CADETS DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA

NIVEAU DE QUALIFICATION TROIS

GUIDE PÉDAGOGIQUE

SECTION 5

OCOM C360.05 – IDENTIFIER LES ASPECTS DES INTERVENTIONS D'URGENCE ET DE LA SÉCURITÉ DES AÉRODROMES

Durée totale : 30 min

PRÉPARATION

INSTRUCTIONS PRÉALABLES À LA LEÇON

Les ressources nécessaires à l'enseignement de cette leçon sont énumérées dans la description de leçon qui se trouve dans l'A-CR-CCP-803/PG-002, chapitre 4. Les utilisations particulières de ces ressources sont indiquées tout au long du guide pédagogique, notamment au PE pour lequel elles sont requises.

Réviser le contenu de la leçon pour se familiariser avec la matière avant d'enseigner la leçon.

Réviser le mandat de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) à l'aide du document de référence C3-098 du site Web et s'il y a lieu, mettre à jour l'information présentée dans le guide.

Se procurer puis photocopier pour chaque cadet la liste à jour des articles permis et des articles interdits dans la cabine, au site Web http://www.catsa-acsta.gc.ca.

Créer un transparent de l'annexe H.

Photocopier les définitions de la sécurité des aérodromes qui se trouvent à l'annexe I et en remettre un exemplaire à chaque cadet.

DEVOIR PRÉALABLE À LA LEÇON

S.O.

APPROCHE

L'exposé interactif a été choisi pour cette leçon pour clarifier, faire ressortir et résumer les urgences liées aux aéronefs et aux aérodromes, la sécurité, le rôle de l'ACSTA et les types de contrôle dans un aérodrome.

INTRODUCTION

RÉVISION

S.O.

OBJECTIFS

À la fin de cette leçon, le cadet devrait avoir identifié différents aspects portant sur les interventions d'urgence et la sécurité aux aérodromes.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

IMPORTANCE

Il est important que les cadets comprennent les exigences opérationnelles relatives aux interventions d'urgence et à la sécurité d'un aérodrome. Reconnaître le rôle de l'ACSTA et les divers types de contrôle effectués seront pertinents pour les cadets qui utilisent les principaux aérodromes canadiens lorsqu'ils voyagent.

Point d'enseignement 1 **Discuter des aéronefs en état d'urgence**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE LES INCENDIES D'AÉRONEFS (SLIA)

La principale responsabilité d'un service de SLIA est de fournir une voie d'évacuation d'urgence pour l'évacuation des passagers et de l'équipage lorsque le besoin se fait sentir. Ce service est aussi connu comme :

- Lutte contre le feu et sauvetage en cas d'accident d'aéronef (CFR).
- Services d'intervention d'urgence (SIU).

Véhicules de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs (SLIA)

Une équipe de SLIA doit être capable de répondre à un appel dans un temps déterminé, transporter les types et les quantités d'agents extincteurs spécifiés (l'eau et la mousse extinctrice) et être capable de répandre les agents extincteurs.



Montrer aux cadets la figure 16H-1.

Les véhicules de SLIA sont semblables aux camions-citernes d'incendie standard mais ils ont été fabriqués spécifiquement pour les aérodromes. Ils peuvent rouler sur des terrains accidentés tout en accélérant rapidement à leur vitesse maximale. L'emploi de tourelles pour projeter l'eau et la mousse permet à l'opérateur de placer le véhicule en bordure de l'incendie et de commencer à dispenser les agents d'extinction immédiatement. Deux tourelles (sur le nez et le toit) sont standard et contrôlées par l'opérateur à l'intérieur de la cabine. Une tourelle peut être jumelée à une lance perforatrice fixée au bout d'une rampe télescopique. Cette rampe télescopique peut s'allonger jusqu'à l'aéronef en vue de créer une ouverture dans son revêtement, un agent extincteur pouvant être alors projeté directement dans l'aéronef.

DEMANDES EN ATTENTE

État d'urgence local. Le degré d'intervention lorsqu'un aéronef connaît ou est soupçonné de connaître une défectuosité de fonctionnement qui pourrait causer des difficultés importantes compromettant l'atterrissage en toute sécurité de l'aéronef.

État d'urgence complet. Le degré d'intervention lorsqu'un aéronef a ou est soupçonné d'avoir une défectuosité de fonctionnement qui touche aux opérations de vol normal pouvant aller jusqu'à la possibilité d'un accident.

ÉCRASEMENTS SUR LE SITE

Si un écrasement survient à un aérodrome, le rôle principal du service de SLIA est d'éteindre tout incendie et d'assurer un chemin d'évacuation de l'aéronef pour les passagers. De nombreux services de SLIA comprennent également des ambulanciers paramédicaux, des véhicules et de l'équipement qui prodiguent les premiers soins et des services de triage aux passagers.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

En cas d'écrasement grave, des ressources supplémentaires locales peuvent s'avérer nécessaires.

ÉCRASEMENTS HORS SITE

Si un aéronef s'écrase à proximité d'un aérodrome qui dispose de services de SLIA, ces services peuvent être envoyés sur la scène de l'écrasement. S'ils ne sont pas disponibles, les services d'incendie et les ambulanciers paramédicaux locaux interviendront. La plupart des écrasements d'aéronef surviennent durant le décollage et l'atterrissage; les SIU des municipalités situées en périphérie d'un aérodrome, tels les services de lutte contre l'incendie, d'ambulanciers paramédicaux et de police, seront préparés pour intervenir lors d'un écrasement hors site. Le personnel des SIU reçoit une formation spéciale sur la lutte contre l'incendie d'un aéronef et sur les techniques de sauvetage des passagers.

INTERVENTIONS COMMUNES

Les aérodromes disposant de services de SLIA peuvent avoir une entente de réciprocité avec les municipalités environnantes pour qu'elles apportent leur aide lors d'un écrasement d'aéronef hors site. Cette entente peut aussi couvrir des situations d'urgence à proximité d'un aérodrome et qui ne sont pas liées au domaine de l'aviation. Prenons en exemple la collision et l'incendie d'un camion-citerne sur une autoroute avoisinante. L'agent d'extinction en mousse répandu par les véhicules de SLIA peut contrôler ce type d'incendie.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 1

QUESTIONS

Q1. Que signifie l'acronyme SLIA?

Q2. Comment les véhicules de SLIA projettent-ils de l'eau ou de la mousse?

Q3. Quand la plupart des aéronefs s'écrasent-ils?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs.

R2. Au moyen de tourelles.

R3. Au décollage et à l'atterrissage.

Point d'enseignement 2 **Discuter des situations d'urgence aux aérodromes**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

SITUATIONS D'URGENCE AUX AÉRODROMES

Outre les aéronefs en état d'urgence, le plan d'urgence d'un aérodrome doit comprendre d'autres situations d'urgence sans rapport avec les opérations aériennes. Dans la mesure du possible, l'unité de SLIA constitue l'autorité d'intervention. Dans d'autres cas, un SIU local tel que le service de lutte contre l'incendie, les ambulanciers paramédicaux et la police pourraient intervenir. Dans tous les cas, des exercices d'intervention d'urgence sont simulés pour mettre le plan d'urgence à l'épreuve et pour offrir au personnel l'occasion de s'entraîner.

Incendies de bâtiment

Un incendie dans l'aérogare d'un grand aéroport se maîtrise comme l'est un incendie dans un gros bâtiment quelconque occupé par de nombreuses personnes (tel un centre d'achats). En plus des extincteurs installés dans le bâtiment (conçus pour éteindre et contrôler de petits incendies), il y a habituellement des canalisations

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

d’eau, des tuyaux flexibles et des raccords de bornes fontaines. Comme il est vrai de toute situation d’urgence dans des locaux occupés par de nombreuses personnes, il est essentiel de se préparer à traiter les blessures et les victimes.

Alertes à la bombe

Le plan d’urgence comprend une section sur les alertes à la bombe dans l’aérogare et à bord d’un aéronef. La présence de bagages suspects ou laissés sans surveillance est prise très au sérieux. Les grands aéroports internationaux disposent généralement de personnel et d’équipement d’intervention sur les lieux. De nombreux systèmes de contrôle des bagages de pointe sont équipés de chambres d’isolement vers lesquelles les bagages suspects peuvent être acheminés. Ces chambres sont conçues pour contenir une explosion et protéger des blessures et des dommages.



Au Canada, toute fausse déclaration susceptible de compromettre la sûreté ou la sécurité d’un aéronef ou d’un aérodrome peut se solder par une amende jusqu’à 5 000 $.

Urgences médicales

Les crises cardiaques, les crises de panique et les réactions allergiques sont communes dans les endroits où se rassemblent de nombreuses personnes. Les grands aérodromes disposent sur place d’ambulanciers paramédicaux qui se chargent des urgences médicales. Les petits aérodromes doivent veiller à ce que leur personnel ait les compétences et la formation de premiers soins appropriées pour se charger des urgences ordinaires jusqu’à l’arrivée des ambulanciers paramédicaux. Les avancements technologiques ont contribué à la mise au point de défibrillateurs externes automatisés (DEA). Ces machines permettent au personnel non médical de rétablir le rythme cardiaque pour aider à sauver des vies.

CONFIRMATION DU POINT D’ENSEIGNEMENT 2

QUESTIONS

Q1. Qui peut aider des unités de SLIA d’un aérodrome à intervenir dans des situations d’urgence?

Q2. Quelle amende maximale est imposée à celui qui fait une fausse déclaration susceptible de compromettre la sûreté ou la sécurité?

Q3. Quelle machine permet d’augmenter le taux de survie des victimes d’une crise cardiaque?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Un SIU local.

R2. 5 000 $.

R3. DEA.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

Point d'enseignement 3 **Expliquer différents aspects de la sécurité d'un site d'aérodrome**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

SÉCURITÉ DES AÉRODROMES - DÉFINITIONS



Donner un exemplaire de l'annexe I à chaque cadet.

Contrôle. La vérification, l'identification, l'observation, l'inspection ou la fouille des personnes, des biens et autres choses en la possession ou sous le contrôle de certaines personnes.

Enceinte de sûreté. Toute caractéristique topographique ou construction utilisée pour empêcher ou dissuader les personnes non autorisées d'accéder à une zone réglementée.

Point d'accès aux zones réglementées. Point d'une enceinte de sûreté où est installé un système qui contrôle l'accès à une zone réglementée à partir d'une zone non réglementée.

Zone réglementée. Zone d'un aérodrome dont l'accès est réservé exclusivement à des personnes autorisées.

Zone stérile. Zone réglementée, y compris toute passerelle d'embarquement des passagers qui y est attachée. Il sert à séparer les passagers qui ont fait l'objet d'un contrôle ou qui sont dispensés d'un contrôle, ou d'autres personnes autorisées, des autres personnes à l'aérodrome.

ZONES RÉGLEMENTÉES

Toutes les zones de mouvement d'aéronefs (pistes, voies de circulation et aires de trafic) sont des zones réglementées, et seules les personnes autorisées peuvent y accéder. Il existe également des zones réglementées à l'intérieur de l'aérogare. La zone qu'utilisent les passagers entre le moment où ils sont contrôlés et celui où ils montent à bord de l'aéronef constitue une zone réglementée (plus exactement, une zone stérile). Autres zones réglementées à l'intérieur de l'aérogare :

- opérations de l'aérodrome et comptoirs de compagnies aériennes;
- zones de manutention des bagages;
- ATC; et
- intervention d'urgence.

CLÔTURES

Les clôtures généralement utilisées aux aérodromes comme mesures de sûreté sont des clôtures à maillage galvanisé érigées en périphérie des zones de mouvement d'aéronefs. L'accès y est assuré par des barrières qui permettent le passage de véhicules et de personnes ou en passant par les bâtiments situés à proximité des zones de mouvement.

BARRIÈRES

Les barrières trouvées sur les clôtures d'aérodrome sont classées de plusieurs façons : les points d'accès routiniers, d'urgence ou occasionnels, et les points d'accès pour les véhicules ou pour le personnel. Elles peuvent par ailleurs s'actionner manuellement ou mécaniquement. Les barrières conçues pour s'actionner

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

mécaniquement doivent également pouvoir s'ouvrir manuellement en cas de panne électrique. Dans tous les cas, une barrière qui demeure ouverte peut devenir un problème majeur pour la sûreté.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 3

QUESTIONS

Q1. Qu'est-ce qu'une zone réglementée?

Q2. En plus de l'identité, qu'est-ce qui doit être confirmé avant d'autoriser l'accès à une zone réglementée?

Q3. Comment les barrières doivent-elles s'actionner?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Zone d'un aérodrome dont l'accès est réservé exclusivement à des personnes autorisées.

R2. Autorisation.

R3. Manuellement ou mécaniquement.

Point d'enseignement 4 — **Expliquer les exigences en matière de sécurité aux différents types d'aérodromes**

Durée : 5 min — Méthode : Exposé interactif

AÉRODROMES INTERNATIONAUX ET RÉGIONAUX

Les exigences de sécurité aux aérodromes internationaux et régionaux sont régies par la Partie 3, Sécurité des aérodromes, du Règlement canadien sur la sûreté aérienne (RCSA). Elle expose en détail les systèmes de vérification d'identité et d'autorisation d'accès aux zones réglementées. La Partie 3 du RCSA exige :

- que l'accès aux zones réglementées soit contrôlé par un système de vérification d'identité;
- que les autorisations d'accès aux zones réglementées soient uniquement délivrées aux personnes qui en ont besoin régulièrement, puis désactivées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires; et
- que les zones réglementées soient uniquement accessibles à un point d'accès aux zones réglementées.

AÉRODROMES MUNICIPAUX ET PRIVÉS

Les mesures adoptées dépendent des ressources disponibles, des types de risques pour la sécurité attendus par l'exploitant d'un aérodrome et de l'importance du risque que l'exploitant de l'aérodrome est disposé à accepter. La plupart des aérodromes de ce type adoptent des mesures telles que des clôtures, barrières, panneaux et portes verrouillées en vue d'empêcher que des personnes non autorisées n'accèdent par inadvertance aux zones réglementées. Les aérodromes qui disposent de plus de ressources, et ceux qui anticipent un niveau de risques et d'incidents plus élevés en matière de sûreté, adoptent des procédures plus officielles et énergiques.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 4

QUESTIONS

Q1. Quelle partie du RCSA s'applique uniquement aux aéroports internationaux et régionaux?

Q2. Comment peut-on contrôler l'accès aux zones réglementées?

Q3. Où peut-on accéder à une zone réglementée?

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Partie 3 du RCSA – Sécurité des aérodromes.

R2. Au moyen d'un système de vérification d'identité.

R3. À un point d'accès aux zones réglementées.

Point d'enseignement 5 **Expliquer le rôle de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA)**

Durée : 5 min Méthode : Exposé interactif

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN (ACSTA)

Le mandat de l'ACSTA est de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du système de transport aérien tels que désignés par le gouvernement. L'ACSTA a été établie en avril 2002 dans le cadre d'une initiative de sûreté aérienne globale. L'ACSTA est une société d'état responsable devant le Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Parmi les nombreuses responsabilités de l'ACSTA, il y a le contrôle préembarquement (CPE) des passagers et de leurs effets personnels, le contrôle des bagages enregistrés (CBE) et le contrôle des non-passagers (CNP).



L'information à jour relative au rôle et au mandat de l'ACSTA peut être trouvée au site Web http://www.catsa-acsta.gc.ca.

Contrôle préembarquement (CPE)



Distribuer la liste des articles permis et des articles interdits dans la cabine. La liste des articles interdits et des marchandises dangereuses change de temps à autre. On peut se procurer une liste à jour du site Web http://www.catsa-acsta.gc.ca/français/travel_voyage/list.shtml.

Les passagers et leurs bagages de cabine doivent passer à travers des dispositifs de contrôle avant de pénétrer dans la zone réglementée. Ces dispositifs permettent aux agents de contrôle d'identifier les passagers et les bagages qui doivent être soumis à une fouille plus approfondie. Ces dispositifs permettent aussi d'identifier les objets interdits. Les passagers et leurs bagages peuvent être aussi sélectionnés de façon aléatoire pour être soumis à une fouille plus approfondie.

Contrôle des bagages enregistrés (CBE)

Le CBE est le contrôle des bagages enregistrés aux aérodromes au moyen de systèmes de détection d'explosifs. En 2006, l'ACSTA a annoncé le déploiement complet du CBE à 89 aéroports canadiens. Ce système de contrôle des bagages de pointe dispose d'étapes multiples et implique le contrôle de tous les bagages enregistrés. Le CBE sert en fait à tous les vols domestiques et internationaux.

Contrôle des non-passagers (CNP)

L'ACSTA scrute les individus, les marchandises et les effets personnels qui doivent pénétrer dans les zones réglementées aux aérodromes auxquels elle est chargée d'assurer des services de contrôle. Les équipages et les employés d'aéroport, tels les traiteurs, les employés chargés de l'entretien et les manutentionnaires de bagages, sont sélectionnés de façon aléatoire à 29 des plus gros aéroports canadiens. Plus de 1 000 contrôles

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

de non-passagers, marchandises et effets personnels sont effectués quotidiennement de façon aléatoire à l'échelle nationale.

CONFIRMATION DU POINT D'ENSEIGNEMENT 5

QUESTIONS

Q1. Que signifie l'acronyme CPE?

Q2. Que signifie l'acronyme CBE?

Q3. Que signifie l'acronyme CNP?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Contrôle préembarquement.

R2. Contrôle des bagages enregistrés.

R3. Contrôle des non-passagers.

CONFIRMATION DE FIN DE LEÇON

QUESTIONS

Q1. Quels sont les deux types d'agents extincteurs communs transportés par les véhicules de SLIA?

Q2. Qu'est-ce qu'une zone réglementée?

Q3. Quels sont les trois types d'urgences médicales communes dans les endroits où se rassemblent de nombreuses personnes?

RÉPONSES ANTICIPÉES

R1. Eau et mousse.

R2. Zone d'un aérodrome dont l'accès est réservé exclusivement à des personnes autorisées.

R3. Les crises cardiaques, les crises de panique et les réactions allergiques.

CONCLUSION

DEVOIR/LECTURE/PRATIQUE

S.O.

MÉTHODE D'ÉVALUATION

S.O.

OBSERVATIONS FINALES

L'intervention d'urgence et la sécurité d'un aérodrome sont nécessaires pour assurer la sécurité du public voyageur. Ces deux domaines sont complexes, représentent des défis et exigent des solutions en évolution constante.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

COMMENTAIRES/REMARQUES À L'INSTRUCTEUR

S.O.

DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

C2-044 Transports Canada. (2007). *Manuel d'information aéronautique*. Extrait le 2 octobre 2007 du site http://www.tc.gc.ca/publications/FR/TP14371/PDF/HR/TP14371F.PDF.

C3-098 Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. (2007). *Mandat*. Extrait le 10 octobre 2007 du site http://www.catsa-acsta.gc.ca/francais/about_propos/mandat.shtml.

C3-148 (ISBN 0-9739866-0-3) Syme, E. R., & Wells, A. T. (2005). *Airport development, management and Operations in Canada*: Second Edition. Barrie, Ontario, Aviation Education Services.

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.

CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

Unofficial convenience copy of A-CR-CCP-803/PF-002, cached 2026-11-08 from https://app.cadets.gc.ca/cadet-publications/A-CR-CCP-803-PF-002/A-CR-CCP-803-PF-002.pdf.
Verify against the official publication.