



Transport des marchandises dangereuses



DANS CE NUMÉRO

Recherche sur le transport des marchandises dangereuses : le point sur le programme «Jack Rabbit II»	1
Un mot de la directrice générale	4
Formation sur les liquides inflammables à l'intention des premiers intervenants	5
Ordre n° 36 : Renseignements nécessaires relatifs aux marchandises dangereuses afin de procéder aux évaluations des risques et de mener les activités de planification des urgences	7
Trousses de sensibilisation à la sécurité	9
Contribution de CANUTEC aux préparatifs d'urgence et à la formation	9
Participation de Transports Canada à la planification des mesures et interventions d'urgence du gouvernement fédéral	11
Présentations sur la sensibilisation à la sécurité de la Direction générale du TMD à l'intention des premiers intervenants	12
Exercices Vulcan et Athéna : Intervention lors d'incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables	13
Système de commandement des interventions et préparatifs d'urgence	15
Rôles et responsabilités des inspecteurs du TMD et des SMC	17
Contribution de la Direction générale (DG) du TMD au Guide du commandant sur les lieux d'un incident mettant en cause des liquides inflammables (Flammable Liquids Incident Commander Field Guide) de la NFPA	19
Lignes directrices concernant les compétences	20
Rapport final du Groupe de travail sur les interventions d'urgence	22
Vous n'êtes pas seuls!	23

NOUVELLES

2017 | Vol.37 N°.1 | TP 2711F | 06/2017 | ISSN 0828-5039



Un essai représentatif de libération de chlore montrant le nuage d'émissions toxiques et l'environnement d'essai.

RECHERCHE SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES : LE POINT SUR LE PROGRAMME « JACK RABBIT II »

Par Tagenine Alladin, Alison Butko et Peter Mirtchev

Aujourd'hui, le chlore est un produit chimique essentiel. Certains l'utilisent comme désinfectant pour la purification de l'eau; d'autres l'utilisent dans la fabrication de produits importants. Il est souvent transporté en très grandes quantités, notamment 81 tonnes (90 tonnes anglaises) transportées dans un seul wagon-citerne. Le chlore, un gaz toxique, peut présenter un risque élevé pour la sécurité publique s'il s'échappe de son contenant. Il occupe le deuxième rang des gaz toxiques présentant une toxicité par inhalation les plus transportés en Amérique du Nord.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2017.

This publication is also available in English under the title *Transportation of Dangerous Goods Newsletter*.

Autorisation de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, contacter TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca.

On peut s'y abonner gratuitement en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm

Pour modifier ou annuler votre inscription, veuillez communiquer avec l'éditeur au :

TC.TDGNewsletter-NouvellesTMD.TC@tc.gc.ca

Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef

Bulletin de nouvelles

Transport des marchandises dangereuses

Direction générale

du transport des marchandises dangereuses

Transports Canada

330 rue Sparks, Tour C, 9^e étage-ASDB

Ottawa (Ontario) Canada

K1A 0N5

Points de contact

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DIRECTRICE GÉNÉRALE

NICOLE GIRARD

(NICOLE.GIRARD@TC.GC.CA)

TDG-TMD@TC.GC.CA

CANUTEC

Renseignements : 613-992-4624

Urgence : 613-996-6666 Téléc : 613-954-5101

1-888-CAN-UTEC (226-8832)

Région de l'Atlantique

Dartmouth : 902-426-9461 Téléc : 902-426-6921

St. John's : 709-772-3994 Téléc : 709-772-5127

Moncton : 1 866-814-1477 Téléc : 506-851-7042

Courriel : TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec

514-283-5722 Téléc : 514-283-8234

Courriel : TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

416-973-1868 Téléc : 416-973-9907

Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg : 204-983-5969 Téléc : 204-983-8992

Saskatoon : 306-975-5105 Téléc : 306-975-4555

Courriel : TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique

New Westminster : 604-666-2955 Téléc : 604-666-7747

Kelowna : 250-491-3712 Téléc : 250-491-3710

Courriel : TDGpacific-TMDpacific@tc.gc.ca

AUTEURS / CONTRIBUTION À CETTE ÉDITION :

- **Nicole Girard**
Directrice générale, Direction générale du TMD
- **Alison Butko**
Gestionnaire intérimaire, Services de recherche et de publication, CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Tagenine Alladin**
Conseillère, Recherche scientifique, Recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
- **Peter Mirtchev**
Agent de projet scientifique, Recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
- **Chris Powers**
Président du comité directeur sur la formation des premiers intervenants, Direction générale du TMD
- **Peter Coyles**
Conseiller spécial à la Directrice générale, Direction générale du TMD
- **Anne-Marie Noël**
Chef intérimaire, Normes d'inspection et sensibilisation à la sécurité, Direction de la conformité et des interventions, Direction générale du TMD
- **Jean-Philippe Morency**
Conseiller subalterne en intervention d'urgence, CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Rui Hao (Leo) Wang**
Conseiller en intervention d'urgence, CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Natacha Paquette**
Conseillère en intervention d'urgence, CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Julie Laurendeau**
Spécialiste en mesures correctives, Direction de la conformité et des interventions, Direction générale du TMD
- **Monique Lavoie**
Spécialiste en mesures correctives, Direction de la conformité et des interventions, Direction générale du TMD
- **Roberto Bruni**
Inspecteur/Instructeur du TMD, Direction de la conformité et des interventions, Direction générale du TMD
- **Lindsay Jones**
Analyste en politiques de la sécurité, Recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

Des chercheurs du monde entier savent que les modèles informatiques actuels utilisés dans la planification et l'intervention d'urgence en cas d'incidents sont incompatibles avec les rejets d'envergure réels de chlore. C'est la raison pour laquelle ils conviennent qu'il est nécessaire de procéder à d'autres essais pour combler les lacunes en matière de connaissances essentielles. Plus particulièrement, il est nécessaire d'étudier des scénarios à grande échelle, notamment les rejets de wagons-citernes, des camions-citernes ou des réservoirs de stockage, ce qui n'a pas encore été validé par des essais expérimentaux.

Pour aborder ces préoccupations, le *U.S. Department of Homeland Security Chemical Security Analysis Centre* (DHS CSAC) et la *Defense Threat Reduction Agency* (DTRA) des États-Unis ont lancé, en 2010, un programme de recherche sur la toxicité par inhalation de plusieurs millions de dollars, échelonné sur plusieurs années, appelé Jack Rabbit (JR). La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) participe à ce projet depuis 2013. Le programme Jack Rabbit est divisé en deux parties, soit Jack Rabbit I (JRI) et Jack Rabbit II (JRII).

En partant des données du projet JRI, où on libérait sur le terrain entre 1 et 2 tonnes (1 et 2 tonnes anglaises) de chlore et d'ammoniac, on a libéré au cours du programme JRII de grandes quantités de chlore pouvant atteindre 18 tonnes (20 tonnes anglaises). Il s'agissait de l'étude la plus importante et complète du rejet de produits chimiques toxiques par inhalation. Le programme JR vise notamment à élaborer :

- des mesures d'intervention d'urgence plus efficaces et efficaces;
- une modélisation des risques chimiques et une évaluation des risques plus exactes;
- une meilleure planification et résilience des incidents de rejet;
- de meilleures façons de réduire les répercussions des rejets de matières toxiques par inhalation sur l'infrastructure et les populations touchées.

Dans le cadre du programme JRII, les experts du projet ont mené des essais de rejet au Dugway Proving Ground, en Utah.

En 2015, ils ont :

- conçu un milieu urbain fictif simulant des bâtiments et des obstacles sur la route du nuage de chlore;
- installé des capteurs de détection chimique à des intervalles réguliers jusqu'à 11 km de la source du rejet afin de mesurer les concentrations de chlore, et ce, pour aider à valider les distances d'isolation initiales et les distances d'activité de protection sous le vent utilisées actuellement;
- mené avec succès 5 essais de rejet variant de 4,5 à 8 tonnes (5 à 9 tonnes anglaises).

En 2016, ils ont mené 5 essais avec des quantités pouvant atteindre jusqu'à 18 tonnes (20 tonnes anglaises). Avec cette série d'essais, l'équipe de projet a été en mesure :

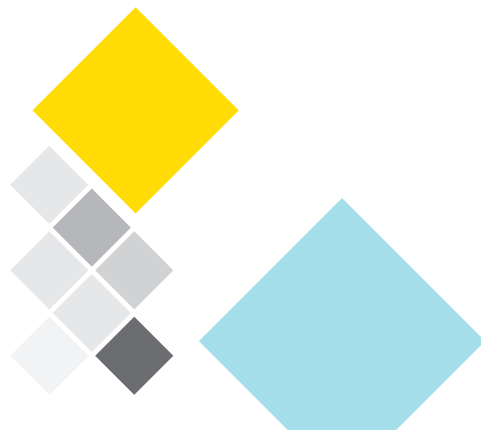
- d'étudier les différents schémas de dispersion du chlore entre le milieu urbain fictif et le milieu libre;
- d'étudier les effets du chlore sur le sol, la végétation et les moteurs à combustion interne du point de vue de la préparation des mesures d'urgence;

- d'observer :
 - que le vent est le facteur dominant touchant la dispersion;
 - qu'il vaut mieux, au départ, se trouver à l'intérieur d'une structure qu'à l'extérieur;
 - que l'infiltration dans les structures augmente au fil du temps et que le taux dépend de l'étanchéité du joint de la structure;
 - que se rendre dans les zones plus élevées du bâtiment s'avère une option de protection efficace, surtout lorsqu'il s'agit de rejets de gaz plus denses que l'air (p. ex. chlore);
 - que la vapeur se déplace parfois en amont du vent dans des conditions de faible vent;
 - que les nuages de chlore n'ont aucune répercussion visible sur les moteurs à combustion interne, ce qui montre qu'on pourrait circuler dans un véhicule sans qu'il ne soit touché.

Prochaines étapes

Afin de quantifier plus exactement les répercussions de l'élimination du chlore par interaction avec le sol et la végétation, la Direction générale du TMD a appuyé la poursuite de la recherche sur la libération de chlore dans le cadre de l'initiative d'investissements ciblés de JR. Pour ces travaux, financés dans le cadre de Recherche et développement pour la défense Canada, l'on utilisera une chambre conçue spécialement pour mettre à l'essai la réactivité du chlore à des essences d'arbre et à des types de sol particuliers dans un laboratoire. Ces types de matière organique pourraient se révéler une manière importante d'éliminer les nuages de chlore en cas de rejet aux abords des axes de transport ou à proximité d'installations fixes. Cette recherche se poursuivra tout au long de 2017.

Si vous avez des questions sur le programme de recherche Jack Rabbit, veuillez communiquer avec le groupe de recherche scientifique du TMD à l'adresse TDG-RD-TMD@tc.gc.ca.



UN MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Par Nicole Girard

Je suis fière de présenter le Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), édition printemps 2017, consacré aux dernières nouvelles concernant les activités d'intervention d'urgence.

Avec une capacité de surveillance qui ne cesse de croître depuis 2013, la Direction générale du TMD a élaboré de nombreuses initiatives qui ont renforcé la capacité d'intervention en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Le présent Bulletin dresse un portrait du travail que nous effectuons à cet égard afin de garantir la sécurité des Canadiens et des Canadiennes au moyen de mesures d'atténuation rigoureuses en cas d'incident de transport de marchandises dangereuses. Voici quelques-uns des projets remarquables présentés dans le présent numéro.

Exercices Vulcan et Athéna

Les 12 et 13 mars 2016, Transports Canada — en collaboration avec les responsables du Programme canadien pour la sûreté et la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada (PCSS- RDDC) — a dirigé un exercice sur le terrain à Maple Ridge, en Colombie-Britannique (exercice Vulcan) dans le cadre de nombreuses démarches fédérales visant à améliorer les capacités d'intervention du Canada en cas d'incident mettant en cause un train transportant des liquides inflammables, en particulier du pétrole brut.

Un autre exercice de déraillement de train, l'exercice Athéna, a été mené les 25 et 26 février 2017, à l'Institut Maritime du Québec, à Lévis, au Québec. Cet exercice, également mené en partenariat avec les responsables du PCSS-RDDC, visait à évaluer les lacunes et à établir les possibilités d'amélioration lorsque les premiers intervenants interviennent sur les lieux d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables.

Les deux exercices ont donné aux premiers intervenants l'occasion de mieux connaître et comprendre les ressources, les tactiques et les techniques de l'industrie à leur disposition lorsqu'ils effectuent ces interventions d'urgence. Les experts du TMD ont également eu l'occasion d'évaluer les possibilités d'amélioration et d'établir les aspects qui pourraient être au centre d'initiatives futures.

Comité directeur sur la formation des premiers intervenants

Une autre initiative importante est le Comité directeur sur la formation des premiers intervenants, établi le 14 décembre 2016, en réponse à la recommandation du Groupe de travail sur les interventions d'urgence, qui notait que Transports Canada devait aider à élaborer un programme national de formation à l'intention des premiers intervenants.

Des contributeurs représentant des associations de l'industrie, des entrepreneurs d'intervention d'urgence, des écoles de formation, des transporteurs multimodaux, des collectivités autochtones, des municipalités ainsi que des commissaires aux incendies comptent parmi les parties prenantes participantes.

Le Comité directeur, qui s'inspire des lignes directrices concernant les compétences pour la formation des premiers intervenants annoncées par le ministre en avril 2016, est l'une des plateformes par lesquelles les premiers intervenants peuvent parfaire leurs connaissances et leur expertise en matière d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables.

Trousses de sensibilisation à la sécurité

Par ailleurs, en février dernier, Transports Canada a annoncé la publication de quatre trousse distinctes de sensibilisation à la sécurité à l'intention de publics cibles, à savoir les premiers intervenants, les communautés/municipalités, l'industrie et le public. Ces trousse présentent des renseignements importants sur le transport des marchandises dangereuses. Elles sont accessibles en ligne sur la [page : Web Matériel de sensibilisation et FAQ – Transport des marchandises dangereuses](#). Ce projet est le fruit des efforts de la Direction générale du TMD pour sensibiliser les Canadiens et les Canadiennes qui participent au transport de marchandises dangereuses et enrichir leurs connaissances à cet égard.

Enfin, je tiens à réitérer que toutes les initiatives abordées dans le présent Bulletin de nouvelles du TMD ont été élaborées dans le but de renforcer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Nous devons, non seulement continuer de nous concentrer sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, le Règlement afférent et les normes, mais nous devons également nous concentrer sur les premiers intervenants puisqu'ils représentent un élément essentiel de l'équation pour garantir la sécurité des Canadiens et des Canadiennes en cas d'incident. En poursuivant de telles démarches collaboratives à cet égard, nous garantirons que notre programme garde une longueur d'avance en ce qui concerne le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.



FORMATION SUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES À L'INTENTION DES PREMIERS INTERVENANTS

Par Chris Powers



Exercice Vulcan au JIBC, mars 2016.

En 2014, à la suite de l'incident ferroviaire tragique à Lac-Mégantic, au Québec, le ministre des Transports a établi le Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU). Le groupe de travail avait comme objectif principal d'améliorer la sécurité publique en cas d'incidents liés à des marchandises dangereuses mettant en cause des liquides inflammables transportés par train. Le GTIU s'est acquitté de son mandat en mars 2016 et a formulé 40 recommandations à la directrice générale de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD), Nicole Girard. Transports Canada a travaillé activement à répondre à ces recommandations, et certaines ont déjà été mises en place.

Le Groupe de travail a rapidement cerné un enjeu majeur, soit la capacité insuffisante des premiers intervenants de gérer des déversements ou des incendies de liquides inflammables, ce qui s'explique en partie par une formation et des connaissances insuffisantes. La capacité limitée de petites collectivités ou de collectivités éloignées de financer la formation et les ressources nécessaires pour intervenir en cas d'incident mettant en cause des liquides inflammables représente également un problème.

Le GTIU a mis sur pied le Sous-groupe 5 afin d'évaluer la meilleure manière de combler les lacunes dans le programme de formation offert actuellement au Canada à l'intention des premiers intervenants. Dans le cadre de leur mandat, les membres du Sous-groupe devaient établir les composantes principales d'un programme de formation qui tiendrait compte du contexte canadien. La recommandation 24 du GTIU proposait que Transports Canada appuie le concept d'un

« programme de formation sur les liquides inflammables dans le transport ».

Une formation appropriée est essentielle à la sécurité des premiers intervenants et du public au cours d'incidents en matière de transport mettant en cause des liquides inflammables. Les intervenants d'urgence locaux, dont bon nombre sont des volontaires, jouent un rôle significatif au cours de telles interventions au Canada. Par exemple, on s'attend à ce qu'ils amorcent les étapes cruciales de l'évaluation et établissent un périmètre de sécurité au meilleur de leurs connaissances et de leur expertise. À ce titre, il est essentiel de se familiariser avec le matériel ferroviaire et les risques associés au transport en vrac de marchandises dangereuses.

L'intervention des services d'incendie locaux est essentielle à la mise en œuvre sécuritaire et efficace d'un plan d'intervention d'urgence (PIU). Les premiers intervenants doivent :

- être au courant de l'existence d'un PIU pour un produit;
- être au courant des ressources qui pourraient être mises à leur disposition;
- être formés pour prendre des décisions immédiates et appropriées.

Qu'est-ce qu'un PIU? Le PIU décrit ce qui doit être fait en cas d'incident de transport mettant en cause certaines marchandises dangereuses à risque plus élevé. Le PIU est exigé par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour les marchandises dangereuses qui requièrent une expertise et du matériel d'intervention spéciaux pour intervenir en cas d'incident.

Pour en savoir davantage sur le PIU, consultez notre bulletin de décembre 2015 à l'adresse http://www.tc.gc.ca/media/documents/tmd-fra/Nouvelles_Vol35_FR_2015_FINAL_R6.pdf.

Une partie importante de cette formation consisterait à expliquer aux premiers intervenants non seulement « quoi faire », mais aussi « quoi éviter ». L'ampleur de ces incidents et le danger qu'ils représentant demandent une approche et une stratégie très différentes que celles adoptées pour la plupart des incendies pour lesquels sont formés les pompiers. C'est la raison pour laquelle les ressources spécialisées disponibles auprès du détenteur du PIU et des compagnies de chemin de fer doivent **toujours** participer à une intervention sur les lieux d'un incident.

En septembre 2016, la Direction générale du TMD a établi le Comité directeur sur la formation des premiers intervenants afin d'élaborer un programme de formation s'inspirant du document du GTIU, intitulé *Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé*. Les membres du Comité s'appuieront également sur d'autres programmes et renseignements accessibles auprès de l'industrie, notamment

les recommandations découlant de l'exercice Vulcan tenu en 2016 au Justice Institute of British Columbia (JIBC). Le 14 décembre 2016, le Comité a tenu sa première réunion et a été honoré de la présence du ministre des Transports, Marc Garneau, qui a prononcé un discours et a insisté sur l'importance qu'il accorde aux travaux du Comité.

Les membres du Comité travailleront avec un tiers fournisseur afin :

- d'élaborer le contenu du programme;
- de dégager diverses options de prestation du cours, notamment l'apprentissage en ligne, des exercices pratiques et des exercices réels d'incendie;
- de repérer les emplacements appropriés partout au Canada pour la tenue d'exercices sur le terrain à pleine échelle.

La participation constante de l'industrie, notamment les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs et les entrepreneurs en PIU, à offrir aux premiers intervenants des occasions d'entreprendre divers niveaux de formation représente une composante importante de cette initiative. Les membres du Comité espèrent achever leurs travaux d'ici l'automne 2017.



ORDRE N° 36 : RENSEIGNEMENTS NÉCESSAIRES RELATIFS AUX MARCHANDISES DANGEREUSES AFIN DE PROCÉDER AUX ÉVALUATIONS DES RISQUES ET DE MENER LES ACTIVITÉS DE PLANIFICATION DES URGENCES

Par Peter Coyles

Les municipalités, les communautés des Premières Nations et les premiers intervenants souhaitent obtenir plus de renseignements sur les marchandises dangereuses transportées dans leurs régions par voie ferroviaire, et ce, dans le but d'améliorer :

- les évaluations de risques;
- la planification des urgences;
- la formation des premiers intervenants.

Le 28 avril 2016, Transports Canada a publié l'ordre n° 36, qui exige ceci :

Un transporteur ferroviaire de catégorie I canadien (Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada [CN] et Chemin de fer Canadien Pacifique [CP]) doit fournir des rapports annuels et d'étape (6 mois) à l'agent désigné de la planification des mesures d'urgence de la compétence (il peut s'agir d'un membre de la municipalité, d'un premier intervenant ou d'un membre de la communauté des Premières Nations) dans la ou les langues officielles de son choix, sur le volume et la nature des marchandises dangereuses transportées dans leur région par voie ferroviaire (transition à des rapports trimestriels en avril 2018).

Voici des renseignements qui devraient être présentés dans les rapports :

- des renseignements sur le nombre de trains-blocs;
- le pourcentage de wagons ferroviaires chargés de marchandises dangereuses traversant une région;
- sur demande, des données selon la ligne de chemin de fer lorsque deux lignes de chemin de fer du même transporteur ferroviaire de catégorie I canadien sont exploitées dans la région;
- une notification de tout nouveau train-bloc qui n'a pas été transporté dans une région au cours des 4 derniers trimestres;
- des renseignements publics propres à la région (une liste des 10 marchandises dangereuses les plus transportées), que celle-ci peut utiliser à sa guise, notamment la publier sur son site Web;
- des renseignements publics provinciaux (une liste des 10 marchandises dangereuses les plus transportées), affichés sur le site Web de la compagnie de chemin de fer, sur les

marchandises dangereuses transportées dans une province où le transporteur ferroviaire de catégorie I canadien exerce des activités;

- des renseignements publics (une liste des 10 marchandises dangereuses les plus transportées) que l'on peut utiliser dans le cadre d'interactions avec le public;
- des précisions quant à la manière dont les responsables régionaux peuvent échanger à l'interne et avec une municipalité voisine des renseignements confidentiels sur les marchandises dangereuses, lorsqu'une entente conjointe de planification et d'intervention en cas d'urgence a été mise en place.

Tous les autres exploitants ferroviaires doivent fournir à l'agent désigné de la planification des mesures d'urgence de la région les renseignements qui suivent :

- un rapport annuel sur le volume et la nature des marchandises dangereuses transportées dans une région;
- une notification de tout changement important lié au transport de marchandises dangereuses dans leur région;
- des renseignements publics (une liste des 10 marchandises dangereuses les plus transportées) qu'ils peuvent utiliser dans le cadre d'interactions avec le public.

Les planificateurs d'urgence ont maintenant accès à des renseignements importants précis sur les marchandises dangereuses pour mener leurs activités d'évaluation des risques et de planification des urgences. Pour accéder aux renseignements relatifs à l'ordre n° 36, l'agent désigné de la planification des mesures d'urgence de la région doit s'inscrire en envoyant sa demande par courrier électronique à l'adresse TC.ProtectiveDirection-OrdrePreventif.TC@tc.gc.ca ou par la poste à l'adresse suivante :

Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC)
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 14^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
À l'attention de : directeur de CANUTEC

Les données publiques sur les expéditions ferroviaires par **province ou territoire** sont accessibles en ligne. Vous pouvez consulter :

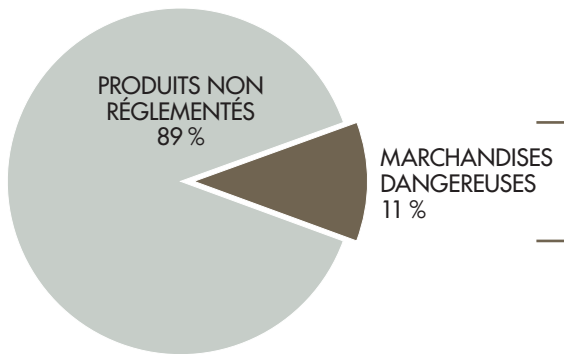
- le site Web de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) à l'adresse <https://www.cn.ca/fr/engagement-responsable/securite/processus/transport-marchandises-dangereuses>.
- le site Web du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) à l'adresse <http://www.cpr.ca/en/safety-site/Documents/PD%2036%20QC%20fr.pdf>.

L'exemple qui suit illustre la manière dont les renseignements provinciaux peuvent améliorer la planification des mesures d'urgence.

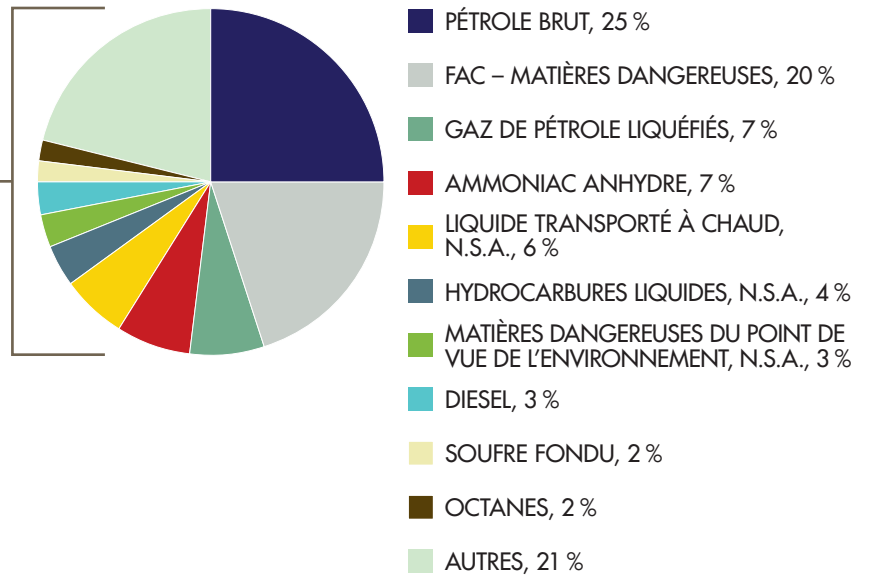
EXEMPLE DE RENSEIGNEMENTS PUBLICS

Seulement 11 % des expéditions ferroviaires contiennent des marchandises dangereuses réglementées. Le reste des expéditions (89 %) concerne des produits non réglementés.

Expéditions ferroviaires au Canada en 2015



Marchandises dangereuses – Répartition du 11 %



Expéditions de marchandises dangereuses en 2015 dans la : province A

Ces dix (10) principaux produits représentent 79 % des expéditions de marchandises dangereuses dans la province A. Les autres expéditions (21 %) concernent de nombreux différents produits dont chacun représente moins de 2 % du total.

	DÉSIGNATION OFFICIELLE DE TRANSPORT	% DES EXPÉDITIONS DE MD AU NIVEAU LOCAL
1	PÉTROLE BRUT	25 %
2	FAC – MATIÈRES DANGEREUSES	20 %
3	GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉS	7 %
4	AMMONIAC ANHYDRE	7 %
5	LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, N.S.A.	6 %
6	HYDROCARBURES LIQUIDES, N.S.A.	4 %
7	MATIÈRES DANGEREUSES DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, N.S.A.	3 %
8	DIESEL	3 %
9	SOUFRE FONDU	2 %
10	OCTANES	2 %
11.	AUTRES	21 %

TROUSSES DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ

Par Anne-Marie Noël

Le ministre des Transports a créé le Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) afin qu'il examine et évalue le programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) et qu'il formule des recommandations à cet égard. À la fin de son mandat de deux ans, le Groupe de travail a formulé 40 recommandations pour améliorer le programme du transport des marchandises dangereuses (TMD) et, par le fait même, renforcer la sécurité de tous les Canadiens et de toutes les Canadiennes. Les **40** recommandations ont été adoptées par la Direction générale du TMD.



La recommandation 13 du GTIU proposait de mieux renseigner les parties prenantes, notamment les premiers intervenants. C'est la raison pour laquelle la Direction générale du TMD a élaboré des trousse de sensibilisation à la sécurité à l'intention de quatre publics cibles, soit les premiers intervenants, les communautés/municipalités, l'industrie et le public. En décembre 2016, l'équipe responsable de la sensibilisation à la sécurité a franchi une étape importante lorsque ces trousse de sensibilisation à la sécurité ont été rendues accessibles sur le site Web du TMD. Ces trousse présentent des renseignements sur :

- les préparatifs d'urgence et d'intervention;
- le système de commandement d'intervention (SCI);
- les rôles et responsabilités des spécialistes en mesures correctives et des inspecteurs du TMD;
- l'ordre n° 36, qui porte sur l'échange d'information entre les municipalités et les compagnies de chemin de fer;

- les avis de sécurité (p. ex. les piles au lithium);
- les bulletins;
- CANUTEC, etc.

Jusqu'ici en 2017, l'équipe responsable de la sensibilisation à la sécurité a :

- distribué 1 710 copies papier aux communautés/municipalités situées le long de chemins de fer canadiens;
- distribué des trousse à l'intention des premiers intervenants aux coordonnateurs provinciaux responsables de la distribution du Guide des mesures d'urgence (GMU);
- envoyé un message électronique aux premiers intervenants situés le long du couloir ferroviaire pour les informer que ces trousse sont accessibles sur le site Web du TMD.

Ces trousse ne sont pas statiques. Elles seront mises à jour si des modifications sont apportées aux exigences réglementaires, si des précisions sont apportées à la réglementation ou si un nouveau document est disponible. Pour garantir que vous disposez des renseignements récents, consultez le site Web à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/materiel-de-sensibilisation-et-faq-1159.html> ou inscrivez-vous pour recevoir des mises à jour en nous envoyant un courriel à l'adresse TC.TDGSafetyAwareness-sensibilisationalasecuriteduTMD.TC@tc.gc.ca.

L'équipe responsable de la sensibilisation à la sécurité commence donc une nouvelle étape. Elle s'efforcera d'améliorer ces trousse en ajoutant des éléments à l'intention des quatre publics cibles. Ne manquez pas nos vidéos sur le GMU, le programme de PIU et les liquides inflammables de même que le modèle de préparatifs d'urgence, intitulé « Vous n'êtes pas seuls! »

CONTRIBUTION DE CANUTEC AUX PRÉPARATIFS D'URGENCE ET À LA FORMATION

Par Jean-Philippe Morency

Conseiller de CANUTEC : « CANUTEC bonjour, comment puis-je vous aider? »

Appelant : « Bonjour, nous avons un grand récipient pour vrac d'acétone qui fuit à l'arrière d'un camion... »

Conseiller de CANUTEC : « D'accord. Savez-vous quel volume a été déversé? »

Appelant : « Quoi? »

Conseiller de CANUTEC : « Savez-vous quel volume d'acétone contient le grand récipient pour vrac ? »

Appelant : « Non, je ne sais pas. »

Il n'est jamais facile d'intervenir sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses et de gérer cet incident.

Les renseignements dont les premiers intervenants ont besoin pour intervenir en cas d'incident sont souvent inaccessibles ou limités. C'est la raison pour laquelle il est essentiel qu'ils recueillent le plus de données le plus rapidement possible pour

élaborer un plan d'action adapté aux marchandises dangereuses et sécuritaire pour le public, les intervenants et l'environnement.

De toute évidence, il est trop tard pour se préparer pour un incident mettant en cause des marchandises dangereuses **après** qu'il se soit produit. Les premiers intervenants **doivent** connaître les ressources à leur disposition **avant** qu'une urgence ne survienne. Une bonne manière pour eux de connaître ces ressources consiste à simuler une urgence et à pratiquer leurs tactiques d'intervention. Ces scénarios peuvent être exécutés en classe ou sur le terrain.

Chaque année, CANUTEC participe à plus de 400 simulations d'intervention d'urgence, qui varient de l'appel d'un premier intervenant à des scénarios sur le terrain à l'échelle nationale, auxquels participent divers organismes. Les conseillers de CANUTEC sont accessibles en tout temps pour répondre aux appels liés aux exercices de simulation et aux urgences réelles.

Les responsables de certains services d'urgence et organismes gouvernementaux appellent CANUTEC **à l'avance** afin que les conseillers puissent les aider à planifier des simulations aussi réalistes et instructives que possible pour les participants. Par exemple, CANUTEC peut aider à garantir que le scénario met en cause des marchandises dangereuses couramment transportées (p. ex. liquides inflammables, gaz comprimés ou toxiques ou liquides corrosifs) dans les régions avoisinantes en quantités réalistes. CANUTEC peut également garantir que la simulation prévue comprenne l'une ou l'autre des situations suivantes :

- des éléments similaires à ceux auxquels sont confrontés les premiers intervenants dans des situations d'urgence réelles;
- des produits chimiques rares pour lesquels l'intervention demande de l'équipement de protection ou des appareils de détection rarement utilisés.

La Direction générale du TMD juge que les simulations représentent une partie importante de l'élaboration et de la compréhension d'un plan d'urgence pour des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ce ne sont pas tous les premiers intervenants qui ont eu l'occasion de recevoir une formation officielle sur le transport des marchandises dangereuses (ou « HazMat »). Pour certains services d'incendie, la formation à l'interne et les exercices sont essentiels pour garantir que les intervenants comprennent vraiment les risques liés aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ces exercices aideront à cerner les éléments de l'intervention sur lesquels se concentrer davantage, qu'il s'agisse des connaissances, des ressources ou des procédures. En fonction de ces divers niveaux de formation officielle,

les conseillers de CANUTEC répondront à tous les types de questions au cours des simulations, mais peuvent également adapter les conseils prodigués en fonction du niveau de connaissance et de compréhension de l'appelant.

Les exercices de simulation aident les premiers intervenants à acquérir une expérience importante en étant exposés aux mêmes questions que posent les conseillers de CANUTEC pendant une urgence réelle. Voici des exemples de questions :

- Quelle substance est en cause?
- Y a-t-il un incendie?
- Le dispositif de décharge de pression a-t-il été activé?
- Quelles sont les conditions météorologiques locales (vent, pluie)?
- Y a-t-il des blessés? Les personnes sont-elles contaminées?
- Quels sont les produits accessibles pour neutraliser la substance?

Pendant une urgence réelle, les premiers intervenants doivent être prêts à :

- poser les bonnes questions, p. ex. quel est le périmètre de sécurité pour ce produit?
- accéder aux ressources appropriées, p. ex. quel type d'équipement de protection individuelle devrais-je porter?
- répondre à certaines questions sur les détails de l'incident, p. ex. combien de contenants sont concernés, sont-ils endommagés?

Pendant une situation d'urgence, le stress et le chaos peuvent entraver le processus de réflexion et la communication. La simulation d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aide à former et à préparer les premiers intervenants à poser des questions et à répondre à des questions aussi clairement que possible ainsi qu'à utiliser efficacement les données qu'ils reçoivent, **avant** d'avoir besoin de ces compétences pendant un incident réel.

Règle générale, CANUTEC accepte toutes les demandes de participation à une simulation. Seules des urgences réelles supplanteront des appels simulés. Il importe de noter que cette offre s'applique non seulement aux premiers intervenants, mais également aux membres de l'industrie, aux transporteurs, aux agents de planification des urgences des municipalités et aux organisations gouvernementales. Pour obtenir d'autres renseignements sur CANUTEC et les exercices de simulation, vous pouvez communiquer avec CANUTEC par courriel à l'adresse canutec@tc.gc.ca ou en appelant notre ligne d'information au 613-992-4624.



PARTICIPATION DE TRANSPORTS CANADA À LA PLANIFICATION DES MESURES ET INTERVENTIONS D'URGENCE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Par Rui Hao (Leo) Wang et Natacha Paquette

En vertu de la *Loi sur la gestion des urgences*, le ministre de la Sécurité publique est le ministre fédéral **principal** responsable de la gestion des urgences. Dans le cadre de cette responsabilité, Sécurité publique Canada a élaboré le Plan fédéral d'intervention d'urgence (PFIU), qui expose la manière dont tous les ordres de gouvernement partageant ce rôle important.

Le PFIU détaille les processus et les mécanismes préétablis pour une intervention et une communication conjointe en cas d'urgence. Chaque institution fédérale, dont Transports Canada (TC), doit élaborer des plans de gestion des urgences relatifs à leurs domaines de responsabilité.

Le PFIU expose 13 fonctions de soutien en cas d'urgence (FSU) s'appuyant sur les ressources et les capacités fédérales les plus souvent utilisées pendant une intervention nationale à des situations d'urgence. La première FSU est le transport, et TC est le ministère fédéral responsable. Les télécommunications (Industrie Canada), l'application de la loi (GRC), la santé publique et les services sociaux essentiels (Agence de la santé publique du Canada et Santé Canada) comptent également parmi les FSU. Chaque FSU incombe à une institution fédérale. Selon la nature et la portée de l'urgence, les ministères responsables pourraient devoir activer leur FSU.

À titre de ministère responsable de la FSU de transport, TC joue un rôle essentiel dans différents types d'urgence. C'est la raison pour laquelle TC élabore des plans d'urgence pour les situations d'urgence touchant ou demandant l'utilisation du réseau de transport du Canada, et intervenir pendant ces situations. Deux groupes de l'administration centrale de TC travaillent avec les organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux ainsi que le secteur privé pour favoriser et montrer une intervention coordonnée pendant les situations d'urgence touchant le réseau de transport du Canada :

1. Préparatifs d'urgence (PU)

Pour favoriser la communication et la liaison avec d'autres groupes pendant des situations d'urgence, PU exploite le Centre d'intervention de Transports Canada (CITC). Le CITC :

- est ouvert 24 heures sur 24;
- est le point de contact principal pour une intervention de TC pendant une situation d'urgence touchant le réseau de transport du Canada, peu importe le mode (routier, ferroviaire, aérien et maritime);

- offre un point de contact centralisé pour assurer la liaison avec la haute direction de TC, d'autres ministères, d'autres pays et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN);
- communique directement avec le Centre des opérations du gouvernement (COG), un centre d'urgence accessible 24 heures sur 24 exploité par Sécurité publique Canada. Le COG offre l'intervention fédérale tous risques aux situations d'urgence au Canada.

2. Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD)

La Direction générale du TMD promeut la sécurité pendant le transport des marchandises dangereuses au Canada. À la DG du TMD, CANUTEC (le Centre canadien d'urgence transport) est le point de contact principal pour les situations d'urgence liées au transport mettant en cause des marchandises dangereuses. Situé physiquement avec le CITC, il :

- prodigue 24 heures par jour et sept jours par semaine des conseils techniques opportuns aux premiers intervenants et aux parties prenantes pendant une situation d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses;
- assure une coordination avec les spécialistes en mesures correctives de la DG du TMD sur les lieux lorsqu'un appui technique est requis lors d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses;
- assure la liaison entre le personnel du TMD à l'administration centrale et celui des régions partout au Canada pendant les situations d'urgence.

Le CITC et CANUTEC coordonnent la communication, au besoin, pendant les situations d'urgence au moyen de critères de notification préétablis afin de garantir que les parties prenantes appropriées disposent toujours des renseignements les plus récents.

Pour appuyer ces rôles, TC participe à des exercices à grande échelle avec divers organismes. Par exemple, voici ce qu'a fait TC en 2016 :

- Il a organisé l'exercice *Vulcan*, une simulation à grande échelle d'un incident ferroviaire mettant en cause des liquides inflammables. Au total, 41 pompiers volontaires du district régional de la vallée du Fraser, 20 différents acteurs de l'industrie, des collectivités et des institutions gouvernementales de même que des représentants du CANUTEC et de la Direction de la conformité et interventions ont participé à l'exercice.
- Il a participé à l'exercice *Pacific Quake* de Sécurité publique Canada, une simulation d'un gros séisme, avec d'autres groupes concernés par l'intervention en cas de séisme ou ceux concernés à la suite d'un tel séisme.

La participation à des services à niveaux multiples fournit des renseignements indispensables sur des points importants pour renforcer les capacités d'intervention en cas d'urgence. Elle permet également à la DG du TMD et à TC de reconnaître leurs rôles dans l'intervention en cas d'urgences nationales à grande échelle touchant le réseau de transport, et de les atténuer.

PRÉSENTATIONS SUR LA SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DU TMD À L'INTENTION DES PREMIERS INTERVENANTS

Par Natacha Paquette

L'un des nombreux services de la Direction générale du TMD pour aider avec la planification et la préparation des mesures d'urgence consiste à offrir des présentations visant à sensibiliser les premiers intervenants ou les planificateurs des mesures d'urgence, afin :

- d'expliquer les ressources de la Direction générale du TMD;
- de discuter et de faire la promotion du Guide des mesures d'urgence (GMU).

En 2016, la Direction générale du TMD a, dans le cadre de son programme de sensibilisation à la sécurité, offert de nombreuses présentations dans le cadre de symposiums et de conférences partout au Canada. Ces présentations sont importantes tant pour la Direction générale que les premiers intervenants. Pourquoi? Lorsque les premiers intervenants connaissent les ressources de la Direction générale, ils sont plus susceptibles d'intégrer la Direction générale à leurs mesures d'intervention d'urgence.

Ces présentations sont souvent divisées en deux parties :

- La **première partie** sert à présenter des renseignements détaillés sur la Direction générale du TMD pour informer les premiers intervenants de qui nous sommes, de la manière dont nous pouvons aider pendant un incident mettant en cause des marchandises dangereuses ou pendant un exercice de formation et le type de renseignements que nous fournissons. Par exemple, les premiers intervenants apprendront qu'ils peuvent appeler CANUTEC pendant une situation d'urgence ou un exercice de simulation mettant en cause des marchandises dangereuses afin d'obtenir des commentaires sur les plans d'action et des conseils sur :
 - les dangers d'un produit (propriétés chimiques ou toxicité);
 - le niveau des vêtements protecteur contre les produits chimiques que doivent porter les intervenants;
 - les solutions de décontamination et le processus de nettoyage du secteur et de l'équipement;
 - l'équipement de protection individuelle approprié à utiliser pendant un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Le fait de savoir que la Direction générale du TMD peut offrir une aide à l'égard de ces aspects techniques d'un incident mettant en

cause des marchandises dangereuses aidera les premiers intervenants dans la planification des mesures d'intervention d'urgence en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses et l'intervention en cas d'un tel incident parce qu'ils seront prêts à accéder à un appui scientifique en tout temps.

- La **seconde partie** présente en détail les diverses sections du GMU de 2016. Ces renseignements sont importants pour les premiers intervenants qui :
 - n'ont jamais utilisé le GMU;
 - ne sont pas au courant des changements récents et des ajouts à l'édition 2016;
 - veulent un cours de perfectionnement sur le GMU.

Pendant la dernière section de la seconde partie, les participants examinent les différents scénarios et en discutent afin de garantir qu'ils savent comment utiliser le GMU. Ces connaissances sont très importantes pour intervenir de manière appropriée à la première phase d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Les premiers intervenants doivent connaître le GMU **avant** d'avoir besoin de l'utiliser pendant un incident.

Ces présentations de sensibilisation sont importantes pour **tous** les premiers intervenants. Les présentations peuvent être données à d'autres parties prenantes et les présentateurs peuvent adapter le contenu aux connaissances du public et utiliser les séances pour :

- expliquer les nombreux changements apportés au programme de transport des marchandises dangereuses en ce qui concerne la réglementation ou le GMU;
- répondre aux questions du groupe.

Si votre organisation souhaite organiser ces présentations utiles de la Direction générale du TMD, veuillez communiquer avec l'équipe responsable de la sensibilisation à la sécurité du TMD en envoyant un courriel à l'adresse TC.TDGSafetyAwareness-SensibilisationalasecuriteduTMD.TC@tc.gc.ca.



EXERCICES VULCAN ET ATHÉNA : INTERVENTION LORS D'INCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES LIQUIDES INFLAMMABLES

Par Julie Laurendeau



Intervention sur une citerne de simulation en feu lors d'Athéna.

Contexte

Suite au déraillement survenu à Lac-Mégantic au Québec en juillet 2013, la Direction générale (DG) du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada (TC) a entrepris des changements réglementaires et opérationnels pour mieux répondre aux incidents impliquant des liquides inflammables. Par exemple, il est maintenant requis pour le transport ferroviaire de certains liquides inflammables, tel le pétrole brut, que les expéditeurs aient un plan d'intervention d'urgence approuvé sous le programme de Plan d'intervention d'urgence (PIU) de TC.

La DG du TMD s'est également engagée à établir et à promouvoir les meilleures pratiques des organisations impliquées lors d'incidents tant au niveau de l'industrie que du gouvernement. Pour réaliser cet engagement, TC a créé le Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU), réunissant des parties prenantes de diverses organisations. Les membres du GTIU se sont réunis sur une période de 2 ans et ils ont présenté 40 recommandations à la DG du TMD. Plus précisément, les recommandations 2, 15 et 18 portent sur :

- l'amélioration des capacités et des connaissances en matière d'intervention en cas de déraillement d'un train transportant des liquides inflammables;
- une meilleure connaissance du programme de PIU par les premiers intervenants;
- l'élaboration d'exercices d'intervention à cet égard.

Les exercices et les objectifs

TC, en partenariat avec le Centre des sciences pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada (CSS-RDDC)¹, a conçu un programme d'exercice en réponse à ces recommandations. Le programme d'exercice était destiné aux premiers intervenants des petites communautés dont les capacités sont souvent largement dépassées lors d'incidents impliquant des quantités énormes de liquides inflammables. De plus, ce type d'intervention est complexe et dépasse amplement leur cadre

¹ Les exercices ont été financés dans le cadre du Programme canadien pour la sûreté et la sécurité (PCSS), un programme fédéral dirigé par RDDC CSS, en partenariat avec Sécurité publique Canada. Le mandat du programme consiste à renforcer la capacité du Canada à réagir à des accidents graves, à des catastrophes naturelles ou à des actes terroristes et criminels par la convergence de la science et de la technologie.

de travail d'intervention habituel puisqu'il s'agit d'un incendie de marchandise dangereuse.

Le programme d'exercice visait principalement à :

- sensibiliser les premiers intervenants aux risques et complexités de l'intervention lors de tels incidents;
- augmenter leur niveau de connaissances au sujet du programme de PIU de TC, de l'accès aux ressources spécialisées et aux capacités de l'industrie qui sont disponibles sous ce programme, de même que de l'expertise disponible auprès de l'industrie et de TC;
- soutenir le développement d'un futur programme national de formation pour les premiers intervenants.



Présentation de Suncor sur les propriétés des liquides inflammables lors d'Athéna.

Les organisateurs ont évalué les exercices pour quantifier **l'augmentation des connaissances et non la performance individuelle**. Des sondages menés avant et après les exercices, des formulaires de rétroaction et des séances de rétroaction ont servi à recueillir des renseignements importants auprès des participants. En plus des observations des évaluateurs et des partenaires tout au long des exercices, toutes les données recueillies ont servi à cerner les forces et les écarts de la formation.

Les exercices ont également permis de mettre à l'essai le module de formation en ligne de l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) : « Préparatifs d'urgence pour les incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables au Canada² ». Ce module devait être suivi par les premiers intervenants avant les exercices pour assurer un minimum de connaissances.

² Cette formation est offerte en anglais et en français; elle est accessible à l'adresse <http://rail.capp.ca/> ainsi que sur le site Web de l'École nationale des pompiers du Québec.

Les exercices Vulcan et Athéna

Une première série d'exercices, nommés Vulcan, ont eu lieu en novembre 2015 et en mars 2016 en Colombie-Britannique. Par la suite, une autre série d'exercices ont été conçus, cette fois au Québec, en français. Utilisant le même format, les exercices Athéna ont eu lieu entre décembre 2016 et février 2017.

Dans chaque série, l'exercice sur table, destiné aux chefs des services d'incendie des petites communautés, a été suivi d'un exercice complet sur le terrain, destiné aux pompiers volontaires de ces mêmes communautés.

Les exercices complets sur le terrain comprenaient une journée de formation de sensibilisation en classe, des démonstrations techniques extérieures et étaient complétés par une journée de pratique sur le terrain basée sur la gestion de scénarios. Les scénarios ont permis aux premiers intervenants d'expérimenter 2 aspects critiques de l'intervention : l'évaluation d'une scène de déraillement et l'intervention sur une citerne de simulation en feu, sous la supervision des experts de l'industrie.

La série d'exercices Athéna a bénéficié des leçons tirées de l'exercice Vulcan. Par exemple, les organisateurs ont été en mesure de :

- raffiner le programme de formation et des scénarios d'exercice;
- mettre à l'essai et de valider de nouveaux outils à l'intervention, lesquels seront mis à la disponibilité comme ressources de formation à l'intervention pour des incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables. Parmi ces outils, notons :
 - le Guide d'intervention lors d'incidents, classe 3 – Transport ferroviaire, une liste de vérification pouvant être utilisée autant durant l'intervention que pour la préparation aux urgences des communautés;
 - un prototype virtuel qui permet aux premiers intervenants de faire l'expérience de l'approche complète d'évaluation des lieux d'un déraillement.



Vue partielle à partir du prototype virtuel utilisé pour l'évaluation de la scène lors d'Athéna.

Les résultats

Globalement, les exercices furent une occasion unique de rencontre, de partage de connaissances et d'apprentissage. D'un bout à l'autre du pays, les parties prenantes ont démontré un grand intérêt à la formation sur l'intervention lors d'incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables. Les exercices ont évalué globalement le niveau de connaissances des premiers intervenants et démontré qu'il est essentiel de continuer la formation de sensibilisation, notamment quant à la connaissance :

- des risques et complexités de l'intervention avec les liquides inflammables lorsque d'énormes quantités sont impliquées;
- du programme de PIU de TC;
- de l'expertise des différents intervenants de l'industrie et du gouvernement ainsi que de leurs rôles lors d'une intervention;
- de la coordination des efforts de toutes les organisations sous une structure de commandement organisé.



Détermination d'un plan d'action avec les experts de l'industrie dans le poste de commandement lors d'Athéna.



Collecte d'information pour l'évaluation compréhensive de la scène lors de Vulcan.

Les premiers intervenants ayant participé aux exercices ont démontré un grand intérêt et se sont sentis privilégiés de participer à une telle expérience. En appliquant les leçons apprises de Vulcan, l'exercice Athéna a permis de créer de nouveaux outils tels que le Guide d'intervention d'incident et le prototype virtuel, lesquels ont été particulièrement appréciés. La formation de sensibilisation en ligne a été jugée bénéfique. La composante pratique avec l'intervention sur une citerne de simulation en feu a fourni une occasion unique de formation sur le terrain. En continuité des initiatives qui ont succédé à l'incident de Lac-Mégantic, ces exercices ont démontré l'importance de la formation et de la collaboration, en plus de valoriser le rôle que tient chaque intervenant pendant de tels incidents. Les premiers intervenants ont tiré des exercices une meilleure connaissance des risques encourus ainsi que des stratégies appropriées.

Les informations tirées des exercices contribueront au développement d'un futur programme de formation national pour les premiers intervenants. Les résultats des exercices démontrent qu'ils sont mieux sensibilisés au fait de ne pas se précipiter lors d'incendies mettant en cause des marchandises dangereuses, de recueillir toutes les informations nécessaires et de rassembler les ressources appropriées avant d'établir un plan d'action. En fin de compte, les premiers intervenants ne sont pas seuls lors de tels incidents. En combinant sensibilisation, connaissance et collaboration, on assure ultimement l'élément prioritaire de toute intervention : la sécurité du public et des premiers intervenants.

Un précieux partenariat!

Les exercices Vulcan et Athéna ont été rendus possibles grâce à un partenariat précieux entre l'industrie et le gouvernement. Plusieurs organisations ont offert un appui considérable pour le développement et le déroulement des exercices.

Pour **Vulcan**, les partenaires principaux furent : TC, RDDC CSS, CN, CP, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), Shell, Specialized Response Solution (SRS), Alberta Office of the Fire Commissioner, le Bureau du commissaire aux incendies du Manitoba, le Bureau du prévôt des incendies du Nouveau-Brunswick, le Bureau du commissaire des incendies et de la gestion des situations d'urgence de l'Ontario et International Safety Research (ISR). D'autres organisations ont également contribué telles que : Quantum Murray, RAM Environmental Response Ltd., NUCOR Environmental Solutions Ltd., GHD, Tervita. L'exercice complet sur le terrain Vulcan a eu lieu au Justice Institute of British Columbia (JIBC), à Maple Ridge, Colombie-Britannique.

Pour **Athéna**, les principaux partenaires furent : TC, RDDC CSS, CN, Genesee & Wyoming (G&W), l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), CP, Suncor, Association d'intervention d'urgence du Canada (AIUC-ERAC), MD-UN et ISR. Les autres organisations qui ont également contribué sont : l'École nationale des pompiers du Québec, GHD, Williams Fire and Hazard Control. L'exercice complet sur le terrain Athéna s'est déroulé à l'Institut maritime du Québec, à Lévis, Québec.

SYSTÈME DE COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS ET PRÉPARATIFS D'URGENCE

Par Monique Lavoie

Préparatifs d'urgence : une structure requise pendant les situations d'urgence

En vertu de l'article 4 de la *Loi sur la gestion des urgences*, le gouvernement du Canada, à savoir Sécurité publique Canada, est responsable de protéger la sécurité et la sûreté des Canadiens et des Canadiennes³. Une structure commune, telle que le système de commandement des interventions (SCI) permet aux ministères fédéraux, au secteur privé et à d'autres parties prenantes d'intervenir en cas de catastrophe de manière coordonnée et efficace. Un SCI aide à protéger des vies, à stabiliser un incident, à échanger de l'information, à maintenir les communications et à protéger la propriété et l'environnement en garantissant une intervention fluide et efficace.

Qu'est-ce qu'un SCI et d'où est venue l'idée?

Un SCI offre une approche commune de gestion des incidents. Il guide les intervenants de manière ordonnée et pratique, que l'incident soit une urgence locale mineure ou une catastrophe nationale nécessitant les ressources de divers organismes.

Le SCI a été initialement établi aux États-Unis dans les années 1970 à la suite d'une série de feux de forêt en Californie. Les feux s'étendaient sur plusieurs compétences, et la coordination de l'intervention était difficile, ce qui a entraîné des retards dans l'intervention. Les feux ont entraîné la destruction de 722 résidences, le ravage de 576 508 acres et 16 décès⁴.

De quelle manière fonctionne la structure du SCI?

Une catastrophe peut facilement dépasser les ressources et les premiers intervenants locaux. Le SCI est une approche tous risques offrant un langage commun qui établit une chaîne de commandement et des relations de communications officielles, ce qui est

³ Travaux publics et Services gouvernementaux Canada/Bureau de la traduction. Vocabulaire de la gestion des urgences, 2012.

⁴ DD Rowley. *The fires that created an incident management system*, 2007.

essentiel pour bien gérer l'incident de manière à éviter un dédoublement des efforts. Il sert également à garantir que tout le monde relève d'un seul dirigeant qui a une prise en charge très rigide de 3 à 7 personnes. On garantit ainsi des communications claires et il est ainsi plus facile d'atteindre les objectifs.

La structure du SCI est habituellement composée de cinq secteurs fonctionnels principaux⁵, mais elle peut changer selon la situation d'urgence :

- Commandement
- Opérations
- Planification
- Logistique
- Finances et administration

La SCI prévoit un dirigeant, le commandant d'intervention (CI), sauf si un système de commandement unifié (SCU) est en place, où plus d'un CI est en charge, habituellement de divers territoires travaillant ensemble. Une délégation des pouvoirs est habituellement en place dans le territoire, qui permet au CI, par l'intermédiaire des divers postes fonctionnels décrits précédemment, de prendre les décisions requises pour maîtriser l'incident. Le CI est le dirigeant qui établit la structure du SCI et les objectifs d'intervention qui protégeront la sécurité des intervenants et des citoyens, et qui aideront à maîtriser la propagation des dommages. En bref, le SCI répond aux questions « Qui est en charge » et « Quelle est ma fonction? ». Lorsque tous les joueurs comprennent leurs rôles et savent de qui ils relèvent, l'intervention d'urgence qui s'ensuit est plus efficace.

Dans une structure de SCI, le CI doit :

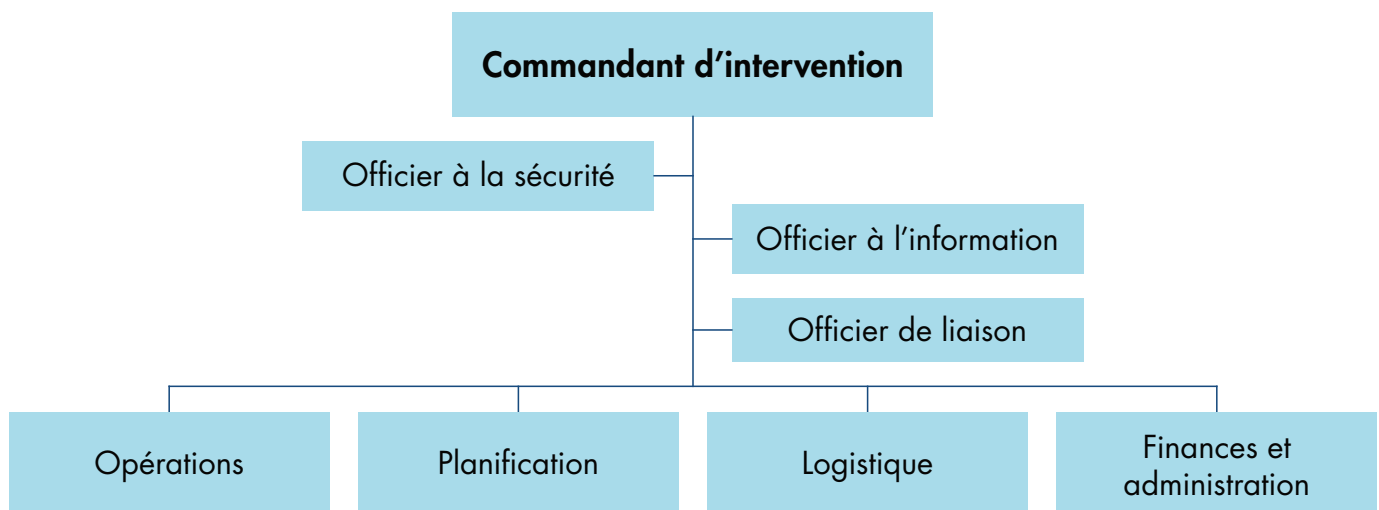
1. établir les **PRIORITÉS**, même si elles restent les mêmes et orientent l'établissement des objectifs;
2. définir les **PROBLÈMES** à partir de l'information connue;
3. formuler des **OBJECTIFS SMART** : Spécifiques, Mesurables, axés sur des mesures concrètes, Réalistes et limités dans le Temps;
4. mettre en place des **STRATÉGIES** en tant que moyens pour atteindre les objectifs;
5. préciser les **TACTIQUES** quant à la manière d'utiliser les stratégies, notamment le déploiement et la gestion des ressources.

Ce cycle de 5 étapes (**PPOST**) se répète jusqu'à ce que le CI rétrograde l'incident et démobilise les ressources.

Pourquoi y a-t-il des formulaires de SCI à remplir pendant les situations d'urgence?

Les intervenants d'urgence, les entreprises privées et les ministères qui utilisent le SCI remplissent des formulaires spécifiques pour s'assurer que les objectifs, les stratégies, les tactiques et les ressources appropriés sont établis. Ces formulaires peuvent être utilisés pour gérer des situations simples, tel le bris d'une conduite d'eau principale, ou une situation complexe, tels les feux de forêt de Fort McMurray en Alberta, à l'été 2016. Une fonction est associée à chaque formulaire de SCI, qu'il s'agisse de trouver les ressources ou de formuler le plan d'action en cas d'incident (PAI).

Lorsqu'ils sont utilisés de façon appropriée, ces formulaires aident le personnel de commandement à intervenir de manière juste et responsable. Lorsqu'une situation d'urgence est maîtrisée, une SCU peut être rétrogradée en commandement unique, à mesure que les territoires se démobilisent. On procède à un transfert de commandement lorsque l'incident est rétrogradé et le CI met fin au commandement lorsque l'incident est officiellement terminé.



⁵ Dans certaines provinces, telle que la province de Québec, la structure de commandement comprend également la fonction de Service du renseignement et enquêtes.

De quelle manière le SCI est-il mis en œuvre au Canada?

La Colombie-Britannique a été la première province à utiliser le SCI au milieu des années 1990 par l'intermédiaire de son système d'intervention d'urgence, suivi du Centre interservices des feux de forêt du Canada (CIBFC). Depuis, le CIBFC a adapté des documents des États-Unis afin d'offrir un SCI uniformisé au Canada, qui est à l'origine de la norme « SCI Canada », reconnue par la plupart des autorités ayant compétence (AAC) au Canada. Il est possible que d'autres AAC n'utilisent pas la norme « SCI Canada » précisément; toutefois, elles utilisent une forme très similaire de SCI.

Pour obtenir d'autres renseignements sur le SCI, veuillez consulter le site Web de SCI Canada au <http://www.icscanada.ca>.

RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES INSPECTEURS DU TMD ET DES SMC

Par Roberto Bruni

Le mandat principal de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et de son Règlement consiste à promouvoir la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses. Lorsqu'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses se produit, et selon sa gravité, Transports Canada (TC) peut dépêcher sur les lieux un spécialiste en mesures correctives (SMC) ou un inspecteur du TMD. La priorité consiste à garantir la sécurité du public en surveillant les mesures prises par les intervenants pour limiter les effets de l'incident.

À QUEL MOMENT TC PARTICIPERAIT-IL À UN INCIDENT METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES?

Voici certaines conditions dont TC tient compte :

- la proximité de zones peuplées ou sensibles;
- la quantité et les types de marchandises dangereuses concernées;
- l'état des contenants;
- si un plan d'intervention d'urgence (PIU) a été activé ou aurait dû être activé.

Règle générale, TC se rendra sur les lieux d'incidents requérant une intervention de plus de 24 heures, comme un déraillement de train de grande envergure comportant des wagons-citernes qui transportent des gaz toxiques ou des gaz inflammables.

TC **peut se rendre sur les lieux** des incidents requérant une intervention de moins longue durée ou sur les lieux des incidents où un PIU n'est pas requis afin de :

- surveiller les opérations d'intervention;
- mener une inspection ou une enquête de conformité;
- recueillir des renseignements sur l'état des contenants et le comportement des marchandises dangereuses.

TC **peut également se rendre sur les lieux** de ces incidents à la demande des autorités locales, si son représentant peut arriver sur les lieux dans un délai raisonnable.

RÔLES DE L'INSPECTEUR DU TMD PENDANT UNE INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT

TC **peut** affecter un inspecteur du TMD ou un SMC à la surveillance et/ou à se déplacer sur le lieu de l'incident. Une fois affecté à un incident, l'inspecteur du TMD ou le SMC (sans se rendre sur les lieux de l'incident) :

- Recueillera des renseignements afin :
 - de comprendre la nature de l'incident et de connaître les marchandises dangereuses et le contenant en cause ainsi que les dommages que les contenants ont subis;
 - de recueillir des renseignements sur les marchandises dangereuses et leur comportement pendant un incident en consultant les fiches signalétiques ainsi que des conseillers de CANUTEC, un SMC, l'industrie, etc.;
 - de communiquer les faits à sa région et à répondre aux demandes de renseignements.
- Surveillera les intervenants afin de garantir qu'ils prennent des mesures raisonnables pour réduire le risque pour la sécurité publique;
- Surveillera la conformité et interviendra, le cas échéant, en ayant recours aux pouvoirs conférés en vertu de la Loi sur le TMD;
- Prodiguera des conseils sur les mesures correctives appropriées liées à la sécurité publique et sur la conformité à la Loi sur le TMD;
- Servira d'intermédiaire entre les autorités locales/premiers intervenants et la personne qui a la responsabilité ou la maîtrise effective du contenant;
- S'il y a lieu, promouvra le programme de PIU auprès des personnes sur les lieux de l'incident, qui ne comprennent peut-être pas pleinement son objectif.

Un inspecteur du TMD ou un SMC **interviendra** sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses afin de s'acquitter des mêmes responsabilités décrites précédemment, **en personne**.

En outre, ils :

- garantissent que les intervenants prennent des mesures raisonnables pour réduire le risque pour la sécurité publique;
- participent aux réunions sur les lieux;
- recueillent directement des renseignements sur les activités sur les lieux;
- évaluent l'efficacité et la pertinence des mesures correctives prises sur les lieux;

- se conforment aux règlements du site en matière de sécurité et à toutes les procédures de sécurité de TC;
- ont recours, au besoin, aux pouvoirs conférés en vertu de la Loi sur le TMD.

RÔLES DU SMC DU TMD PENDANT UNE INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT

Un SMC, en plus d'être désigné inspecteur du TMD en vertu de la Loi sur le TMD, est un scientifique qui :

- travaille pour la Direction générale du TMD;
- se déplace aux sites d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses;
- est un spécialiste des PIU;
- est formé et spécialisé dans les interventions d'urgence.

Le SMC, en plus de son rôle d'inspecteur du TMD, peut recevoir des demandes pour :

- effectuer l'évaluation de l'incident, en discutant avec CANUTEC et l'inspecteur du TMD, afin de déterminer si les mesures d'intervention sont appropriées;
- fournir des renseignements et des conseils quant à la capacité d'intervention, aux mesures correctives, aux pratiques sécuritaires et aux normes, aux PIU qu'il a été convenu de mettre en œuvre et à toute connaissance des matières chimiques;
- évaluer l'efficacité d'un PIU en action;
- surveiller la progression de l'intervention en cernant et en analysant les problèmes qui surviennent;
- surveiller la conformité et intervenir, le cas échéant, en ayant recours aux pouvoirs conférés en vertu de la Loi sur le TMD;
- intervenir en cas d'incident dans leur région, ou dans une autre région, lorsque son expertise est nécessaire.

SUR LES LIEUX D'UN INCIDENT METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES, LE SMC :

- fournira des conseils quant à la capacité d'intervention, aux mesures correctives, aux pratiques sécuritaires et à toute connaissance des matières chimiques;
- contrôlera et évaluera les mesures d'intervention prises par l'industrie (transporteurs, expéditeurs, détenteurs de PIU et entrepreneurs en intervention d'urgence);
- réalisera une évaluation du site et en fera rapport au commandant d'incident et à TC;
- surveillera la manière dont les intervenants respectent un PIU activé, afin de s'assurer de son efficacité.

Chaque année, de plus en plus de marchandises dangereuses sont transportées au Canada par voie routière, ferroviaire, maritime et aérienne. Ces envois vont des produits chimiques industriels aux produits manufacturés et, même s'ils sont essentiels à notre mode de vie moderne, ils présentent une menace à la sécurité publique s'ils ne sont pas manipulés en toute sécurité.

C'est la raison pour laquelle TC, par l'intermédiaire de la Direction générale du TMD, promeut et assure la conformité à la Loi sur le TMD et son Règlement. Pour obtenir d'autres renseignements et les dernières nouvelles sur le programme du TMD, veuillez consulter notre site Web au www.tc.gc.ca/tmd.

QUEL EST LE RÔLE DU TMD SUR LE SITE D'UN INCIDENT METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES?



CONTRIBUTION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE (DG) DU TMD AU GUIDE DU COMMANDANT SUR LES LIEUX D'UN INCIDENT METTANT EN CAUSE DES LIQUIDES INFLAMMABLES (FLAMMABLE LIQUIDS INCIDENT COMMANDER FIELD GUIDE) DE LA NFPA

Par Chris Powers

Lorsque le Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) a commencé ses travaux en juin 2014, il était important de garantir que les parties prenantes principales étaient présentes pendant les consultations. L'une des organisations avec lesquelles TC a communiqué était la National Fire Protection Association (NFPA). Cette organisation internationale sans but lucratif se consacre à éliminer les décès, les blessures et les pertes matérielles et économiques attribuables aux incendies et aux risques connexes. Établie depuis plus d'un siècle, la NFPA diffuse de l'information et des connaissances au moyen de codes et de normes, de recherches, de formation, d'éducation, de sensibilisation et de revendication.

La NFPA est à la tête de l'élaboration de normes sur les incendies et la sécurité des personnes en Amérique du Nord. En fait, les services d'incendie canadiens utilisent les normes de la NFPA en tant que fondement pour la majeure partie de leurs programmes de formation professionnelle et de formation de lutte contre les incendies.

M. Shayne Mintz, directeur régional canadien de la NFPA, et Tom McGowan, spécialiste principal, Services d'urgence ont travaillé avec les membres du GTIU pour examiner les normes et élaborer les *Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé*. Ce document sert maintenant de fondement à l'élaboration d'un programme de formation canadien à l'intention des premiers intervenants.

Depuis que le Canada et les États-Unis sont confrontés à des difficultés uniques et complexes lorsqu'il s'agit d'intervenir sur les lieux de tels incidents, la *Fire Protection Research Foundation* de la NFPA a obtenu une subvention de la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA) du département des Transports des États-Unis afin d'élaborer d'autres documents d'orientation à l'intention des premiers intervenants.

La *Fire Protection Research Foundation* de la NFPA a formé un groupe technique consacré à l'élaboration du Guide de poche du commandant sur les lieux d'un incident mettant en cause des trains inflammables à risque élevé (TIRE) (*High Hazard Flammable*

Trains (HHFT) On-Scene Incident Commander Field Guide). En raison des travaux et des contributions du GTIU, la *Fire Protection Research Foundation* a demandé que le groupe envoie deux spécialistes pour participer au groupe technique avec dix autres membres provenant des États-Unis. Chris Powers, président du GTIU et Benoit LaRoche, un membre représentant l'École Nationale des pompiers du Québec, ont accepté de participer à ce projet.

Les membres se sont rencontrés par conférences téléphoniques et ils ont échangé des renseignements et des documents afin d'aider à élaborer le Guide de poche du commandant sur place (*Incident Commander Field Guide*). Publié en juillet 2016, ce guide s'accompagne d'une application pour les téléphones intelligents — *NFPA Hazmat FLIC (Flammable Liquids Incident Command)*. La DG du TMD de Transports Canada a également traduit des sections de l'application en français à l'intention des utilisateurs canadiens.

En novembre 2016, la NFPA a organisé un atelier sur ce projet à leur bureau central à Quincy, au Massachusetts. Nicole Girard, directrice générale de la DG du TMD, Louis Marcotte, chef Interventions d'urgence et Chris Powers, ancien président du GTIU comptaient parmi les participants/présentateurs. La NFPA et Transports Canada sont d'accord sur le fait que leur collaboration a été utile pour améliorer l'intervention en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Liens utiles :

1. Application NFPA FLIC :

<https://itunes.apple.com/ca/app/hazmat-flic/id1157625832?mt=8>

<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.thunkable.android.nfpa.FLIC&hl=en>

2. Rapport HHFT :

<http://www.nfpa.org/news-and-research/fire-statistics-and-reports/research-reports/for-emergency-responders/fireground-operations/high-hazard-flammable-trains-on-scene-incident-commander-field-guide>
(en anglais seulement)



LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES COMPÉTENCES

Par Lindsay Jones

Au cours des dernières années, nous avons observé une hausse du transport de liquides inflammables par voie ferroviaire, ou trains inflammables à risque élevé (TIRE), dans les collectivités canadiennes. Les incidents de transport ferroviaire de marchandises inflammables très dangereuses représentent des risques accrus pour les premiers intervenants et le public, et ils demandent des tactiques et de l'équipement spécialisés pour maîtriser l'incendie. Les pompiers sont formés pour combattre des incendies de structure (bâtiments); ils ne possèdent peut-être pas l'expérience, la formation ou l'équipement pour intervenir au cours d'incidents majeurs mettant en cause des liquides inflammables.

Normes de lutte contre les incendies

Actuellement, en Amérique du Nord, il n'existe pas de norme détaillée précise sur la formation de lutte contre les incendies afin d'intervenir de manière sûre et efficace sur les lieux de tels incidents majeurs.

En décembre 2015, le Secrétariat du Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) a effectué un sondage national sur la formation des pompiers qui a confirmé que les programmes actuels de formation au Canada s'inspirent des normes 1001 et 472 de la NFPA :

- La *NFPA 1001, Standard for Fire Fighter Professional Qualifications (Norme sur les qualifications des pompiers professionnels)*

comprend les qualifications que doivent disposer les pompiers pour intervenir de manière sécuritaire et efficace lorsqu'il y a des incendies de structure. Elle aborde la maîtrise des incendies où il y a présence de liquides inflammables, mais sa portée est limitée et elle n'aborde pas les incidents de transport ferroviaire de marchandises inflammables très dangereuses.

- la *NFPA 472, Standard for Competence of Responders to Hazardous Materials/Weapons of Mass Destruction Incidents (Norme régissant la compétence des intervenants aux incidents impliquant des matières dangereuses ou des armes de destruction massive)* sert de source de référence aux intervenants en cas d'urgence pour comprendre les compétences requises sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Toutefois, elle se veut de portée générale et non propre à des marchandises dangereuses particulières.

Cerner les lacunes et collaborer

Les membres du GTIU ont cerné les difficultés auxquelles sont confrontés les premiers intervenants lorsqu'ils interviennent sur les lieux d'incidents ferroviaires majeurs mettant en cause des liquides inflammables, notamment :

- les risques que pose le rejet de multiples wagons-citernes;
- les techniques de lutte contre les incendies;
- l'application d'une mousse extinctrice;
- une compréhension générale de la manière d'utiliser l'équipement spécialisé apporté sur les lieux d'un incident.

Puisque ces difficultés ne sont pas abordées dans les normes actuelles, les membres du GTIU ont fait ressortir la nécessité d'avoir un document de référence normalisé sur les qualifications afin de combler les lacunes et d'aider à former les intervenants sur les lieux d'incidents ferroviaires à intervenir de manière plus sûre sur les lieux de tels incidents. Par conséquent, en janvier 2015, le GTIU a envoyé à la NFPA une proposition visant à aborder le manque de formation spécialisée sur les liquides inflammables.

Les membres du Conseil des normes de la NFPA ont décidé de solliciter les commentaires du public et ont chargé le comité



technique sur le personnel d'intervention pour les matières dangereuses d'examiner la proposition de nouveau projet et de lui présenter ses commentaires. Ce processus continu peut prendre jusqu'à deux ans si les modifications à la norme NFPA sont acceptées. Cependant, le besoin d'orientation sur la formation et l'élaboration du programme demeurerait.

En mars 2015, la NFPA a organisé un atelier afin d'effectuer une analyse des lacunes dans les normes de formation et d'établir les compétences principales que devraient posséder les intervenants afin d'intervenir sur les lieux d'un incident ferroviaire mettant en cause des liquides inflammables.

Le GTIU a travaillé avec la NFPA, le Justice Institute of British Columbia, l'Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP) et l'École nationale des pompiers du Québec, avec l'appui financier du Centre des sciences pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada, à l'élaboration des *Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé* (les Lignes directrices concernant les compétences). Transports Canada a publié les Lignes directrices concernant les compétences en mars 2016.

But des Lignes directrices concernant les compétences

Les Lignes directrices concernant les compétences ont été élaborées afin de renforcer la sécurité des premiers intervenants aux incidents mettant en cause des trains inflammables à risque élevé. Les compétences essentielles servent à adopter une approche normalisée et à garantir une même compréhension des exigences en matière de formation partout au pays.

Les Lignes directrices concernant les compétences fournissent des renseignements qui aideront à améliorer la sécurité du public et des intervenants lors d'incidents mettant en cause des trains inflammables à risque élevé et à améliorer la protection contre les dangers susceptibles de causer des blessures ou des décès. Contrairement à la norme 472 de la NFPA, les Lignes directrices concernant les compétences abordent les compétences particulières à un produit et à un incident pour l'intervention sur les lieux d'incidents mettant en cause des trains inflammables à risque élevé.

Les Lignes directrices concernant les compétences décrivent les niveaux de compétence de base proposés pour les intervenants sur les lieux d'incidents mettant en cause des trains inflammables à risque élevé pour chaque niveau d'intervention :

- Connaissances générales de l'intervention;
- Intervention – Niveau opérationnel;
- Intervention – Commandement d'incident;
- Spécialiste en intervention – Niveau C;
- Spécialiste en intervention – Niveau B;
- Spécialiste en intervention – Niveau A.

Elles s'appliquent aux personnes, organisations ou organismes appelés à intervenir lors d'incidents mettant en cause des trains inflammables à risque élevé et sont conçues pour être utilisées dans le cadre d'interventions fondées sur le risque. Les Lignes directrices concernant les compétences peuvent également être utilisées pour concevoir la formation.

Produit final

L'élaboration des Lignes directrices concernant les compétences était une tâche énorme et la collaboration était essentielle à la création d'un produit efficace.

Dans son rapport final⁶, le GTIU a expliqué qu'il espère que l'ACCP, le Conseil canadien des directeurs provinciaux et des commissaires des incendies (CCDPCI) ainsi que les provinces, les territoires et les municipalités adopteront les Lignes directrices concernant les compétences, qu'ils peuvent ensuite utiliser comme une base nationale pour l'élaboration de leur programme de formation de premier intervenant respectif. Les travaux et demandes de financements subséquents pour l'élaboration du futur programme de formation de premier intervenant dépendent de cet appui.

Vous pouvez télécharger une copie des Lignes directrices concernant les compétences à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/publications-menu-240.htm>.



L'employé spécialiste de niveau C pourrait être un conseiller que l'on appelle et qui peut prodiguer des conseils à distance.

L'employé spécialiste de niveau B pourrait effectuer d'autres évaluations ou répondre à d'autres besoins sur place.

L'employé spécialiste de niveau A pourrait être un membre du personnel d'intervention qui peut pénétrer dans la zone chaude et entreprendre/superviser des activités d'extinction.

⁶ http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/tc/T86-18-2016-fra.pdf

RAPPORT FINAL DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES INTERVENTIONS D'URGENCE

Par Lindsay Jones

En avril 2014, la ministre des Transports a annoncé la création du Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU). Il avait pour tâches d'effectuer des recherches, des analyses et des évaluations sur le programme d'intervention d'urgence, et de proposer des améliorations.

Pendant près de deux ans, plus de 90 membres du GTIU ont travaillé afin de recommander des moyens d'améliorer la sécurité du public et des intervenants lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables. Ces membres représentaient le milieu des premiers intervenants, entrepreneurs en intervention d'urgence, les industries du transport ferroviaire, du pétrole et de l'éthanol, les municipalités, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les ministères fédéraux (dont Transports Canada).

À partir de juillet 2014, les membres du GTIU de partout au Canada et aux États-Unis ont commencé à se rencontrer tous les mois à Ottawa, en Ontario. Toutes les deux semaines, ils participaient également à des réunions des sous-groupes qui se sont penchés sur des sujets précis liés à leur mandat, dont la gestion des incidents et la formation des premiers intervenants. Les membres du GTIU ont présenté leur rapport final à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses en juillet 2016. Il a été publié en décembre 2016, et il est accessible en ligne à l'adresse http://publications.gc.ca/collections/collection_2017/tc/T86-18-2016-fra.pdf.

Le rapport final décrit les initiatives du GTIU, les discussions et la somme de travail accomplie. Il contient également 40 recommandations visant l'amélioration du soutien à l'intervention d'urgence en cas d'incidents mettant en cause des liquides inflammables transportés par train, organisées autour de trois thèmes :

1. L'amélioration du programme de plan d'intervention d'urgence (PIU).
2. L'extension des exigences en matière de PIU à d'autres liquides inflammables.
3. L'amélioration des interventions d'urgence, l'état de préparation aux situations d'urgence ainsi que la formation.

Recommandations principales visant l'amélioration de la planification et des préparatifs d'urgence

Les collectivités canadiennes veulent être mieux préparées pour intervenir lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables et réduire leurs répercussions. Dès le début, les membres du GTIU étaient déterminés à améliorer la planification des interventions d'urgence locales tant pour les collectivités que pour les premiers intervenants. Ils ont procédé à des études de cas, mené des sondages et examiné la documentation afin de mieux comprendre les difficultés auxquelles sont confrontés les premiers intervenants et les municipalités. Bon nombre de leurs recommandations étaient donc axées sur les renseignements et les données dont doivent disposer les coordonnateurs et les planificateurs de mesures d'urgence pour se préparer aux

répercussions d'un incident dans leur collectivité et réussir à les réduire.

Les membres du GTIU ont fait ressortir l'importance d'adopter une méthode normalisée de gestion des incidents majeurs utilisant une structure de commandement unifié encadré par un système de commandement d'incident. Ils ont recommandé que Transports Canada adopte ce concept comme meilleur moyen d'améliorer la planification et la coordination afin que les équipes d'intervention puissent intervenir de manière efficace sur les lieux de tout incident potentiel.

Les membres du GTIU ont également établi qu'il était nécessaire que les planificateurs de mesures d'urgence utilisent les renseignements sur les marchandises dangereuses exposés dans les ordres n° 32 et n° 36 de Transports Canada ainsi que l'information sur les interventions et les préparatifs d'urgence des transporteurs ferroviaires.

Au cours des réunions, les membres ont échangé les pratiques exemplaires de leur secteur, leurs documents d'orientation et leurs outils d'information, notamment un cycle de planification et d'intervention lors d'incidents, un tableau et un organigramme des rôles et responsabilités lors d'incidents ferroviaires de marchandises dangereuses ainsi qu'un tableau de l'approche disciplinée. Vous trouverez tous ces documents en annexe du rapport final du GTIU. Les membres ont également :

- travaillé ensemble afin de s'inspirer de ces produits dans le but d'aider les coordonnateurs et les planificateurs de mesures d'urgence ainsi que les premiers intervenants;
- recommandé que Transports Canada réalise et publie un document d'orientation pour mieux appuyer la planification des mesures d'urgence et les préparatifs d'urgence.

Dévouement et atteinte des objectifs

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada a déjà commencé à donner suite à la plupart des recommandations du GTIU. La Direction générale du TMD reconnaît les immenses contributions des membres du GTIU et les remercie de leur dévouement et de leur volonté d'échanger et de collaborer avec elle.

Les membres du GTIU ont tenu leur dernière réunion en mars 2016. Malgré leur vaste mandat, les membres ont été en mesure de s'acquitter de toutes les tâches qu'on leur avait données, et ce, dans une période assez courte. À maintes reprises, ils ont fait preuve d'engagement et de transparence dans l'optique d'aider les Canadiens et les Canadiennes. Au bout du compte, les membres ont créé des partenariats fructueux et ont créé un réseau qui survivra à l'expiration du mandat du GTIU et se poursuivra, espérons-le, pendant de nombreuses années.

VOUS N'ÊTES PAS SEULS!

Par Anne-Marie Noël

En publiant les trousseaux de sensibilisation à la sécurité sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), intitulées « Vous n'êtes pas seuls! » et le modèle à l'intention des planificateurs de mesures d'urgence, portant le même titre, qui sera bientôt publié, Transports Canada souhaite rassurer les collectivités et les municipalités qu'en cas d'incident, elles ont accès à de nombreuses ressources pour les aider et les orienter dans les mesures d'intervention lors de ces incidents.

Ce nouveau modèle à l'intention des planificateurs de mesures d'urgence vise à leur présenter des renseignements importants sur la préparation aux situations d'urgence, en particulier celles où des liquides inflammables sont transportés dans leur ville ou à proximité. En ce qui concerne la planification et les préparatifs d'urgence, des principes élémentaires seront abordés, notamment :

- la planification préalable;
- la planification;
- les préparatifs d'urgence;
- les éléments à considérer.

Puisque ce modèle est axé sur le transport ferroviaire de liquides inflammables, on a ajouté une section sur les propriétés des liquides inflammables et sur la phase d'intervention initiale. Des renseignements importants sont donc présentés sur le comportement des liquides inflammables, leurs propriétés et la manière d'atténuer les risques que présentent ces produits. Puisque ce modèle a été créé pour se préparer

à un incident mettant en cause des marchandises dangereuses, une section sur les principes de gestion des incidents et, surtout, sur le commandement en cas d'incident a été ajoutée. Dans cette section, on aborde le système de commandement des interventions (SCI) et le système de commandement unifié (SCU). Transports Canada recommande fortement que toutes les personnes qui participent aux mesures d'intervention adoptent ces systèmes. Lorsque tous les intervenants travaillent selon un système d'intervention similaire, l'organisation des mesures d'intervention est plus simple puisque tout le monde parle le même langage.

La préparation pour un tel incident est essentielle, mais il importe de savoir qu'il existe des outils, des partenaires et des services accessibles aux municipalités et aux premiers intervenants. Essentiellement, le modèle :

- présente les outils que les planificateurs de mesures d'urgence pourraient devoir mettre en place dans leur plan d'intervention d'urgence « tous risques »;
- présente les outils qui pourraient être utiles pendant un incident ainsi que pendant la phase de récupération;
- fournir des renseignements sur les partenaires publics ou privés qui peuvent aider pendant un incident, notamment le gouvernement fédéral et l'équipe d'intervention.
Remarque : le modèle comprend une section sur les rôles et les responsabilités de différentes entités afin d'expliquer leur présence sur les lieux d'un incident.

À titre d'organisme de réglementation du transport des marchandises dangereuses, la Direction générale du TMD élabore et met en application des normes de sécurité visant à réduire le plus possible les risques d'un incident impliquant des marchandises dangereuses. Cependant, puisqu'on ne peut pas éliminer tous les risques, nous devons être prêts à intervenir en cas d'incident. Ce modèle aidera les municipalités et leurs planificateurs de mesures d'urgence à élaborer un plan d'intervention d'urgence « tous risques » efficace.

À LA MÉMOIRE D'ANGELO BOCCANFUSO



C'est avec une immense tristesse que la Direction générale (DG) du TMD annonce le décès, le 3 novembre 2016, d'Angelo Boccanfuso. Angelo a été directeur de CANUTEC de 2013 à 2016. Angelo manquera énormément à tous ses collègues de Transports Canada et à la communauté élargie de l'intervention d'urgence. Ses contributions au TMD, tant sur le plan professionnel que personnel, ne seront jamais oubliées. Angelo était fier de la DG du TMD et de CANUTEC, et il a travaillé ardemment à mettre en valeur le nom de CANUTEC aux échelles nationale et internationale. L'une des dernières contributions d'Angelo à titre de directeur de CANUTEC a été la création de l'International Emergency Center Alliance (IECA). Cette Alliance a donné l'occasion à CANUTEC et à d'autres signataires à l'échelle internationale d'échanger des connaissances et de l'information sur les pratiques exemplaires opérationnelles et les technologies de l'information des centres d'urgence afin de rester à l'avant-garde des communications dans l'intervention d'urgence. On se souviendra du sens de l'humour et de la nature sympathique d'Angelo. Qu'il s'agisse de participer à des collectes de fonds pour Centraide ou de participer aux soirées de Noël de la DG du TMD, Angelo tirait le maximum du temps passé avec ses collègues et un sourire éclairait toujours son visage.