importante, la limite ouest se trouvant vis-à-vis le tablier du pont Honoré-Mercier, un repère simple et visible par tous les temps. La problématique de la zone de danger du SIM est que sa limite amont n'est pas facilement visible, et trop près des rapides eux-mêmes²³.

Je suis d'accord avec son propos. Des zones de danger ou de non-navigation ont été établies à Montréal, mais également dans d'autres secteurs au Canada. Je me permets

²² Pièce C-18.

²³ Pièce C-51, p. 60.

par ailleurs une nuance. Les pompiers pourraient se trouver aux abords de cette zone de danger ou être appelés à intervenir dans une situation d'urgence. Dans cette optique, bien que les nouveaux bateaux soient munis d'un radar pour détecter la fameuse zone de danger, rien n'indique qu'une situation similaire ne puisse se reproduire. Ultimement, l'équipage du bateau pourrait décider d'une intervention jugée urgente et, dans ce cas de figure, il doit pouvoir faire face à un éventuel chavirement ou sauvetage. Il ne suffit pas d'interdire une zone, il faut préparer les pompiers à toutes éventualités.

Lors du témoignage de M. Ross²⁴, j'ai retenu une image forte de son propos : « l'établissement d'une zone interdite c'est comme si on disait aux citoyens qui se trouvent au troisième étage d'un immeuble qui brûle qu'on ne peut pas aller les chercher parce qu'on ne monte pas plus haut que le deuxième étage ».

Cette image à elle seule m'a convaincue qu'il serait utopique de croire qu'une limite imaginaire dans le fleuve Saint-Laurent serait une barrière pour contrecarrer le sens du devoir des pompiers qui ont pour mission, notamment, de sauver des vies humaines. La « Vague à Guy » fait d'ailleurs partie de cette zone hachurée, pourtant plusieurs citoyens s'y trouvent pour y pratiquer des sports nautiques. Les plaisanciers vont continuer à se hasarder tout comme des surfeurs ou des kayakistes sur les rapides de Lachine. Bien entendu, cette décision qui leur est propre sur le plan de leur sécurité a malheureusement des limites. Éduquer, informer et mettre l'accent sur la prévention sont tous des objectifs auxquels je souscris entièrement. Mais, l'humain étant ce qu'il est, certains repoussent sans cesse les limites du risque. La solution glaciale serait de se dire : ils ont franchi la limite, tant pis pour eux, mais aurait-on cette réaction devant une maison qui brûle et dont la cause est une négligence humaine ? Non, bien entendu que non ; nos pompiers seront au rendez-vous.

C'est dans ce contexte que j'opte vers une meilleure formation adaptée plutôt que vers une interdiction qui ne serait pas nuancée dans un contexte de sauvetage nautique.

La formation

Le soir du 17 octobre 2021, aucun des pompiers n'avait de formation en eaux vives et le poste de commandement ne comptait pas d'officiers qualifiés en sauvetage nautique. Il y a eu une victime, il y aurait pu en avoir six. Le pompier Brunet-Paiement a fait référence à la pauvreté de la formation. À titre d'exemple, il mentionne que le GPS sur le

²⁴ Témoignage de M. Christopher Ross, président de l'Association des pompiers de Montréal inc.

bateau a été modifié plusieurs fois et qu'il n'a jamais eu de formations pratiques lors des mises à jour. Cet apprentissage se donnait d'un collègue à un autre. Cette lacune au niveau de la formation a été soulevée par plusieurs pompiers.

Déjà en 2013, le Chef Martel²⁵, alors qu'il était responsable des instructeurs nautiques, faisait part à la direction du SIM de plusieurs enjeux qui sont toujours contemporains. On pense notamment à la nécessité de formations pratiques sur les bateaux, à la rétention du personnel spécialisé, à des instructeurs dédiés au sauvetage nautique et sur glace et à la cohésion des équipes spécialisées. Du même souffle, toujours en 2013, le pompier instructeur Simon Brien recommandait que pour le développement de la spécialité nautique, il était essentiel d'acquérir le certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (CFCPB)²⁶. Pourquoi cela a-t-il perduré ? Je ne pourrais être catégorique sur les intentions qui sous-tendent les décisions du SIM, mais force est de constater que le sauvetage nautique est demeuré l'enfant pauvre de l'organisation.

Le soir des évènements, le réflexe fort louable d'organiser un poste de commandement dans une structure qui ressemble à celle d'un incendie démontre les faiblesses de l'intervention et la méconnaissance des enjeux liés aux plans d'eaux. Un plan d'eau et un bâtiment ont des règles qui s'y jouent dans des réalités complètement distinctes. Lors des audiences, la formation des pompiers a été questionnée par plusieurs témoins. Les normes de la NFPA (*National Fire Protection Association*) ont également été soulevées. Ces normes sont utilisées comme références et lignes directrices par le SIM. La formation actuelle en sauvetage nautique, qui est offerte par des instructeurs et des capitaines du SIM, tend à répondre à la plupart des exigences du chapitre de la norme NFPA 1006 qui porte sur le sauvetage en embarcation.

Par ailleurs, il y a lieu de se questionner sur la formule de *l'autoformation*. Actuellement, ce sont les officiers qui sont responsables de la formation des nouveaux pompiers qui arrivent en caserne. Les instructeurs sont en soutien à la démarche de formation. La formation, bien que documentée, devient aléatoire d'une caserne à l'autre, selon le suivi et les compétences nautiques du capitaine. Le pire scénario de formation est un enseignement non uniforme du sauvetage nautique par les pairs.

²⁵ Témoignage de Benoît Martel, chef pompier retraité du SIM.

²⁶ Pièce C-43.1 E.

Le SIM a cependant prévu que les programmes de formation internes existants feront l'objet d'un examen approfondi et d'une mise à jour dans les mois à venir. Le degré de conformité aux deux normes NFPA fera partie de cet examen. La manière d'offrir la formation à l'avenir sera déterminée en fonction des besoins et des objectifs identifiés. À cet égard, les instructeurs devraient agir de manière proactive pour s'assurer de la conformité des formations reçues par les pompiers et du maintien de leurs compétences pour œuvrer dans un service nautique.

Cependant, il est dommage que le SIM ait réfréné des initiatives personnelles de formation. Le capitaine Daniel Boilard²⁷, lors de son témoignage, a illustré cette philosophie qui, je l'espère, n'est pas représentative des orientations du SIM. Il est difficile de comprendre qu'un capitaine qui a tenté de participer à ses frais à des formations externes et pour lesquelles le seul engagement requis du SIM était de confirmer qu'il était un pompier actif se soit vu refuser l'accès à ces formations. La promotion de la formation continue devrait plutôt être encouragée. Cela démontre, me semble-t-il, un réel engagement à la sécurité nautique par les pompiers qui en prennent les initiatives.

La seule certification en sauvetage nautique basée sur NFPA 1006 actuellement disponible au Québec est un programme offert par le Service d'intervention et de formation en sauvetage spécialisé (SIFA) qui a été homologué par l'École nationale de pompiers du Québec. Ce programme permet d'obtenir une certification aux trois niveaux suivants : soit sensibilisation, opérations ou technicien, dans les spécialités de sauvetage en surface de l'eau, sauvetage en eaux vives ou sauvetage en zone inondée. Il n'y a aucun programme de formation et certification pour le chapitre relatif au sauvetage en embarcation.

Peu importe la structure de formation qui sera mise en place par le SIM, il est impératif que le suivi de ces formations soit uniforme et qu'il y ait des redditions de compte tant pour la formation pratique que théorique. De plus, comme il est utopique de croire que les pompiers ne seront jamais appelés à intervenir en eaux vives dans des situations d'urgence, il est impératif qu'une formation d'autosauvetage en eaux vives leur soit offerte.

²⁷ Témoignage du capitaine Daniel Boilard.

M. Hubert Desgagnés fait d'ailleurs mention de certains éléments de formation requis par la Garde côtière canadienne auxquels je souscris²⁸ :

Programme de formation Embarcations de sauvetage de la Garde côtière canadienne

Les embarcations de sauvetage côtier (ESC) de la Garde côtière canadienne font appel à des équipages saisonniers composés d'étudiants de niveau CÉGEP/Universitaire. Chaque équipe comporte deux équipages de 3 personnes. Habituellement, le patron d'embarcation pour chaque équipe est un ancien matelot, ayant dans la mesure du possible au moins une saison d'expérience comme matelot.

Le programme de formation obligatoire chaque printemps comporte 14 jours, dont au moins deux jours de pratiques pour les équipes complètes. (nos soulignés)

Est inclus dans ce programme, le module de formation de « conducteur de petits bâtiments SVOP [Small Vessel Operator Proficiency] », et le module les « Mesures d'urgence à bord », pour les nouveaux venus. Cette formation vise notamment à de la formation sur les manœuvres, le remorquage, l'utilisation des pompes, et autres aspects reliés à la recherche et au sauvetage. La formation comporte également des modules administratifs (rapports de mission, gestion d'un poste de sauvetage), communications radio et entretien mécanique de base. Les patrons d'embarcation ont également une formation avancée pour la manœuvre d'embarcation en conditions difficiles RHIOT [Rigid Hull Inflatable Operator Training].

Programme de formation Embarcations de sauvetage de la Garde côtière canadienne (ESC), Stations de sauvetage et Patrons embarcation de sauvetage

Tous les titulaires d'un brevet de compétences nautiques émis par Transports Canada peuvent opérer une petite embarcation jusqu'à une vitesse ne dépassant pas 25 nœuds et dans des conditions de vents ne dépassant pas 30 nœuds (60 km/h) quelles que soient les conditions de visibilité. (...)

²⁸ Pièce 51.1, annexe 4.

Pour opérer une petite embarcation de la GCC à une vitesse excédant 25 nœuds, ou si le vent excède une vélocité de 30 nœuds ou par visibilité réduite, la GCC exige en plus, le certificat de formation avancée de conducteur d'embarcation à fond rigide de la Garde côtière canadienne en conditions difficiles (Rigid Hull Inflatable Operator Training/RHIOT) d'une durée de 7 jours (75 heures) dont la majeure partie se déroule sur l'eau.

Le Règlement sur les conditions pour exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal²⁹ date de 2004. Ce règlement ne prévoit pas de manière spécifique le sauvetage nautique ni le niveau de service attendu par les services incendies en fonction de leurs territoires respectifs. Il y aurait certainement intérêt pour le ministère de la Sécurité publique et le ministère de l'Éducation de s'assurer d'une mise à niveau tant en fonction des obligations des municipalités que des formations requises.

Finalement, les pompiers peuvent être appelés à remplacer en heures supplémentaires, en échange de temps ou être assignés en remplacement par le SIM pour couvrir des absences, et ce, dans n'importe laquelle des 8 casernes nautiques du SIM, sans exigence préalable de connaissance du plan d'eau où ils vont. Les pratiques sur l'eau sont aléatoires et les pratiques sur un autre cours d'eau intercasernes sont inexistantes. La dernière pratique intercaserne aurait eu lieu en 2014 uniquement pour le sauvetage sur glace³⁰.

Le SIM doit à mon avis prendre la pleine mesure de son cursus de formation et s'assurer que les formations offertes le soient en fonction des plus hauts standards de qualité.

Les plaisanciers

Le soir du 17 octobre 2021, l'un des deux plaisanciers a acheté un bateau d'un vendeur demeurant à Rawdon. Le nouveau propriétaire vivant près du quai Saint-Louis a amené l'embarcation à Montréal, étant plus près de son domicile pour l'essai nautique. La section « Le soir des événements » décrit le déroulement de la tragédie évitable pour le pompier.

²⁹ Chapitre S-3.4, r. 1, Règlement sur les conditions pour exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal.

³⁰ Témoignage de M. Benoît Martel, chef aux opérations retraité du SIM.

Par ailleurs, il y a certainement lieu de se questionner sur les compétences des navigateurs de plaisance. Lors de l'enquête, nous avons appris que les deux plaisanciers avaient obtenu leur permis de navigation lors d'activités parascolaires alors qu'ils étaient au secondaire. Au moins 10 ans se sont écoulés entre l'obtention d'un permis et l'achat de ce bateau. Aucune exigence additionnelle n'est requise.

Le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance oblige les conducteurs d'embarcation munie d'un moteur et utilisée à des fins récréatives à détenir en tout temps une preuve de compétence. Cette carte est valide à vie et aucun cours pratique de navigation n'est requis. Il suffit d'aller sur Internet pour découvrir la facilité déconcertante pour l'obtention du permis. La formation est offerte en ligne et est d'une durée minimale de trois heures afin de pouvoir passer l'examen de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance de Transports Canada. Il n'y a pas d'âge minimum pour obtenir la carte. Il suffit de réussir l'examen et de payer 50 \$.

Le règlement³¹ prévoit à l'article 4 (1) : « Sous réserve du paragraphe (2), une personne a la compétence requise pour conduire une embarcation de plaisance, selon le cas :

- a) si elle a obtenu au moins 75 pour cent à l'examen et si une carte de conducteur d'embarcation de plaisance lui a été délivrée ;
- b) si elle a réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada pour plaisanciers avant le 1^{er} avril 1999 et si elle possède une carte de réussite d'un cours de sécurité nautique ou une autre preuve écrite à cet effet ; [...]

Bien que je n'aie pas eu l'occasion de questionner Transports Canada sur le règlement encadrant l'obtention du permis, je demeure perplexe quant aux conditions relativement simples pour conduire une embarcation. Le parallèle avec la conduite d'un véhicule automobile n'est peut-être pas le plus approprié considérant les distinctions évidentes, mais c'est celui qui s'approche le plus au niveau de la responsabilité d'être un titulaire d'un permis.

Bien que je n'aie pas entendu l'organisme, je ne peux faire fi du contexte dans lequel ces plaisanciers ont obtenu leurs cartes de compétences. Il est donc souhaitable que l'encadrement législatif et réglementaire soit revu quant à l'obtention de cette carte et au

³¹ Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. <https://www.laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-53/page-1.html#h-1020784>.

contenu de la formation associée et de l'examen y donnant droit. Je crois que des exigences en matière d'âge minimal devraient également faire partie de cette réflexion.

Pour les plaisanciers, aucune indication n'est présente sur les berges et une seule est à l'eau. Cette unique bouée d'avertissement (photo au texte) avait été retirée une semaine plus tôt pour son entretien annuel. En plus, il n'y avait aucun panneau d'avertissement à la descente de Lachine pour informer les plaisanciers de la proximité des rapides de Lachine et aucun avertissement n'est visible concernant les rapides sur l'une ou l'autre des structures de pont.



Questionnés sur leurs connaissances des dangers lors de la mise à l'eau de leur bateau, les deux plaisanciers indiquent qu'ils savaient que des rapides se trouvaient à proximité, mais qu'aucun d'eux ne mesurait le potentiel mortel. Cette situation en elle seule est problématique et démontre que les citoyens ne sont pas à l'affût des dangers de la navigation sur le fleuve.

Des responsabilités partagées

Les voies maritimes et les responsabilités de chaque organisme sont à la fois distinctes et interreliées. Il est important de comprendre le rôle de chacun de ces organismes pour éviter le travail en silo. Le soir du 17 octobre 2021, je l'ai déjà mentionné précédemment, ce sont tous des gens de bonne volonté qui ont participé aux recherches, mais, malheureusement, une méconnaissance des rôles et responsabilités a contribué à un certain cafouillage lors de la recherche du pompier Lacroix.

Le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM)

Le SIM est l'unique corps de pompiers couvrant l'île de Montréal, qui est ceinturée de 165 km de berges. Le SIM a 67 casernes et offre le service de premiers répondants. En

plus du combat des incendies, le SIM s'est doté d'équipes et d'équipements lui permettant de répondre à de nombreux types d'interventions spécialisées, dont le sauvetage nautique et le sauvetage sur glace. Par ailleurs, aucune de ces équipes n'est dédiée uniquement à ces sphères spécialisées. Les groupes de sauvetage nautique et sur glace se composent de huit casernes identifiées en fonction du temps de réponse citoyen, soit les casernes 14, 15, 35, 38, 55, 57, 64 et 66. Par ailleurs, au moment des évènements, ces équipes n'étaient pas dédiées au sauvetage nautique et plusieurs d'entre elles n'avaient pas de bateaux fonctionnels.

Leur mission vise à porter secours à toute personne en difficulté sur les plans d'eau intérieurs ou entourant l'île de Montréal dans un délai qui est déterminé par une norme interne. Le délai de réponse aux citoyens est tributaire de la décision du SIM. Pour les incendies, le délai est établi à 6 minutes 24 secondes. L'offre de service du SIM est de 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 365 jours par année. Dans ce contexte, le défi est réel de pérenniser des équipes de sauvetage nautique, mais certainement pas impossible.

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM)

Le SPVM est le service de police municipale de la Ville de Montréal qui a pour responsabilité de protéger la vie et les biens des citoyens, de maintenir la paix et la sécurité publique, de prévenir et combattre le crime et de faire respecter les lois et règlements en vigueur.

Il existe un module nautique au sein du SPVM, principalement actif au cours de la saison estivale. Ce service se compose de 11 policiers qui sont dédiés à l'équipe nautique. Une présentation de cette équipe a été faite lors des audiences. Le témoignage de M. Karim Akesbi³² est très clair : pour atteindre sa pleine capacité d'intervention, une équipe nautique doit être dédiée et formée en conséquence. Cela se traduit par un niveau de compétence normé et des entraînements ciblés. Au SPVM, une formation éliminatoire, suivie d'un examen obligatoire, est dispensée aux policiers qui souhaitent faire partie de l'unité nautique³³. Cette formation est étalée sur une période de 12 jours, pour un total de 111 heures. Cette formation initiale sert à formaliser la compétence pour les fonctions de *matelot* uniquement.

³² Témoignage de M. Karim Akesbi, Sergent coordonnateur du module nautique – Section des patrouilles spécialisées (SPVM).

³³ Pièce C-93.

Le SPVM possède des embarcations s'apparentant aux nouveaux bateaux du SIM, mais il utilise plutôt des motomarines pour aller dans le secteur des rapides de Lachine.

Bien entendu, on ne peut comparer l'offre de service du SPVM et du SIM dans l'absolu, n'ayant pas les mêmes objectifs en matière d'intervention. Le SPVM a un rôle d'assurer un contrôle réglementaire sur les eaux. Il agira en assistance lorsque la situation le commande, mais n'a pas la mission première de sauvetage comme c'est le cas pour le SIM. Cependant, la navigation dans le secteur des rapides et les enjeux de sécurité qu'elle pose sont identiques pour les deux services. Finalement, je retiens de la présentation de M. Akesbi que l'efficacité d'une ressource nautique prend son plein potentiel dans sa spécialisation.

Le centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) de Québec (Garde côtière canadienne)

L'article 130 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada³⁴ prévoit que le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne peut désigner des coordonnateurs de mission de recherche et sauvetage chargés des opérations de sauvetage maritime. Les coordonnateurs aux centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et le MRSC de Québec exercent cette autorité.

Le MRSC de Québec est un centre secondaire de coordination des opérations de sauvetage maritimes exploité par la GCC et couvrant un vaste territoire compris entre Cornwall et Blanc-Sablon et incluant l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, le milieu de la Baie-des-Chaleurs et les rivières Saguenay et Richelieu. Il relève administrativement de la GCC, mais relève opérationnellement du ministère de la Défense nationale. Les eaux intérieures (comme le Lac-Saint-Jean ou le lac Memphrémagog, ou des rivières comme les rivières Saint-Maurice, Yamaska ou Châteauguay) sont sous la responsabilité des autorités provinciales.

Le MRSC de Québec ne déplace pas d'agent de liaison sur un déploiement d'envergure. Par ailleurs, le rôle de coordination est clair et il est crucial qu'une communication fluide soit maintenue entre les partenaires et le centre de coordination.

³⁴ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001, ch. 26).

Garde côtière canadienne (GCC)

La GCC est un organisme qui relève du ministère de Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne. Son mandat principal est d'assurer la sécurité de tous les navigateurs dans les eaux canadiennes et de protéger l'environnement marin du Canada. Ce mandat est énoncé dans la Loi sur les océans et la Loi sur la marine marchande du Canada³⁵. Parmi les responsabilités conférées par la législation, on peut y lire que le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a la responsabilité de fournir notamment les services suivants :

- aide à la navigation ;
- déglacement et services de gestion des glaces ;
- recherche et sauvetage maritimes (SAR) ;
- communications et gestion du trafic maritime ;
- appui aux autres ministères, conseils et organismes du gouvernement, en fournissant des services de navires et d'aéronefs ainsi que d'autres services.

En termes de recherche et sauvetage, la GCC est la principale partenaire des Forces armées canadiennes, en fournissant des ressources maritimes spécialisées, en maintenant des systèmes de détection des appels de détresse sur les fréquences radio maritimes, en fournissant les spécialistes maritimes pour s'occuper de la coordination des opérations SAR et en supportant la Garde côtière auxiliaire canadienne, un regroupement de sauveteurs nautiques bénévoles.

Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec)

La Garde côtière auxiliaire canadienne est un regroupement de bénévoles parrainé par la GCC et Transports Canada. Au Québec, ils sont autour de 800 personnes, mettant à la disposition de la GCC une soixantaine d'embarcations privées en plus d'une vingtaine d'embarcations corporatives pour les opérations de sauvetage durant la saison de navigation de plaisance. Les bénévoles sont également actifs dans les activités de sécurité nautique auprès des plaisanciers. Ces bénévoles sont formés en conséquence par la GCC.

³⁵ Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (L.C. 2001, ch. 26).

Transports Canada (Direction de la sécurité maritime)

La direction de la sécurité maritime de Transports Canada est responsable du développement et de l'application des règlements et politiques dans le domaine des transports interprovinciaux et internationaux au Canada. Le mandat de ce ministère fédéral est de favoriser un réseau de transport sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Plus spécifiquement, il s'occupe entre autres de la navigation, tant pour les infrastructures que pour la certification du matériel. Cette direction applique la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et veille à la sécurité des navires de plaisance et des navires commerciaux tout en protégeant nos côtes.

Le Bureau de la sécurité nautique veille au respect des règles de sécurité nautique et à la conformité aux règlements à l'intention des plaisanciers.

Les communications entre les partenaires

Les secouristes des différents partenaires présents au cours de l'évènement avaient accès à leur propre réseau de communication distinct. Ce faisant, devant l'impossibilité de se parler, la plupart des bateaux communiquaient avec leur caserne respective et un officier de communication contactait le PC rive du SIM par cellulaire.

Les ressources nautiques déployées avaient également la possibilité de se parler entre elles et avec la GCC par le réseau VHF maritime, car chaque embarcation, incluant l'hélicoptère des Forces armées canadiennes, avait un appareil de communications maritimes. Cependant, le PC du SIM et celui du SPVM n'ont pas utilisé ces fréquences maritimes, forçant l'utilisation de la téléphonie cellulaire comme second moyen de communication. Les ressources nautiques du SIM avaient leur radio et leurs fréquences, mais avaient pourtant une radio VHF marine qu'ils auraient dû utiliser. Si les informations avaient toutes convergé grâce à des communications adaptées à la situation, il est fort à parier que plusieurs interventions auraient gagné en efficacité. Cette façon de faire a créé une réelle confusion et n'a pas permis de concerter les informations transmises sur un seul canal de communication entre les différents partenaires.

Les policiers du SPVM et pompiers du SIM ont partagé le même poste de commandement, bientôt rejoint par le chef du SPI de La Prairie, un militaire et un policier

de la SQ, dans ce dernier cas, pour communiquer avec l'hélicoptère. Le Centre de sauvetage à Québec recevait des appels tantôt du 911, tantôt du centre de répartition du SIM, ensuite du PC du SIM et du capitaine du SPVM sur place. Certaines instructions discordantes ont été constatées quand la GCC s'est rendu compte que les ressources qu'elle avait assignées ne cherchaient plus au même endroit. Le témoignage de M. Bélisle de la GCC est d'ailleurs plutôt révélateur : *ce soir-là, c'était le bordel*³⁶.

Cette soirée a illustré l'importance de revoir les ententes entre les partenaires au niveau des responsabilités de chacun, mais également de la mise en place de simulations pour éprouver leurs plans de sauvetages et de coordination lors d'évènements majeurs. À titre d'exemple, la dernière entente entre le SIM et la Garde côtière remonte à 1994 et n'a jamais été rediscutée. Ce n'est pas parce que le fédéral réglemente la navigation qu'il est responsable de toutes les activités de sauvetage. Cette responsabilité est partagée entre les différents paliers de gouvernement et il est primordial que chacun puisse jouer son rôle de manière optimale lors de situation d'urgence.

Le pire scénario a été vécu ce soir-là, soit une recherche de bonne volonté, mais dont les commandes ont été prises par tout un chacun, et ce, indistinctement du rôle de chacun.

Finalement, à la suite des évènements, il aurait été utile qu'un bilan soit fait avec l'ensemble des partenaires pour tirer des leçons des difficultés vécues.

COMMISSION DES NORMES, DE L'ÉQUITÉ, DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (CNESST)

Le rapport des inspecteurs de la CNESST à la suite du tragique accident du pompier Lacroix est éloquent. D'emblée, il est utile de rappeler les obligations légales de cet organisme.

La loi prévoit deux grands objectifs fondamentaux³⁷ :

- 1- Éliminer à la source même les dangers pour la santé, la sécurité et l'intégrité physique et psychique des travailleurs ;

³⁶ Témoignage de M. François Bélisle, coordonnateur SAR maritime MRSC Québec - Garde côtière canadienne.

³⁷ Chapitre S-2.1, Loi sur la santé et la sécurité du travail.

2- Établir les mécanismes de participation des travailleurs et de leurs associations, ainsi que des employeurs et de leurs associations à la réalisation de cet objet.

Ces deux objectifs ont été établis afin de permettre une prise en charge par le milieu de la santé et de la sécurité au travail. Ainsi, les bonnes méthodes de travail qui ont été conçues et adaptées avec la participation active de l'employeur et des pompiers vont nécessairement être plus cohérentes, efficaces et amener des solutions pérennes.

Lors des audiences, l'enquêteur Dupont nous a présenté la méthodologie des enquêtes³⁸. Il en ressort les principaux éléments suivants :

- Un peu avant l'année 2000, la CNESST lançait un processus d'amélioration des enquêtes à la suite d'accidents graves ou mortels ;
- Pour la CNESST, les enquêtes d'accidents graves ou mortels sont une priorité en matière de prévention. Elles doivent donc se faire selon une méthode d'enquête rigoureuse ;
- Le cadre d'intervention en prévention-inspection vise à favoriser la cohérence et la crédibilité des interventions. Son application est une priorité pour la CNESST ;
- La diffusion des rapports d'enquête d'accidents graves ou mortels se fait à grande échelle afin d'éviter qu'un tel accident se reproduise.

Partant de ces principes, la CNESST a rendu une décision administrative à laquelle le SIM doit se conformer afin de pouvoir reprendre ses activités de sauvetage :

- Analyser les rapides de Lachine et déterminer les zones sécuritaires de navigation ;
- Baliser efficacement les zones interdites afin que les pompiers puissent s'y référer lors d'une intervention de sauvetage ;
- Déterminer le moyen permettant d'accéder aux zones sécuritaires afin d'encadrer les pompiers lors de la navigation ;
- Déterminer le moyen lors d'une intervention de sauvetage pour que l'embarcation demeure à l'intérieur des zones sécuritaires, considérant, notamment, la dérive de l'embarcation ;
- Déterminer le moyen de s'assurer que les conditions de navigabilité sont compatibles avec les caractéristiques de l'embarcation ;

³⁸ Pièce C-67.

- Informer et former les pompiers spécialisés en sauvetage nautique sur ce qui précède³⁹.

La CNESST a également émis une recommandation au ministère de la Sécurité publique :

*La CNESST a recommandé au ministère de la Sécurité publique de mettre en place un groupe de travail chargé d'identifier les différentes mesures et les bonnes pratiques permettant d'améliorer la santé et la sécurité des divers intervenants, dont les pompiers et pompières et le corps policier, lors des interventions de sauvetage nautique.*⁴⁰

Cette recommandation fort importante a eu un écho favorable auprès du ministère de la Sécurité publique. Un groupe de travail a été récemment mis sur pied. Ce groupe est composé de divers représentants d'organisations, dont l'Association des gestionnaires en sécurité incendie et civile du Québec (AGSICQ), le ministère de la Sécurité publique – Direction des pratiques policières, la SQ, l'Association des directeurs de police du Québec, Le SIM, la CNESST, l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur « affaires municipales », l'Institut de protection contre les incendies du Québec, l'École nationale des pompiers du Québec, Transports Canada et la GCC. Il serait sans doute souhaitable qu'une association de pompiers puisse être partie prenante afin de rendre les travaux de ce comité pérennes et en cohésion avec la réalité terrain.

La Ville de Montréal et le ministère de la Sécurité publique

Montréal est une île qui comporte plusieurs marinas et quais privés et autour de laquelle on y encourage des activités récréatives diverses (pêche sportive, excursions dans les rapides, rafting, kayak de rivière, voile, bateau à moteur, feux d'artifice au milieu du port) et, pour en faciliter l'accès, plusieurs descentes de mise à l'eau pour les petites embarcations sont mises à disposition des citoyens. Lors du témoignage de M. Vaillancourt⁴¹, il était clair que ces activités sont encouragées. On souhaite que les Montréalais puissent profiter des berges et des accès offerts. En 2021, c'est près de 229 interventions qui ont été réalisées par les équipes nautiques du SIM. En l'occurrence, et bien que l'objectif de la Ville de Montréal soit tout à fait louable, la

³⁹ Pièce C-13.

⁴⁰ <https://www.centredoc.cnesst.gouv.qc.ca/pdf/Enquete/ed004346.pdf> p.37.

⁴¹ Témoignage de M. Alain Vaillancourt, responsable de la sécurité publique au comité exécutif de la Ville de Montréal.

recrudescence des activités amène son lot de complexité. Il faut être conscient que plus nous ouvrons ces possibilités, plus nous accentuons le risque que des sauvetages doivent être faits par les pompiers. Il y a donc une nécessité de concordance entre l'offre et le risque associé.

La Ville de Montréal a adopté un schéma de couverture de risques en 2009⁴² pour lequel une attestation de conformité a été rendue par le ministre de la Sécurité publique. Le schéma est encore en vigueur à l'heure actuelle. Ce schéma de couverture est actuellement en révision afin d'y d'inclure notamment les risques en matière nautique.

Par ailleurs, les *Orientations du ministre de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie*⁴³ ne traitent pas précisément d'orientations en matière d'interventions nautiques. Toutefois, l'article 3.1.5 indique :

Dans le cas des autres risques de sinistre susceptible de nécessiter l'utilisation des ressources affectées à la sécurité incendie, planifier l'organisation des secours et prévoir des modalités d'intervention qui permettent le déploiement d'une force de frappe optimale eu égard aux ressources disponibles à l'échelle régionale.

On y traite, à cet objectif, des orientations générales pour l'ensemble des autres risques de sinistre, comme les sauvetages sur l'eau. Les municipalités sont invitées, notamment, à recourir aux standards reconnus pour déterminer les paramètres, les délais d'intervention et les qualifications des intervenants et équipements requis.

Les *Orientations du ministre de la Sécurité publique* énumèrent également à l'Annexe 4⁴⁴, « à titre indicatif, les normes applicables au personnel d'intervention, à la formation des intervenants, à la préparation et à la conduite des opérations ainsi qu'au matériel essentiel pour les événements qui nécessitent le plus couramment l'utilisation des ressources des services de sécurité incendie. »

Cependant, l'Annexe 4 traite des normes applicables aux services municipaux de sécurité incendie pour certains types d'intervention, tels que les incidents impliquant les

⁴² Pièce C-71.2.

⁴³ Gouvernement du Québec. 2001. *Orientations du ministre de la Sécurité publique en matière de sécurité incendie*.

⁴⁴ Article 3.1.5, aliéna 6, *Orientations du ministère de la Sécurité publique*.

matières dangereuses, les désincarcérations et le sauvetage en espace clos, mais on ne fait pas mention des incidents nautiques.

À cet égard, il m'apparaît judicieux que le ministère de la Sécurité publique émette des orientations précises en matière d'interventions nautiques afin de baliser ces normes à l'échelle provinciale, en collaboration avec les municipalités visées.

Il serait également opportun que la Ville de Montréal, les arrondissements et les 15 villes reconstituées qui couvrent les berges de l'île s'assurent que des indications claires quant aux risques associés aux activités sur l'eau soient indiquées notamment aux différents quais de plaisance.

Des gestes prometteurs

Le SIM s'est engagé à maintenir sa spécialisation et de demeurer chef de file en matière de sauvetage nautique, ce qui est une excellente nouvelle. Parmi les engagements pris, le SIM compte adapter sa structure organisationnelle afin de mettre en place une équipe de pompiers dédiés et spécialisés en sauvetage nautique et sur glace. Cette avenue qui se fera de concert avec l'Association des pompiers visera à tendre vers les meilleures pratiques et normes en matière de sauvetage. L'objectif est louable, car il permet au SIM d'assurer une meilleure qualité de formation et un maintien des compétences par un nombre limité de pompiers certifiés en sauvetage nautique et sur glace. Cette avenue pourrait également régler des enjeux de stabilité de l'équipe d'instructeurs par l'utilisation des techniciens comme instructeurs pour les autres niveaux d'intervenants en sauvetage nautique et sur glace. Rappelons que l'un des enjeux des équipes nautiques est le mouvement de personnel d'une caserne à l'autre, sans formation spécifique sur les différents cours d'eau qui ceinturent l'île de Montréal.

Au point de vue de la gestion des opérations, le SIM vise également à doter le poste de chef aux opérations à la division des opérations spécialisées, qui aura une responsabilité dédiée principalement en sauvetage nautique et sur glace. De plus depuis l'évènement tragique du 17 octobre 2021, le SIM dépêche maintenant une unité spécialisée en sauvetage nautique lors d'une intervention nautique afin d'assister et de conseiller l'officier au poste de commandement riverain. Cette façon de faire doit à mon humble avis devenir pérenne.

Finalement, un symposium sur le sauvetage nautique regroupant des représentants du SIM, de la GCC et des services d'incendie des villes avoisinantes sera organisé afin de revoir la coordination des efforts entre les différents services.

CONCLUSION

La fin tragique d'un pompier frappe l'imaginaire. L'incongruité d'un décès d'un secouriste nous rappelle l'importance de ces métiers à risque. Sauver des vies au détriment de la sienne relève de l'héroïsme. Le gouvernement du Québec a d'ailleurs décerné aux pompiers Maillé, Brunet-Paiement et Rabouin la *Croix du courage* et au pompier Lacroix une *Médaille du sacrifice*. C'est dire l'importance de leur contribution.

Par ailleurs, d'un point de vue tout à fait rationnel, ce risque devrait être calculé et les citoyens qui se hasardent en zone dangereuse doivent être informés des risques qu'ils courent et les comprendre. Le SIM ne peut ignorer que les pompiers peuvent se retrouver dans la *zone interdite* malgré l'interdiction. En tout respect, il m'apparaît nécessaire d'éliminer le danger à la source. Imaginer qu'un pompier ne tentera pas le tout pour le tout malgré une ligne imaginaire est un vœu de l'esprit. Il y aura toujours des plaisanciers sur le fleuve et la Ville de Montréal encourage ses citoyens à profiter de ses berges. De ce fait, nous sommes en droit de nous attendre à ce que des services d'urgence soient offerts à la population et malheureusement, ils impliquent des risques et des dangers pour ceux qui les dispensent.

On ne répétera jamais assez que la pierre angulaire de protection est la formation et la spécialisation. Plus on répète un exercice, plus on se qualifie comme expert. Si le SIM maintient les huit casernes nautiques sur l'île de Montréal, les huit devraient être consacrées et complètement dédiées au sauvetage nautique (et sur glace pour cinq d'entre elles). A contrario, si les effectifs ne peuvent combler ces huit casernes spécialisées, le SIM devrait, à mon humble avis, envisager d'en maintenir 5 sur l'île de Montréal pour y inclure le sauvetage nautique et sur glace. Il est possible que cette avenue diminue légèrement le temps de réponse aux citoyens, mais combien vaut une vie ? L'organisation du travail doit tendre vers les meilleures pratiques en matière de sauvetage nautique et tant le SIM que l'Association des pompiers de Montréal doivent travailler conjointement pour atteindre ces objectifs.

En plus des opérations de sauvetage, ces équipes dédiées devraient également pouvoir simuler des pratiques sur une base régulière et être chefs de file en matière de

prévention. Le service de sécurité incendie de Montréal est le deuxième plus grand au Canada. Il a donc la responsabilité et le défi d'être exemplaire.

Les budgets récurrents de la Ville ainsi que les orientations du ministère de la Sécurité publique pour les services de sauvetage nautique des municipalités devraient être pris en compte si l'objectif est de doter le service incendie d'une équipe de sauvetage qui soit digne de ce nom.

M. Lacroix est malheureusement décédé d'une noyade à la suite d'un accident de bateau. Il s'agit d'un décès accidentel.

Afin de mieux protéger la vie humaine, je formulerai des recommandations.

Au ministère de la Sécurité publique

- Réviser dans les meilleurs délais le guide relatif aux opérations des services de sécurité incendie en y incluant des orientations précises en matière d'interventions nautiques afin de baliser les normes et les bonnes pratiques à l'échelle provinciale, et ce, en tenant compte des plans d'eau desservis par le service de sécurité incendie ;
- Établir un programme de maintien des compétences en matière nautique soutenu par des instructeurs qualifiés et reconnus ;
- Revoir l'encadrement législatif sur la loi en sécurité incendie pour y inclure les autres activités de secours réalisées par un service incendie, dont le sauvetage nautique ;
- Réviser le Règlement sur les conditions pour exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal en s'assurant que les exigences en matière de sauvetage nautique y sont prévues.

À l'ensemble des villes de l'agglomération de Montréal (Montréal et les 15 villes reconstituées)

- Identifier pour le public, une zone de danger à l'est (en amont) du pont Honoré-Mercier à partir des berges du fleuve Saint-Laurent ;
- Installer des panneaux d'avertissement dans les descentes à bateau de Lachine pour prévenir les plaisanciers des risques à proximité ;
- De manière plus large, cartographier les descentes de bateaux publiques sur l'île de Montréal et y installer les indications de sécurité requises avant la mise à l'eau en fonction du plan d'eau.

Au Service de sécurité incendie de Montréal

- S'assurer dans les meilleurs délais que la formation nautique dispensée aux pompiers répond aux meilleurs standards de qualité ;
- S'assurer que le syllabus de formation théorique et pratique en sauvetage nautique du SIM est suivi de manière uniforme par l'ensemble des pompiers ;
- S'assurer que des instructeurs qualifiés puissent évaluer le degré de conformité des formations nautiques ;
- S'assurer que le cursus de formation inclue les techniques de sauvetage, d'autosauvetage et de nage en eaux vives et soit dispensé aux pompiers qui œuvrent dans une caserne nautique ;
- Mettre en place au cursus de formation nautique les exigences de Transports Canada pour le certificat « conducteur de petits bâtiments SVOP » (26 heures de formation) ;
- S'assurer que les pompiers en caserne nautique reçoivent la formation « conducteur de petits bâtiments SVOP » dans les meilleurs délais ;
- S'assurer d'une reddition de compte quant à la formation dispensée aux pompiers ;
- Munir chaque bateau d'un cellulaire de service afin que les pompiers soient aptes à joindre un officier en cas de défaillance technique ;
- Munir tous les pompiers nautiques d'une balise GPS à leur équipement de protection individuelle ;
- Mettre en place, dans les meilleurs délais, en collaboration avec l'Association des pompiers de Montréal, la nouvelle offre de service concernant les casernes visées qui offriront un service dédié aux sauvetages nautiques ;

- Revoir les rôles et fonctions de chaque membre d'équipage des embarcations de sauvetage nautique du SIM, particulièrement au niveau du barreur d'embarcation ;
- S'assurer de la mise en place d'une simulation annuelle pour le sauvetage nautique au sein du SIM et aux trois ans avec les partenaires impliqués, dont la Garde côtière canadienne, le SPVM et les services d'incendies limitrophes ;
- Revoir la zone de danger du SIM en s'assurant que les pompiers puissent y secourir des naufragés en cas d'urgence ; (mes soulignés) ;
- Se doter d'au moins deux motomarines pour couvrir les zones plus à risque.

À la Garde côtière canadienne

- S'assurer que des balises soient mises en place pour prévenir des risques près des rapides de Lachine ;
- Installer des panneaux d'avertissement sur les structures des deux ponts avec feux clignotants sensibles au déplacement d'une embarcation ;
- Ajouter deux autres bouées d'avertissement en amont des ponts.

À Transports Canada

- Revoir l'encadrement législatif et réglementaire quant à l'obtention de la carte de compétence de plaisanciers et le contenu de la formation associée et de l'examen y donnant droit.

À Pierre

*Je suis debout au bord de la plage.
Un voilier passe dans la brise du matin,
et part vers l'océan.
Il est la beauté, il est la vie.
Je le regarde jusqu'à ce qu'il disparaisse à l'horizon.
Quelqu'un à mon côté dit : « Il est parti ! »
Parti vers où ?
Parti de mon regard, c'est tout !
Son mât est toujours aussi haut,
sa coque a toujours la force de porter
sa charge humaine.
Sa disparition totale de ma vue est en moi,
pas en lui.
Et juste au moment où quelqu'un près de moi
dit : « Il est parti ! »
Il en est d'autres qui le voyant poindre à l'horizon
et venir vers eux s'exclament avec joie :
« Le voilà ! »
C'est ça la mort !
Il n'y a pas de morts.
Il y a des vivants sur les deux rives.⁴⁵*

Montréal, le 12 avril 2023.



Me Géhane Kamel, coroner

⁴⁵ Poème de William Blake.

ANNEXE I

LA PROCÉDURE

Le 11 mai 2022, la coroner en chef du Québec, M^e Pascale Descary, a ordonné une enquête publique et m'a mandatée afin de présider ladite enquête concernant le décès de Pierre Lacroix. Dès le début des audiences, j'ai reconnu comme personnes intéressées celles qui m'en avaient fait la demande, soit :

- Famille de M. Pierre Lacroix – représentée par **Mme Stéphanie Lacroix** (fille)
- Association des pompiers de Montréal inc., section locale 125 de l'Association internationale des pompiers (AIP) représentée par **M^e Bernard Philion** (Philion Leblanc Beaudry avocats s.a.)
- Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) représentée par **M^e François Bilodeau**
- Ville de Montréal représentée par **M^e Megda Belkacemi et M^e Jonathan Deschamps** (Norton Rose Fulbright Canada S.E.N.C.R.L., s.r.l./LLP)
- Garde côtière canadienne représentée par **M^e Jean-Robert Noiseux** (ministère de la Justice du Canada)

J'ai été assistée tout au long de la préparation et de la tenue de l'enquête publique par M^e Roxanne Lefebvre et M^e Dave Kimpton, procureurs aux enquêtes publiques du Bureau du coroner.

Les audiences publiques se sont déroulées du 21 novembre 2022 au 2 décembre 2022, au palais de justice de Joliette.

J'ai entendu 36 témoins et 124 pièces ont été produites. Les pièces sont publiques, sauf celles qui sont interdites de publication ou de diffusion en vertu de la Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès⁴⁶ (précédées d'un astérisque dans la liste des pièces à l'Annexe II).

⁴⁶ Nommée « Loi sur les coroners » depuis le 1^{er} novembre 2022.

Finalement, à titre de rappel, j'ai émis les ordonnances suivantes :

- Pour toutes les pièces visées par un astérisque, j'ai émis une ordonnance de non-publication et de non-divulgation, laquelle ordonnance sera valide pour une durée de 100 ans.
- J'ai émis une ordonnance visant l'interdiction de prendre des photographies, des captures d'écran, de procéder à un enregistrement audio et/ou vidéo et de diffuser en direct ou en différé les audiences, à l'exception des déclarations d'ouverture.

ANNEXE II

LISTE DES PIÈCES

Cote	Description
C-1	Ordonnance d'enquête
C-1.1	Ordonnance pour désigner un autre coroner
C-2*	Rapport d'autopsie
C-3*	Rapport d'expertise en toxicologie
C-4*	Constat de décès (CIUSSS-CSÎM)
C-5	Rapport d'examen de la scène
C-6	Notes d'enquête- Chronologie - Évènement (SPVM)
C-7	Rapport de route Embarcation #1864 (17 octobre 2021)
C-8	Appels au 911
C-9	Vidéo du sauvetage (2021-10-17)
C-10	Données météorologiques du 17 octobre 2021 (Environnement Canada)
C-11	Profil - Formations - M. Pierre Lacroix (SIM)
C-12	Acquisition d'embarcations de sauvetage nautique avec remorques et équipements (AO 21-18567) proposition présentée par Nautic et Art inc. (17 août 2021)
C-13*	Accident ayant causé la mort d'un pompier de la Ville de Montréal, le 17 octobre 2021, dans les rapides de Lachine – Rapport de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité (CNESST) 30 septembre 2022
C-13.1*	Signalement en lien avec le sauvetage nautique – Rapport d'intervention CNESST (2022-05-20)
C-13.2	Communiqué de presse de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité sur le dépôt de ses conclusions de son enquête (2022-10-06)
C-13.3	Accident ayant causé la mort d'un pompier de la ville de Montréal, le 17 octobre 2021, dans les rapides de Lachine – Rapport de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité (CNESST) 30 septembre 2022 Version dépersonnalisée

Cote	Description
C-13.4*	Rapport d'intervention CNESST (2022-11-14)
C-14	Guide des opérations du SIM (mai 2018)
C-14.1	Engagement 5 - Nom des personnes dans la structure du poste de commandement lors de l'incident du 17 octobre 2021 qui se retrouve à la page 172 PDF de la pièce C-14 (Guide des opérations)
C-15	Rapport général d'intervention – 2021-10-17 – SIM
C-16	Rapport détaillé d'une intervention – 2021-10-17 – SIM
C-17	Historique réduit de l'intervention du 17 octobre 2021 – SIM
C-17.1	Engagement 8 – Lexique des codes matricules se retrouvant à la pièce C-17 (Historique réduit de l'intervention du 17 octobre 2021)
C-18	Note de service aux officiers commandants des casernes de sauvetage nautique – Interdiction de naviguer dans les rapides SIM (2010-04-12)
C-19	Assistance héliportée – Interventions nautiques – Directive #5921 SIM (2020-06-25)
C-20	Assignation et relevé quotidien des heures supplémentaires de travail – Directive #6583 SIM (2021-05-21)
C-21	Liste des bateaux SIM (2022)
C-22	Photographies en liasse de l'embarcation des plaisanciers impliquée dans l'incident
C-23	Photographies en liasse de l'embarcation SIM #1864 impliquées dans l'incident
C-24	<p>Trajet de l'embarcation #1864 impliquée dans l'incident</p> <p>C-24.1 Vue aérienne Bassin La Prairie</p> <p>C-24.2 Vue aérienne Dernière position embarcation #1864</p> <p>C-24.3 Vue aérienne Mouvements sur le fleuve entre 19 h 19 min 40 s et 19 h 27 min 40 s</p> <p>C-24.4 Vue aérienne Trajet sur fleuve Embarcation #1864</p> <p>C-24.5 Vue aérienne Trajet du bateau après</p> <p>C-24.6 Vue aérienne Trajet et zone d'exclusion</p>

<p>C-25</p>	<p>Débit d'eau les 16, 17 et 18 octobre 2021 C-25.1 Graphique Débit en m³/s (16 octobre 2021) C-25.2 Graphique Débit en m³/s (17 octobre 2021) C-25.3 Graphique Débit en m³/s (18 octobre 2021)</p>
<p>C-26</p>	<p>Récupération de la dépouille C-26.1 Caméras sous-marine C-26.1A Vidéo Fond marin C-26.1B Vidéo Fond marin C-26.1C Vidéo Fond marin C-26.1D Vidéo Eaux (remous) C-26.1E Vidéo Coque C-26.1F Vidéo Intérieur embarcation chavirée C-26.1G Vidéo Intérieur embarcation chavirée C-26.1H Vidéo Embarcation chavirée C-26.1I Image Fond marin C-26.1J Image Fond marin C-26.1K Image Fond marin C-26.1L Image Bord coque C-26.1M Image Bord coque C-26.2 Photographies de la Sûreté du Québec C-26.2A Photographies effectuées depuis l'hélicoptère SQ C-26.3 Rapport du groupe d'intervention tactique (GTI) du SPVM C-26.3A Rapport intervention GTI (2021-10-20) C-26.3B Rapport complémentaire (2021-11-10)</p>
<p>C-27</p>	<p>Protocole responsabilité opérations nautiques SPVM C-27.1 Responsabilités SPVM agent-nautique C-27.1A Module nautique du SPVM et ses responsabilités (2022-03-18) C-27.1B Responsabilité en sauvetage sur nos plans d'eau C-27.1C Description de fonction (441 Agent maj 2017 ; 216 Sergent maj 2017 ; 203 Agent maj 2010) C-27.2 Politique organisation Juridiction du territoire (Pr. 619-3 2008-06-25) C-27.3 Entente entre GCC et CUM (1995-01-10)</p>

C-28	<p>Groupe de sauvetage nautique - Portrait SIM</p> <p>C-28.1 GSN (maj 04-2021)</p> <p>C-28.2 Interventions nautiques (maj 10-2009)</p>
C-29	<p>Équipes nautiques par caserne 2021-10-17</p>
C-30	<p>Documents de référence - Maintien des compétences GSN 2019 à 2021</p> <p>C-30.1 Fiche Organisation équipe GSN</p> <p>C-30.2 Fiche Analyse du risque</p> <p>C-30.3 Fiche Utilisation des équipements</p> <p>C-30.4 Fiche Effectuer un sauvetage</p> <p>C-30.5 Fiche Administrer les soins immédiats</p>
C-31	<p>Documents de la Garde côtière canadienne</p> <p>C-31.1 Documents en lien avec l'incident</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1A Carnet route hélicoptère</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1B Joint Rescue Coordination Centre Trenton Quenneville Bay Update 1 (Courriel 2021-10-18)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1C Joint Rescue Coordination Centre Trenton Quenneville Bay Final (Courriel 2021-10-18)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1D Joint Rescue Coordination Centre Trenton Quenneville Bay Initial (Courriel 2021-10-11)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1E MRSC Québec Chavirement Incident Description</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1F2021 JRCC Mission Debrief Quenneville Bay (2021-10-17)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1G CESH Results (2021-10-18)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1H Avis initial de l'incident, SA – Personne à l'eau, Bassin de La Prairie (2021-10-17)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1I Rapport Réseau Avertissement Alerte (2021-10-18 - 6 h 37)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1J Rapport Réseau Avertissement Alerte (2021-10-18 - 9 h 36)</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1K Rapport mission SAR #2083 Plaisancier Rapides Lachine (auxiliaire 1226) 2021-10-17</p> <p style="padding-left: 20px;">C-31.1L Rapport mission SAR #2083 Plaisancier Rapides Lachine (auxiliaire 1246) 2021-10-17</p> <p>C-31.2 Audios des échanges concernant l'incident (en liasse)</p> <p>C-31.3 Entente opérationnelle pour assistance conjointe en cas d'incident nautique (23 janvier 1996)</p> <p>C-31.4 Protocole d'entente relativement aux opérations de recherche et sauvetage dans les eaux bornant le territoire de la communauté urbaine de Montréal (signé le 20 décembre 1994)</p>

	<p>C-31.5 Présentation de M. Jean Bourdon</p> <p>C-31.6 Niveaux de services Garde côtière canadienne mai 2010</p> <p>C-31.7 Chronologie des évènements de la mission Q2021-0283 (François Bélisle)</p>
C-32	Ondes opérationnelles concernant l'incident – Services de police de la Ville de Montréal (SPVM) (Enregistrements en liasse)
C-33	Audio entrevue Sylvain O'Connor
C-34	Déclaration écrite de Mme Élise Paquet-Petit-Jean
C-35	<p>Tommy Yi</p> <p>C-35.1 Déclaration audio</p> <p>C-35.2 Déclaration écrite (2021-10-18)</p>
C-36	<p>Ana Dicu</p> <p>C-36.1 Déclaration audio</p> <p>C-36.2 Déclaration écrite (2021-10-18)</p> <p>C-36.3 Photographie fleuve</p> <p>C-36.4 à C-36.11 Vidéos de l'incident</p> <p>C-36.12 Photographies d'un pont depuis l'embarcation</p> <p>C-36.13 Vidéo montrant l'arrivée de voitures de police (gyrophares) sur la rive</p> <p>C-36.14 Vidéo de l'approche des rapides</p> <p>C-36.15 Vidéo de l'approche du bateau des pompiers</p>
C-37	<p>Érick Chaput</p> <p>C-37.1 Déclaration audio</p> <p>C-37.2 Points de repère entrevue</p> <p>C-37.3 CV Érick Chaput SIM</p> <p>C-37.4 Guide de localisation nautique pour la région de Montréal SIM Avril 2014</p>
C-38	<p>Sylvain Dominique</p> <p>C-38.1 Audio entrevue</p> <p>C-38.2 Points repère entrevue</p>
C-39	<p>Robin Brunet-Paiement</p> <p>C-39.1 Audio entrevue</p> <p>C-39.2 Point repère entrevue</p> <p>C-39.3 Croquis</p>

C-40	Michael Maillé C-40.1 Audio entrevue C-40.2 Points repère entrevue
C-41	François Rabouin C-41.1 Audio entrevue C-41.2 Points repère entrevue
C-42	Jean-Louis Bachand C-42.1 Audio entrevue C-42.2 Points repère entrevue
C-43	Benoit Martel C-43.1 Formations Glace continue SIM de 2012 à 2015 C-43.1A Formation continue équipes glaces (2012-01-10) C-43.1B Projet formation instructeurs nautiques (avril 2015) C-43.1C Formations continues conjointes entre casernes (2012-02-10) C-43.1D Invitation assister pratiques et simulations (2012-02-10) C-43.1E Projet formation instructeurs nautiques (avril 2013) C-43.2 Pompiers certifiés caserne C-43.2A Nombre de pompiers et officiers certifiés par caserne (2012-03-23) C-43.2B Nombre de pompiers certifiés C-43.2C Nombre de pompiers certifiés (2012-03-15) C-43.2D Nombre pompiers et officiers certifiés glace et/ou nautique (2012-09-26) C-43.3 Observations – simulation de table du 16 juin 2012 (2012-06-26) C-43.4 Présentation au coroner C-43.4A Plan de présentation C-43.4B Tableau 1 C-43.4C Tableau 2 C-43.4D Tableau 3 C-43.4E Tableau 4 C-43.4F Tableau 5 C-43.4G Tableau 6 C-43.5 Commentaires et réflexions restructuration des effectifs (juin 2015)

	<p>C-43.6 Rapport préliminaire Dossier formation nautique (avril 2014)</p> <p>C-43.7 Plan d'accroissement de l'intérêt pour l'occupation des postes d'encadrement au SIM (avril 2017)</p> <p>C-43.8 Audio entrevue</p> <p>C-49.9 Opérations impliquant les équipes spécialisées nautiques et glace Formation SST Novembre 2013</p> <p>C-43.10 Note à M. Sylvain Grimard sur le nombre de pompiers certifiés</p> <p>C-43.11 Rapport préliminaire sur le dossier de la formation nautique – Présenté à M. Sylvain L'Hostie, chef de division, SIM Avril 2014</p>
C-44	<p>Roberto Rossi</p> <p>C-44.1 Audio entrevue</p> <p>C-44.2 Courriel embarcations (2017 à 2022)</p> <p>C-44.3 Engagement 11 Réponse de M. Sylvain Massé au courriel du 13 août 2017 transmis par M. Roberto Rossi</p>
C-45	<p>Simon Brien</p> <p>C-45.1 Audio entrevue</p> <p>C-45.2 Points repère entrevue</p>
C-46	<p>André Laperle</p> <p>C-46. 1 Audio entrevue</p> <p>C-46.2 s repères entrevue</p>
C-47	<p>Pascal Robitaille</p> <p>C-47.1 Audio entrevue</p> <p>C-47.2 Points repère entrevue</p> <p>C-47.3 Rencontre pour l'amélioration de la formation nautique (mars/avril 2018)</p>
C-48	<p>Daniel Boilard</p> <p>C-48.1 Audio entrevue</p> <p>C-48.2 Points repère entrevue</p> <p>C-48.3 Courriel maintien compétence SIM (2022-06-28)</p> <p>C-48.4 Engagement 12 - Courriel du 30 avril 2021 sur l'appréciation de la restructuration de la formation nautique/glace et le maintien des compétences</p> <p>C-48.5 Demande d'approbation pour l'inscription d'une formation dispensée aux organismes provinciaux ou municipaux par la Garde côtière canadienne – Demande refusée</p>

C-49	<p>Robby Lagacé</p> <p>C-49.1 Liste bateaux SIM</p> <p>C-49.2 Pompiers nautiques par caserne 2021-10-27</p> <p>C-49.3 Groupe de sauvetage nautique maj 04-2021</p> <p>C-49.4 Interventions nautiques maj 10-2009</p> <p>C-49.5 Courriel Réponses questions supplémentaires (2022-05-18)</p> <p>C-49.6 Nombre de pompiers et officiers certifiés glace et/ou nautique (2012-09-26)</p> <p>C-49.7 Courriel Réponses questions coroner (2022-05-22)</p> <p>C-49.8 CV Robby Lagacé</p> <p>C-49.9 Présentation en soutien au témoignage de M. Robby Lagacé</p> <p>C-49.10 Rapport d'intervention complémentaire # Intervention 87310 2021-10-17</p>
C-50	<p>Richard Lafortune</p> <p>C-50.1 Audio entrevue</p> <p>C-50.2 Points repère entrevue</p> <p>C-50.3 Courriel Extrait convention collective Temps supplémentaire ; Directive entente parties (DA-ASS) ; Note service SIM) (2022-06-27)</p> <p>C-50.4 Présentation et recommandations – Association des pompiers de Montréal (2022-11-18)</p> <p>C-50.5 Chronologie des évènements du 17 octobre 2021 et résumé anticipé de témoignage</p> <p>C-50.6 Parcours professionnel, formation académique et expérience</p>
C-51	<p>Hubert Desgagnés – Consultant maritime</p> <p>C-51.1 Rapport d'expertise</p> <p>C-51.2 Curriculum vitae</p> <p>C-51.3 Rencontre Caserne #15 (transcription interne de M. Hubert Desgagnés)</p> <p>(Ville de Montréal) (voir C-68 Audio Caserne 15(1).MA4)</p>
C-52	<p>Rapport d'expertise - Westley Grenon – Expert-conseil, opérations de sauvetage en eau vive</p>
C-52.1	<p>Présentation en soutien au témoignage de M. Westley Grenon</p>
C-51.2	<p>Source de la formule pour immersion en eau froide</p>
C-52.3	<p>Expertise du site d'intervention (vidéo – page 12 de la présentation)</p>

C-52.4	Le contre-courant et la ligne de cisaillement (vidéo – page 17 de la présentation)
C-52.5	Mouvements hydrodynamiques et éléments morphologiques présents dans les rapides de Lachine – Rouleaux (vidéo – page 19 de la présentation)
C-52.6	La nage dans un rappel hydraulique (vidéo – page 24 de la présentation)
C-53	Alexandre Roy C-53.1 Audio entrevue C-53.2 Points repère entrevue C-53.3 Rapport interne Formation nautique SIM (2017-04-12)
C-54	<i>Girard et Québec (Ville de)</i> , AZ-50287645 (C.L.P.)
C-55	<i>Greater Sudbury (City) v. Sudbury Professional Fire Fighters Association Local 527, International Association of Fire Fighters</i> , 2020 CanLII 62019 (ON L.A.)
C-56	Rapport d'enquête maritime – Chavirement du bateau de sauvetage 1815 au large de l'île Sainte-Thérèse à Montréal le 1 ^{er} mai 2009 – Bureau de la sécurité des transports du Canada
C-56.1	Lettre d'information sur la sécurité maritime no 04/09 – À prendre en considération les ouvertures d'envahissement pour l'évaluation de la stabilité et de la flottabilité – Bureau de la sécurité des transports du Canada (2009-07-08)
C-57	Communications entre le centre de communications (CCSI) et le poste de commandement (PC) – Bande radio CMD3 Résolution de l'engagement 6
C-58	C-58.1 Communications entre le poste de commandement (PC) et les unités qui étaient engagées aux opérations sur l'eau et sur les berges - Bande radio OPS3 C-58.2 Communications additionnelles entre le poste de commandement (PC) et les unités sur les berges du fleuve - Bande radio OPS8 N.B. Le MAYDAY est enregistré sur la bande radio OPS3 – Audio débutant à 19 h:18 m:18 s jusqu'à 19 h:41 m:32 s
C-59	Réponse - Délai moyen entre les casernes et la mise à l'eau en mode d'intervention d'urgence
C-59.1	Liste des descentes dans la région de Montréal et photographies de l'équipement de protection
C-60	Réponses à des questions de précision sur les équipements de protection

C-61	<p>Échanges entre le SIM et la CNESST à la suite de la plainte faite par M. Roberto Rossi</p> <p>C-61.1 Échange de courriels avec les réponses en date du 22 juin 2022</p> <p>C-61.2 Consigne 7159 – Remorquage d’une embarcation (2022-05-31)</p> <p>C-61.3 Consigne 7177 – Mise à niveau du tableau de répartition des effectifs de la Division des opérations spécialisées (Div OS) (2022-05-31)</p> <p>C-61.4 Consigne 7181 – Conditions de navigabilité (2022-05-31)</p> <p>C-61.5 Consigne 7189 – Modification Conditions de navigabilité (2022-05-31)</p> <p>C-61.6 Rapport d’intervention Santé et Sécurité du Travail ayant pour but la vérification d’un signalement en lien avec le sauvetage nautique (RAP1386274 CNESST 2022-05-22)</p> <p>C-61.7 Rapport d’intervention Santé et Sécurité du Travail en suivi de l’intervention effectuée le 17 mai 2022 (RAP1389019 CNESST 2022-06-14)</p> <p>C-61.8 Rapport d’intervention Santé et Sécurité du Travail en suivi de l’intervention effectuée le 14 juin 2022 (RAP1391573 CNESST 2022-07-06)</p>
C-62	<p>Courriel du 13 novembre 2022 en réponse à la demande concernant le nombre de remorquages effectués par les embarcations de type Hammerhead du SIM depuis 2008</p>
C-63	<p>Organigramme du Service de sécurité incendie de Montréal (mise à jour 28 septembre 2021)</p>
C-64	<p>Karim Akesbi</p> <p>C-64.1 Présentation du parcours – Équipe module nautique SPVM</p> <p>C-64.2 CV Marin – M. Karim Akesbi</p> <p>C-64.3 Présentation du module nautique – SPVM Septembre 2021</p> <p>C-64.4 Cartographie du territoire de la ville de Montréal</p> <p>C-64.5 Organigramme SPVM 2021</p> <p>C-64.6 Photographie UMA17 (SPVM)</p> <p>C-64.7 Photographie Air Solid (SPVM)</p> <p>C-64.8 Photographie Dingy (SPVM)</p> <p>C-64.9 Photographie Motomarines (SPVM)</p>
C-65	<p>Matthieu Barba – Résumé de témoignage anticipé</p>
C-66	<p>Christopher Ross – Résumé de témoignage anticipé</p>
C-67	<p>CNESST Le processus d’enquête La prise en charge de la SST par les milieux de travail – Éric Dupont ing.</p>
C-68	<p>Caserne 15 – Enregistrement de la rencontre</p>

C-69	<p>François Vincent</p> <p>C-69.1 CV François Vincent</p> <p>C-69.2 Restructuration de la Division des opérations spécialisées Note de service du 17 septembre 2020</p> <p>C-69.3 Restructuration de la Division des opérations spécialisées DOS Encadrement administratif Consigne 20 septembre 2020</p>
C-70	CV Philippe Gauthier
C-71	<p>Richard Liebmann</p> <p>C-71.1 CV Richard Liebmann</p> <p>C-71.2 Schéma de couverture de risques en sécurité incendie Agglomération de Montréal 2009-2013</p> <p>C-71.3 Résolution CG21 0545 - Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération 2021-09-30</p> <p>C-71.4 Appel d'offre public 21-1867 Sommaire décisionnel Dossier 1215382020</p> <p>C-71.5 Convention collective entre la Ville de Montréal et l'Association des pompiers de Montréal inc. (Association internationale des pompiers, section locale 125)</p>
C-72	Types d'ancres
C-73	L'organisation municipale sur l'île de Montréal Gouvernance et compétences – Document en soutien au témoignage de M. Alain Vaillancourt
C-74	Engagement 1 - Courriel de transmission de la vidéo vers une des filles de M. Pierre Lacroix
C-75	Positions montrées par M. Robin Brunet-Paiement à l'aide de modèles réduits, des bateaux (SIM et plaisanciers) lors du premier et du second impact
C-76	Engagement 4 – Nombre d'interventions nautiques pour les années 2019, 2020 et 2021
C-77	<p>Yannick Morvan</p> <p>C-77.1 Carnet d'intégration du nouveau membre GSN</p> <p>C-77.2 Planification annuelle du maintien des compétences GSN</p> <p>C-77.3 Synthèse des programmes d'intégration et maintien des compétences GSN</p>
C-78	Motion demandant la mise en place des mesures de prévention à la suite de la mort du pompier Pierre Lacroix dans les rapides de Lachine – Motion 65.01 – Montréal, Séance du conseil municipal du 21 novembre 2022

C-79	Engagement 7 : Organigramme 2014-2015 illustrant la restructuration des groupes des opérations spécialisées du SIM, soit le transfert de la Division de la formation vers la Division des opérations spécialisées
C-80	Yannick Morvan C-80.1 Grille de suivi et contrôle des formations obligatoires – GSN C-80.2 Cycle de formation – Gestion nautique
C-81	Philippe Gauthier C-81.1 Renouvellement des bateaux de sauvetage GSN – présentation au comité de direction du 23 juillet 2018 C-81.2 Composition du comité pour le renouvellement des embarcations du GSN au SIM (courriel de M. Dave Watherhouse à M. Philippe Gauthier) C-81.3 Examen et exercice pratique en piscine pour le GSN et GSG C-81.4 Cahier de gestion 2018 – Groupes Sauvetage Nautique (GSN) et Glace (GSG) 2018-01-01 C-81.5 Calendrier – Maintien et développement des compétences GSN/GSG 2018
C-82	Alain Vaillancourt C-82.1 Accès aux berges – notions de responsabilités C-82.2 Accès public aux plans d'eau pouvoirs municipaux concernant l'acquisition, la tarification et la navigation de plaisance N° 18 – 9 juillet 2021 – ministère des Affaires municipales et de l'Habitation C-82.3 La Vague à Guy : informations se trouvant sur la page web : La Vague à Guy : un lieu pour la pratique des sports nautiques en ville Ville de Montréal (montreal.ca) C-82.4 La Vague à Guy : document d'information de l'Arrondissement de LaSalle et du Service des grands parcs C-82.5 Processus de renouvellement de la flotte du SIM - document préparé par le SMRA
C-83	Engagement 3 - Structure de commandement au poste de commandement du SPVM le soir des événements du 17 octobre 2021
C-84	L'Association des pompiers instructeurs du Québec C-84.1 La formation en sécurité incendie au Québec – MSP C-84.2 CV de Benoit Ferland C-84.3 Règlement sur les conditions pour exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal, RLRQ, c. S -3.4, r. 1 (tel qu'en vigueur au 1 ^{er} juillet 2022) C-84.4 Formation – Guide du directeur - Règlement sur les conditions pour

	<p>exercer au sein d'un service de sécurité incendie municipal – MSP ENPQ 2004</p> <p>C-84.5 Rehaussons et unifions la formation incendie au Québec afin d'offrir une protection uniforme – Mémoire présenté par LAPIQ</p>
C-85	<p>Société de sauvetage</p> <p>C-85.1 Présentation au soutien du témoignage de M. Raynald Hawkins</p> <p>C-85.1.1 Ajout à la présentation de M. Raynald Hawkins</p> <p>C-85.2 CV Raynald Hawkins</p> <p>C-85.3 Décès associés à la navigation de plaisance au Canada de 2008 à 2017 – Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade</p> <p>C-85.4 Faits saillants sur les noyades et les autres décès liés à l'eau au Québec de 2009 à 2015 – Édition 2020 - MEES</p> <p>C-85.5 Rapport sur la noyade – National - Édition 2020</p> <p>C-85.6 Rapport sur la noyade – Québec – Édition 2020</p> <p>C-85.7 Guide de bonnes pratiques à l'intention des propriétaires et exploitants de sites riverains – Société de sauvetage 2020</p>
C-86	Engagement 2 – Courriel réponse – Qui, quand et comment M. Claude Thibault (SPVM) a été contacté
C-87	Engagement 2 – Courriel réponse – Qui, quand et comment M. Claude Thibault (SPVM) a été contacté
C-88	<p>Engagement 21 – Rapport du SD Claude Thibault</p> <p>C-88.1 Photographie du bateau près de la descente (IMG-101)</p> <p>C-88.2 Photographie du bateau à l'eau (IMG-1057)</p> <p>C-88.3 Photographie du bateau à quai (IMG-1059)</p> <p>C-88.4 Récupération du bateau (vidéo 1 – IMG_1042)</p> <p>C-88.5 Récupération du bateau (vidéo 2 – IMG_1042)</p> <p>C-88.6 Rétroaction GTI – Noyade du pompier SPIM</p>
C-89	Engagement 16 – Déclaration du SD Stéphane Morin, Caserne 15
C-90	Analyse des normes NFPA 1006 - 2500 par J. Gordon Routley
C-91*	Engagement N° 29 – Montant total pour les funérailles de M. Lacroix
C-92	Engagement 25 – Statistiques du module nautique SPVM pour les années 2020_2021 et 2022 (Provenance des appels)
C-93	Engagement 26A – Guide de formation module nautique SPVM

C-94	Engagement 26B – Manœuvres avancées module nautique SPVM
C-95	Engagement 26C – Grille de maintien des compétences du SPVM module nautique
C-96	Enregistrements téléphoniques du CCSI
C-97	Engagement 9 Rapport nautique présenté à S. L'Hostie par Benoit Martel - avril 2014
C-98	Engagement 10 Informations concernant la composition du comité sur le choix des embarcations du SIM (2007-2008)
C-99	Engagement 13A 01 CD Migneault - Fwd_ Rencontre du Lt François cas 64-3 au CUSUM
C-100	Engagement 13B 02 CO Goyette – Collecte d'informations du pompier Robin Brunet-Paiement
C-101	Engagement 13C 03 CO Morvan – Rapport SST P. Paillé_ Intervention 10-07 SAU-NAU # 87310
C-102	Engagement 13D 04 CO Morvan – Rencontre de soutien avec P. Brunet-Paiement
C-103	Engagement 13E 10 CD Migneault Dossier_Pompier Lacroix - Rapport interne_J_MIGNEAULT.doc
C-104	Engagement 13F 11 CO Black Rapport complémentaire S-NAUT Claude Black
C-105	Engagement 13G 17 CO Goyette Rapport complémentaire
C-106	Engagement 13 h 26 CD Marwan Shedeed 111
C-107	Engagement 13I 27 CO M Amesse
C-108	Engagement 14 Composition du comité pour le renouvellement des embarcations du SIM
C-109	Engagement 15 Liste des éléments mis en place par le SIM en matière de sauvetage nautique depuis le décès de M. Pierre Lacroix
C-110	Engagement 18 Liste Instructeur GSN-GSG_2023-01-15
C-111	Engagement 19 Document en soutien au témoignage de M. Yannick Morvan
C-112	Engagement 20 Plan de formation prévisionnel-2023 (GSN_GSG)
C-113	Engagement 22 a) Garde côtière – Statistiques
C-114	Engagement 22 b) Garde côtière – Statistiques (Large area as a subset of all incidents)
C-115	Engagement 22 c) Garde côtière – Statistiques (Small area as a subset of large area)

C-116	Engagement 23 a) Garde côtière – Suivi du carnet d'évaluation des compétences
C-117	Engagement 23 b) Garde côtière – Suivi du carnet d'évaluation des compétences
C-118	Engagement 23 c) Garde côtière – Suivi du carnet d'évaluation des compétences (Aperçu global horaire stage 2022)
C-119	Engagement 27 – Photos identification bateaux vs territoire que le SIM a couvert le 17 octobre 2021(base de données du PC mobile)
C-120	Déclaration écrite de M. Marc Lamontagne assermentée
C-121	Engagement 30 a) Garde côtière – Guide régional pour les opérations de sauvetage maritime 5675 (F) v1998
C-122	Engagement 30 b) Garde côtière – Guide régional pour les opérations de sauvetage maritime 5675 (F) v1998
C-123	Engagement 31 Garde côtière – Savoir s'il existe un dispositif de type GPS pour mettre sur la veste de sauvetage
C-124	Déclaration écrite de M. Stéphane Corriveau assermentée
C-125	Chronologie consolidée de l'évènement (Ville de Montréal)
C-126*	Engagement 24 (1) – Courriel M ^e Belkacemi
C-127*	Engagement 24 (2) – Infos SIM Enquête du coroner sur le décès de M. Lacroix - Demande de renseignements de la coroner
C-128*	Engagement 24 (3) – Infos SPVM Enquête du coroner sur le décès de M. Lacroix _ Demande de renseignements de la coroner
C-129	Mémoire représentations (APM)
C-130	Mémoire représentations (CNESST)
C-131	Mémoire représentations (Famille Lacroix)
C-132	Mémoire représentations (Garde côtière canadienne)
C-133	Mémoire représentations (Ville de Montréal)
C-134	Réplique représentations (APM)
C-135	Réplique représentations (CNESST)
C-136	Réplique représentations (Garde côtière canadienne)
C-137	Réplique représentations (Ville de Montréal)

ANNEXE III

LISTE DES ACRONYMES

AGSICQ	Association des gestionnaires en sécurité incendie et civile du Québec
AIP	Association internationale des pompiers
ASN	Appareil sélectif numérique qui permet de transmettre des appels sélectifs sur le canal VHF
CCCOS	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage [JRCC : <i>Joint Rescue Coordination Centre</i>]
CFCPB	Certificat de formation de conducteur de petits bâtiments
CNESST	Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail
ESC	Embarcations de sauvetage côtier
GCC	Garde côtière canadienne
GST	Groupe de sauvetage technique
MRSC	<i>Maritime Rescue Sub-Centre</i> [Centre secondaire de sauvetage maritime]
NFPA	<i>National Fire Protection Association</i>
PC	Poste de commandement
RHIOT	<i>Rigid Hull Inflatable Operator Training</i> [Cours de manœuvre des embarcations pneumatiques à coque rigide]
SAR	Recherche et sauvetage
SIFA	Service d'intervention et de formation en sauvetage spécialisé
SIM	Service de sécurité incendie de Montréal
SPI	Service de prévention des incendies
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SVOP	<i>Small Vessel Operator Proficiency</i> [compétences des conducteurs de petits bâtiments]
VHF	<i>Very high frequency</i> [bandes des très hautes fréquences]