



SERVICE DE LA SÉCURITÉ CIVILE



**Plan ministériel
de mesures d'urgence
et de sécurité civile
du ministère des Transports
du Québec**

3 avril 2009

Ce plan a été réalisé par le Service de la sécurité civile avec la collaboration de :

- la Direction de la Capitale-Nationale;
- la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie;
- la Direction de l'Est-de-la-Montérégie;
- la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau.

Les directions suivantes ont également contribué à la rédaction du plan :

- la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue;
- la Direction de l'Estrie;
- la Direction de l'Île-de-Montréal;
- la Direction de l'Outaouais;
- la Direction de la Chaudière-Appalaches;
- la Direction de la Côte-Nord;
- la Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec;
- la Direction de Laval–Mille-Îles;
- la Direction des communications;
- la Direction des Laurentides-Lanaudière;
- la Direction des structures;
- la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine;
- la Direction du laboratoire des chaussées;
- la Direction du soutien aux opérations.

Dans le présent document, le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

ISBN 978-2-550-53796-0 (version Cd-rom)

ISBN 978-2-550-53797-7 (version PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2008

Mot du responsable ministériel en sécurité civile

Le territoire québécois est vaste et complexe. Toute personne travaillant dans le domaine de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des réseaux de transport de personnes et de marchandises peut en témoigner. En outre, la géomorphologie du Québec est accidentée et le territoire présente une certaine vulnérabilité à divers aléas naturels tels que les tremblements de terre, les glissements de terrain majeurs, les inondations, l'érosion, pour n'en nommer que quelques-uns. De surcroît, au Québec comme ailleurs, les changements climatiques actuels viennent augmenter le potentiel de risques naturels.

Par ailleurs, les risques anthropiques ne sont pas moins préoccupants, notamment dans le cas du transport des marchandises et des matières dangereuses, car le nombre d'utilisateurs du réseau sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ) ne cesse d'augmenter. Ainsi, les risques dont il faut se préoccuper sont nombreux lorsqu'il s'agit de concevoir, de construire, d'exploiter et d'entretenir un réseau routier de plus de 29 000 km et comprenant plus de 10 000 structures.

Il est arrivé, et il arrivera encore, des situations d'urgence qui viendront remettre en question les façons de faire du MTQ à tous les niveaux. Celui-ci reconnaît ce fait, et c'est pour cette raison qu'il se donne un *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile* (PMMUSC). Ce plan est une réponse aux vulnérabilités des infrastructures envers les risques naturels et anthropiques, et il veut limiter les conséquences négatives advenant qu'une telle situation se produise. Le PMMUSC a donc été réalisé dans une perspective de développement durable et il répond notamment aux principes de précaution et de prévention dictés dans la Loi sur le développement durable.

Ainsi, le PMMUSC constitue l'assise du MTQ en matière de mesures d'urgence et de sécurité civile. Il intègre des mesures de prévention, de préparation à l'intervention, d'intervention et de rétablissement qui interpellent l'ensemble du personnel du MTQ. Je vous invite donc à le lire attentivement et à l'intégrer dans votre pratique pour que le MTQ demeure chef de file en matière de transport au Québec.

Le sous-ministre,

Denys Jean

Table des matières

Introduction.....	9
La mission du ministère des Transports du Québec.....	9
Le Plan ministériel de mesures d’urgence et de sécurité civile.....	9
Les objectifs spécifiques du PMMUSC.....	10
Le processus ministériel de gestion des risques naturels et anthropiques.....	10
La portée du PMMUSC.....	12
Les clientèles visées dans le PMMUSC.....	13
Partie 1 — La sécurité civile.....	15
Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec.....	17
1.1 Une responsabilité partagée.....	17
1.2 L’organisation de la sécurité civile au Québec.....	19
1.2.1 L’Organisation municipale de sécurité civile.....	19
1.2.2 L’Organisation régionale de sécurité civile.....	19
1.2.3 L’Organisation de sécurité civile du Québec.....	20
1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec.....	20
1.3 La planification de la sécurité civile au Québec.....	20
1.3.1 Le schéma de sécurité civile et le Plan de sécurité civile municipal.....	21
1.3.2 Le Plan régional de sécurité civile.....	21
1.3.3 Le Plan national de sécurité civile.....	21
1.4 Vers le développement d’une culture de la sécurité civile au Québec.....	22
1.5 La sécurité civile : une dimension essentielle pour un développement durable.....	23
1.6 La sécurité civile : une réponse aux obligations définies dans le Plan de modernisation de l’État 2004-2007.....	24
Chapitre 2 — Les mesures d’urgence et de sécurité civile au MTQ.....	25
2.1 La coordination locale des mesures d’urgence.....	25
2.2 La coordination régionale de sécurité civile.....	26
2.3 La Coordination ministérielle de la sécurité civile.....	26
Partie 2 — Les mesures de prévention, de préparation, d’intervention et de rétablissement.....	27
Chapitre 3 — Les mesures de prévention.....	31
3.1 Les mesures de prévention générales.....	31
3.1.1 Les lois et règlements.....	31
3.1.2 Les normes.....	31
3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives.....	31
3.1.4 La culture de la sécurité civile.....	32
3.2 Les mesures de prévention spécifiques.....	32
3.2.1 La conception et l’entretien des structures.....	32
3.2.2 La durabilité des infrastructures.....	33
3.2.3 La cartographie des risques de mouvement de terrain.....	33
3.3 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de prévention.....	33
Chapitre 4 — Les mesures de préparation.....	35
4.1 La clarification des rôles et des responsabilités concernant les mesures d’urgence et la sécurité civile.....	37
4.1.1 Le responsable ministériel en sécurité civile.....	39
4.1.2 Le responsable ministériel délégué en sécurité civile.....	40

4.1.3	Le coordonnateur ministériel en sécurité civile et les coordonnateurs ministériels adjoints en sécurité civile.....	41
4.1.4	Le chef du Service de la sécurité civile	43
4.1.5	Le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile.....	45
4.1.6	Le coordonnateur local en mesures d'urgence et le coordonnateur local adjoint en mesures d'urgence	47
4.1.7	Les sous-ministres adjoints et le directeur général (DGSG)	48
4.1.8	Le responsable de la mission « Transport ».....	49
4.1.9	Le répondant ministériel en communication (l'agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)	51
4.1.10	L'agent de liaison au COG.....	52
4.1.11	Le responsable d'activité rattaché à la mission « Transport »	53
4.1.12	Le responsable d'activité de soutien rattaché à la mission « Transport »	54
4.1.13	Le répondant régional en sécurité civile.....	55
4.1.14	Le répondant régional en communication (l'agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)	57
4.1.15	Le contremaître (le chef des opérations).....	58
4.1.16	Le gérant de site	59
4.1.17	Le soutien au gérant de site	61
4.1.18	L'intervenant de première ligne	62
4.2	L'appropriation de la mission « Transport »	63
4.3	La coordination des actions et la concertation des partenaires.....	63
4.4	La planification des mesures d'urgence et de sécurité civile	64
4.4.1	Les plans de mesures d'urgence d'aéroport du MTQ.....	64
4.4.2	Les sites stratégiques	65
4.4.3	Les plans gouvernementaux d'intervention particulière sous la responsabilité de l'OSCQ	65
4.5	La collaboration avec d'autres instances en sécurité civile.....	65
4.5.1	Les ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux du Québec ou d'autres provinces et des partenaires du secteur privé.....	65
4.5.2	Les ententes de collaboration du MTQ avec le gouvernement fédéral	67
4.5.3	Les ententes de collaboration et les accords internationaux du gouvernement du Québec	67
4.6	Le prêt de personnes-ressources entre DT.....	67
4.7	La formation aux employés engagés dans les mesures d'urgence et de sécurité civile.....	67
4.8	Le Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence	68
4.9	L'accès prioritaire à la composition (système APC).....	68
4.10	Le monitoring du réseau routier.....	68
4.11	La surveillance des structures.....	69
4.12	Des précisions sur l'attribution de contrats dans une situation d'urgence.....	69
4.13	Les ententes conclues avec les fournisseurs.....	70
4.14	Les directions du MTQ engagées dans les mesures de préparation.....	70
Chapitre 5 — Les mesures d'intervention		73
5.1	Les mesures d'intervention générales.....	73
5.1.1	Les mesures d'urgence et de sécurité civile.....	73
5.1.2	Les centres de gestion.....	123
5.1.3	Le port de la veste de sécurité marquée « gérant de site »	124
5.1.4	La mise en branle du processus ministériel d'alerte et de mobilisation	125
5.1.5	La démobilitation.....	126
5.1.6	La circulation et le traitement de l'information à l'interne.....	129
5.1.7	Le processus de coordination des communications.....	131
5.2	Les directions du MTQ engagées dans les mesures d'intervention.....	137
5.3	Les mesures d'intervention particulières	139
5.3.1	Accident ou un incident d'aéroport	141
5.3.2	Accident ferroviaire	145
5.3.3	Accident routier.....	147
5.3.4	Blocus d'une route.....	149
5.3.5	Conditions climatiques difficiles	151

5.3.6	Déversement de matières dangereuses (déversement liquide).....	153
5.3.7	Objet suspect.....	155
5.3.8	Éboulement ou avalanche	161
5.3.9	Affaissement.....	163
5.3.10	Érosion ou glissement de terrain	165
5.3.11	Tremblement de terre.....	167
5.3.12	Embâcle ou débâcle.....	173
5.3.13	Accumulation d'eau ou inondation.....	175
5.3.14	Incendie ou explosion	177
5.3.15	Autres risques.....	181
Chapitre 6	— Les mesures de rétablissement.....	183
6.1	Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles.....	183
6.2	Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels	183
6.3	Les mesures de rétablissement destinées aux intervenants et à l'organisation	183
6.3.1	Le retour d'expérience (débriefing)	184
6.3.2	L'audit.....	184
6.3.3	Le rapport d'événement.....	185
6.3.4	Le suivi et la rétroinformation	186
6.4	Les mesures concernant le remboursement des dépenses	186
6.5	La reddition de comptes.....	186
6.6	Les directions du MTQ engagées dans les mesures de rétablissement	186
Les annexes	189
Annexe I	— Vocabulaire.....	191
Annexe II	— Loi sur la sécurité civile et règlements	203
Annexe III	— Lois administrées par le ministre des Transports du Québec	207
Annexe IV	— Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur.....	209
Annexe V	— Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile	211
« Transport »	211
Annexe VI	— Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé.....	219
Annexe VII	— Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec.....	241
Annexe VIII	— Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence	251
Annexe IX	— Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier.....	269
Annexe X	— Projet de modification à la liste des activités normalisées en monitoring	277
Annexe XI	— Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et des centres auxiliaires.....	279
Annexe XII	— Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers.....	281
Annexe XIII	— Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec	291
Annexe XIV	— Fiche d'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3)	293
Annexe XV	— Liste des détenteurs du PMMUSC.....	295
Annexe XVI	— Liste des sigles et des acronymes	297
Annexe XVII	— Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC	299

Liste des tableaux

Tableau 1 — La liste des risques en sécurité civile	12
Tableau 2 — L'expertise du MTQ en matière de prévention	33
Tableau 3 — L'expertise du MTQ en matière de préparation	70
Tableau 4 — Les couleurs utilisées dans les logigrammes	76
Tableau 5 — La nature opérationnelle ou stratégique d'un dossier	132
Tableau 6 — L'expertise du MTQ en matière d'intervention	137
Tableau 7 — Les aéroports du MTQ (code d'identification)	142
Tableau 8 — La coloration du béton suivant la température estimée	178
Tableau 9 — La dégradation des matériaux en fonction de la température	179
Tableau 10 — L'expertise du MTQ en matière de rétablissement	187

Liste des figures et cartes

Figure 1 — Le processus de gestion des risques	11
Figure 2 — Les mesures d'intervention générales	74
Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes	75
Figure 4 — Le processus d'alerte et de mobilisation en mesures d'urgence et en sécurité civile	127
Figure 5 — Le plan d'alerte et de mobilisation lors d'un tremblement de terre	171
Carte 1 — Les aéroports et les héliports du MTQ	143

Introduction

La mission du ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. Pour ce faire, le MTQ s'est engagé à gérer de façon compétente et innovatrice les réseaux dont il a la responsabilité directe.

Chef de file au Québec en matière de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien d'infrastructures et de systèmes de transport, le MTQ a la responsabilité d'un vaste réseau routier (travaux d'entretien, d'amélioration et de construction, déneigement et déglacage, signalisation, etc.). Il gère un certain nombre d'infrastructures portuaires et aéroportuaires. Il assure divers services conseil et administre des programmes de soutien à la recherche ainsi que d'aide au développement en matière de transport. Enfin, il intervient dans des situations d'urgence mineures qui l'interpellent, tout comme lorsque se produisent des situations de sinistres majeurs.

Les systèmes de transport sont parmi les services essentiels aux citoyens et ont pour objet, notamment, d'assurer l'approvisionnement sur tout le territoire, d'acheminer les services de premiers secours et d'assurer la stabilité des activités économiques. Pour cette raison, le MTQ croit en l'importance de soutenir les grandes orientations gouvernementales en matière de sécurité civile et d'intégrer, dans le fonctionnement même de son organisation, les pratiques les plus performantes en cette matière. De même, en raison des impacts économiques importants liés au temps de déplacement des personnes et des marchandises, le MTQ croit en la nécessité d'accorder une importance stratégique aux actions visant à limiter les pertes de temps et la congestion.

Le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile

Le Service de la sécurité civile (SSC) du MTQ a entrepris la révision du *Plan ministériel de mesures d'urgence*. Outre qu'elle tient compte des façons de faire préconisées dans le *Plan national de sécurité civile* (PNSC) et qu'elle est respecte en grande partie la norme canadienne CAN/CSA-Z731-03 sur la planification des mesures et interventions d'urgence, la version actualisée, nommée « Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile », intègre la notion de développement durable et elle est conforme aux principes de sécurité civile dictés par le ministère de la Sécurité publique (MSP)¹. Puisque plusieurs de ces principes font référence à une approche préventive en matière

¹ Les principes en matière de sécurité civile sont énoncés dans le document *Approche et principes en sécurité civile*. Ils font actuellement l'objet d'une consultation auprès des partenaires du Ministère en matière de sécurité civile : MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, mars 2007 [document en consultation].

de sécurité civile, le PMMUSC a été élaboré à la suite d'une démarche de gestion des risques naturels et anthropiques. Enfin, le PMMUSC s'inscrit dans la continuité du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*.

Le PMMUSC constitue donc l'une des mesures, prévoyant des actions en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement, retenues par le MTQ pour atténuer ou éliminer divers risques naturels et anthropiques relevant du domaine de la sécurité civile, et pouvant avoir des répercussions sur les infrastructures, sous la responsabilité du MTQ, destinées aux usagers de la route. Ainsi, la détermination et la définition des mesures, l'élaboration d'un processus d'intervention formalisé, la clarification des rôles et des responsabilités des intervenants en mesures d'urgence et de sécurité civile et leur formation, et la mise en application d'un système de reddition de comptes en la matière sont quelques-uns des moyens que se donne le MTQ afin d'être en mesure de livrer un service de qualité aux usagers de la route.

La première partie du PMMUSC trace le portrait de la sécurité civile au sein du gouvernement du Québec et au sein du MTQ.

La seconde partie constitue le pilier central du PMMUSC. En effet, cette partie porte essentiellement sur les mesures relatives à la prévention, à la préparation, à l'intervention et au rétablissement qui ont été retenues par le MTQ pour atténuer ou éliminer les risques mis en évidence dans la démarche de gestion des risques en sécurité civile.

Les objectifs spécifiques du PMMUSC

Dans le prolongement du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, le MTQ met en œuvre les moyens décrits dans le PMMUSC pour atteindre les objectifs spécifiques suivants :

- maîtriser la connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau routier et des risques en sécurité civile auquel il est exposé et rendre cette connaissance accessible et significative;
- garantir une capacité d'intervention efficace sur le réseau, particulièrement dans la gestion des incidents s'y produisant, des urgences dans le transport et des sinistres;
- coordonner l'action et l'échange d'information auprès de tous les acteurs œuvrant sur le réseau routier, particulièrement en matière de gestion des urgences, de suivi des actions et d'arrimage au processus d'entretien courant et périodique;
- resserrer les liens de collaboration avec les partenaires et les clients.

Le processus ministériel de gestion des risques naturels et anthropiques

Au MTQ, la gestion des risques en sécurité civile est définie comme **une approche ayant pour objet la réduction des risques et misant sur la prise en considération constante et systématique des risques dans les décisions administratives, dans la gestion des**

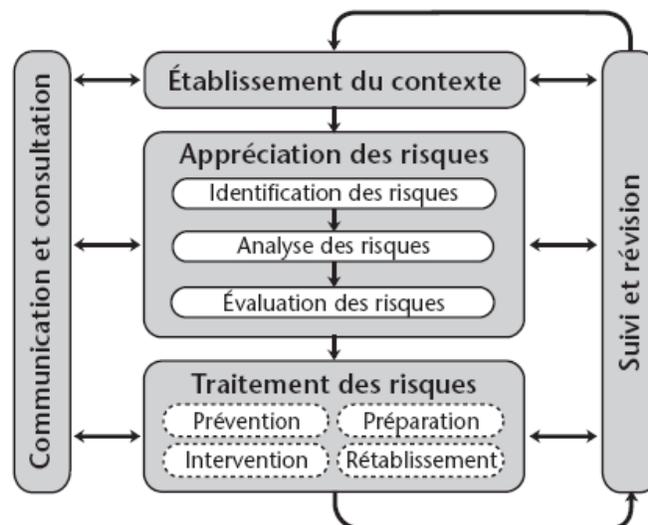
ressources ainsi que dans la façon d’assumer des responsabilités. C’est donc un processus d’amélioration continue de la gestion.

Les risques en sécurité civile concernent les événements ou phénomènes externes à l’organisation qui peuvent faire en sorte que le MTQ ne soit plus en mesure d’assurer pleinement sa mission première. De plus, il est question de risques en sécurité civile au sein du MTQ dans la mesure où ce dernier peut intervenir dans son champ de compétence pour les atténuer ou les éliminer. Ces risques peuvent être naturels, anthropiques ou liés à la gouvernance : il a été décidé lors de la réunion de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC) tenue le 2 novembre 2007 de traiter les risques naturels et anthropiques dans le PMMUSC, c’est-à-dire les risques qui occasionnent des conséquences négatives pour les usagers de la route. Les risques de gouvernance seront traités séparément.

Le processus ministériel de gestion des risques naturels et anthropiques a été réalisé en 2005-2006 par un groupe de travail dirigé par le SSC, en collaboration avec la Direction de la vérification interne et de l’évaluation de programmes (DVIEP). La démarche ministérielle de gestion des risques préconisée a été adaptée du contenu d’une norme australienne et néo-zélandaise dont l’usage est de plus en plus répandu dans le monde (AS/NZS 4360). La terminologie employée repose sur le vocabulaire proposé dans les normes de l’Organisation internationale de normalisation (ISO) relatives au *Management du risque* (guide 73) et aux *Aspects liés à la sécurité* (guide 51). Ce processus est aussi celui qui est proposé dans le *Cadre de référence pour la gestion des risques* élaboré par le MSP, en collaboration avec divers partenaires en sécurité civile².

La figure 1 illustre le caractère itératif de la démarche proposée.

Figure 1 - Le processus de gestion des risques



² MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de référence pour la gestion des risques*, mars 2007 [document en consultation].

Le tableau 1 dresse la liste des risques en sécurité civile qui touchent le MTQ.

Tableau 1 — La liste des risques en sécurité civile

Risques naturels	Risques anthropiques
<ul style="list-style-type: none"> – Conditions climatiques difficiles (tempête de neige, vents violents, verglas). – Éboulement ou avalanche. – Érosion ou glissement de terrain. – Tremblement de terre. – Embâcle ou débâcle. – Accumulation d’eau ou inondation. – Incendie de forêt. 	<ul style="list-style-type: none"> – Rupture de barrage. – Chute de lignes à haute tension. – Bris d’équipements d’alimentation de gaz naturel. – Interruption de la circulation maritime. – Accident nucléaire. – Accident ou incident d’aéroport. – Incendie ou explosion. – Accident ferroviaire. – Accident routier. – Blocus d’une route. – Objet suspect. – Déversement de matières dangereuses. – Affaissement.

La portée du PMMUSC

Le PMMUSC ne contient actuellement pas tout ce que le MTQ fait en matière de mesures d’urgence et de sécurité civile pour assurer la sécurité des personnes et des biens, notamment en ce qui concerne les mesures de prévention et de préparation. Cependant, il a pour ambition d’être le plus exhaustif possible à cet égard.

L’approche de gestion des risques en sécurité civile préconisée par le MTQ considère tous les types d’aléas naturels et anthropiques que peuvent subir les infrastructures destinées aux usagers de la route³. Cette approche suggère d’établir des mesures générales de prévention, de préparation, d’intervention et de rétablissement applicables à divers aléas et suffisamment souples pour s’adapter ou être modifiées rapidement selon la nature du problème. Ce sont donc des mesures dites « tout risque ». Ainsi, le PMMUSC prévoit des mesures qui seront applicables en tout temps et qui nécessiteront d’être actualisées pour demeurer optimales et efficaces. En matière d’intervention, il apporte des précisions quant à la réponse à fournir dans le cas d’une situation d’urgence dépassant l’ampleur de l’assistance aux usagers des réseaux de transport routier, et ce, dans le but d’un retour aux activités habituelles du MTQ dans les meilleurs délais possible⁴.

Par ailleurs, une perspective intégrant tous les types d’aléas ne signifie évidemment pas que des mesures propres à un aléa en particulier ou à une catégorie d’aléas ne doivent pas être établies. Des mesures adaptées sont inévitables dans plusieurs circonstances,

³ Le PMMUSC traite des risques naturels et anthropiques qui peuvent avoir des conséquences pour les usagers de la route. Il n’aborde pas les mesures d’urgence dans les aéroports du MTQ. Ces dernières font l’objet de plans particuliers de mesures d’urgence d’aéroport.

⁴ L’assistance à l’usager se définit en deux volets, soit les interventions immédiates à la suite d’une entrave à la circulation et les interventions préventives pour maintenir la sécurité des usagers de la route. Pour de plus ample information, consulter le *Guide d’intervention d’assistance à l’usager* dans l’intranet du MTQ.

principalement dans les cas de risques élevés aux conséquences prévisibles dommageables, lesquels ont été déterminés lors de l'application de la démarche de gestion des risques. Voilà pourquoi le PMMUSC dresse la liste des mesures particulières appliquées dans le but d'atténuer ou d'éliminer ces risques.

Enfin, le PMMUSC expose les orientations ministérielles en matière de sécurité civile desquelles découleront les plans régionaux.

Les clientèles visées dans le PMMUSC

Le PMMUSC, de par la nature de l'information qu'il contient, est susceptible d'interpeller le personnel du MTQ engagé dans la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des réseaux de transport. Par ailleurs, puisqu'une large partie du PMMUSC est consacrée aux mesures de préparation et d'intervention, il s'adresse particulièrement aux autorités et aux intervenants opérationnels du MTQ. Enfin, il concerne également les ministères et organismes partenaires au sein de la mission « Transport » du PNSC.

Partie 1 — La sécurité civile

- Chapitre 1 : Le système de sécurité civile au Québec
- Chapitre 2 : Les mesures d'urgence et de sécurité civile au MTQ

Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec⁵

En adoptant la Loi sur la sécurité civile en décembre 2001, le gouvernement du Québec a jeté les bases d'une importante restructuration du système de la sécurité civile au Québec. En effet, cette loi instaure un système renouvelé à ce sujet, dont l'objet est d'assurer une meilleure protection des citoyens et de leurs biens contre les sinistres. Cette protection est assurée par des mesures de prévention, de préparation des interventions ou encore d'intervention à l'occasion d'un sinistre réel ou imminent ainsi que par des mesures de rétablissement de la situation après l'événement.

1.1 Une responsabilité partagée

La Loi sur la sécurité civile fait ressortir la nécessité d'un partage des responsabilités en matière de sécurité civile au sein de la société québécoise. En effet, le système de la sécurité civile s'appuie maintenant sur la responsabilisation de tous les citoyens, particulièrement de ceux qui ont des activités ou des biens générateurs de risques de sinistre majeur. Il fait la promotion d'un partage clair des responsabilités en matière de sécurité civile entre les différents niveaux, soit les autorités locales et régionales, les ministères et organismes gouvernementaux et l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

À cet effet, la loi précise les obligations et les responsabilités de chacun des quatre acteurs suivants du système de la sécurité civile.

- **Les personnes et celles qui ont des activités ou des biens générateurs de risques de sinistre**

La Loi sur la sécurité civile établit qu'il revient d'abord à chaque personne de pourvoir à ses besoins essentiels dans une situation d'urgence. Elle prévoit que chaque citoyen a des obligations générales de prudence et de prévoyance à l'égard des risques de sinistre majeur ou de sinistre mineur présents dans son environnement. En cas de situation de sinistre, il revient en effet à chaque citoyen de faire les premiers gestes qui sont les plus déterminants pour assurer sa propre sécurité, celle de sa famille et la sauvegarde de ses biens.

Cette loi oblige également les personnes ayant des activités ou des biens générateurs de risques de sinistre à les déclarer et à mettre en place des mesures de contrôle pour prévenir les risques ou en atténuer les conséquences.

⁵ Voir le *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].

- **Les autorités locales et régionales**

La responsabilité de la gestion d'un sinistre sur un territoire donné relève en premier lieu des autorités locales⁶. Elles connaissent le milieu, les besoins des citoyens et l'ensemble des ressources à leur disposition. Elles doivent assurer, en tout temps, le maintien des services essentiels sur leur territoire en mettant en place les mesures appropriées dans le but de contrer ou de minimiser les conséquences d'un sinistre.

Les autorités régionales⁷ sont également appelées à jouer un rôle dans le système de sécurité civile québécois. Elles planifient les actions en fait de sécurité civile sur leur territoire et offre une assistance aux municipalités en matière de prévention et de préparation. En situation d'urgence, elles peuvent, de concert avec les municipalités, coordonner les interventions municipales et devenir l'interlocuteur auprès des intervenants gouvernementaux.

- **Les ministères et organismes gouvernementaux⁸**

En vertu des articles 60 et 61 de la Loi sur la sécurité civile, les ministères et organismes gouvernementaux sont tenus :

- de recenser et de décrire leurs biens et services essentiels;
- de s'enquérir des risques de sinistre majeur susceptibles de toucher leurs biens et services essentiels;
- de recenser les mesures de protection de leurs biens et services essentiels;
- d'établir leur vulnérabilité par rapport aux risques mis en évidence;
- de prêter leur concours au MSP dans les domaines qui relèvent de leur compétence.

- **L'appareil gouvernemental**

Le gouvernement a l'obligation d'encadrer l'organisation et la planification de la sécurité civile.

La Loi sur la sécurité civile confie au ministre de la Sécurité publique la responsabilité de proposer les orientations gouvernementales en matière de sécurité civile. Ces orientations traduisent la volonté du gouvernement de mettre en place un système de sécurité civile fonctionnel et d'instaurer des mesures pour prévenir ou atténuer les

⁶ Dans la Loi sur la sécurité civile, l'expression « autorité locale » a été préférée à « municipalité locale » pour désigner à la fois les municipalités locales et les administrations en autorité sur les territoires non organisés en municipalité et sur les territoires situés au nord du 55^e parallèle.
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile – Une responsabilité partagée. Des questions...et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile*, 2002.

⁷ Dans la Loi sur la sécurité civile, l'expression « autorité régionale » a été préférée à « municipalité régionale » pour désigner principalement la municipalité régionale de comté. Elle peut désigner également l'Administration régionale Kativik, des villes nommées dans la Loi, comme Québec ou Montréal, ou même, dans certains cas d'exception, une municipalité locale.
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile – Une responsabilité partagée. Des questions...et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile*, 2002.

⁸ L'annexe II présente le préambule et les articles de la Loi sur la sécurité civile concernant les ministères et les organismes gouvernementaux.

risques de sinistre susceptibles de porter atteinte à la sécurité de l'ensemble des citoyens du Québec. Ainsi, le gouvernement entend :

- doter le Québec d'un cadre conceptuel et institutionnel moderne en sécurité civile (Politique québécoise en sécurité civile);
- améliorer la connaissance des risques;
- mobiliser la société en vue de réduire les risques;
- recourir en priorité à la prévention;
- renforcer la capacité de réponse aux sinistres.

1.2 L'organisation de la sécurité civile au Québec

L'organisation de la sécurité civile au Québec repose sur des mécanismes de concertation et de coordination à différents niveaux de responsabilité. Ces mécanismes font référence à l'approche privilégiée de gestion en présence d'organisations possédant des cultures et des modes de fonctionnement différents. Ils se caractérisent par la mise en commun des expertises, des responsabilités et des ressources ainsi que par la notion d'échange et de consensus en vue d'une action concertée entre les parties, tout en respectant l'autonomie de gestion interne des organisations qui interviennent. Pour réaliser cette concertation, des comités appelés « organisation de sécurité civile » sont mis en place aux divers paliers.

La mise en place de mécanismes à chacun des niveaux visés favorise une meilleure préparation des acteurs, une intervention plus rapide et une intégration plus harmonieuse des ressources gouvernementales et privées qui se joindront à celles de la municipalité pour assurer la gestion d'un sinistre. Ces mécanismes sont présentés ci-dessous.

1.2.1 L'Organisation municipale de sécurité civile

L'Organisation municipale de sécurité civile (OMSC) constitue l'organisation responsable de la concertation et de la coordination dans la municipalité. Elle est coordonnée par le coordonnateur municipal de sécurité civile. Elle regroupe les gestionnaires des services responsables de cerner les facteurs de risque sur son territoire, d'adopter des mesures de prévention visant à les atténuer et d'élaborer le Plan de sécurité civile (PSC) présentant les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement prévues en cas de sinistre. Lors d'un sinistre, elle a la responsabilité de mettre en œuvre et de coordonner les interventions sur son territoire afin d'assurer la sécurité des citoyens. Elle peut faire appel à des partenaires privés pour y parvenir.⁹

1.2.2 L'Organisation régionale de sécurité civile

L'Organisation régionale de sécurité civile (ORSC) regroupe les représentants des ministères et des organismes gouvernementaux présents en région. Leurs actions répondent aux besoins des autorités municipales des territoires touchés par un sinistre.

⁹ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, février 2008.

Cette organisation a le mandat d'assurer la concertation, la planification et la coordination des actions régionales des ministères et organismes gouvernementaux en situation d'urgence, et ce, en vue de soutenir l'OMSC dans ses actions. C'est sur la base de la planification prévue préalablement dans le Plan régional de sécurité civile (PRSC) que les membres de l'ORSC conviennent de la réponse à apporter lors d'un sinistre¹⁰.

1.2.3 L'Organisation de sécurité civile du Québec

L'Organisation de sécurité civile du Québec (OSCQ) planifie les mesures de sécurité civile à l'échelle nationale et, en cas de sinistre, coordonne la réponse gouvernementale avec la mise en œuvre des missions du Plan national de sécurité civile (PNSC) qui assure le soutien aux régions touchées par un sinistre. L'OSCQ regroupe les coordonnateurs ministériels en sécurité civile des ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre de la Sécurité publique. Le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie (DGSCSI) au MSP est le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ et, à ce titre, il est aussi membre du Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ).

L'OSCQ assure la mise en œuvre des orientations du CSCQ et maintient opérationnel le PNSC. En situation d'urgence, l'OSCQ assure la coordination des ministères et organismes directement interpellés par l'événement, et ce, sur la base de l'organisation des ressources prévues dans le PNSC¹¹. L'OSCQ intervient pour soutenir les ORSC.

1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec

La responsabilité à l'égard de la gestion gouvernementale lors d'un sinistre incombe au CSCQ présidé par le secrétaire général du gouvernement du Québec. Il est donc rattaché au Secrétariat général du Conseil exécutif. Le CSCQ est l'instance où siègent les sous-ministres et dirigeants des 12 ministères et organismes interpellés plus directement par la gestion des sinistres, dont le MTQ. Normalement, le CSCQ oriente et approuve la planification gouvernementale en sécurité civile proposée par l'OSCQ. En situation de sinistre, il supervise les activités gouvernementales et assure la liaison avec les autorités politiques¹².

1.3 La planification de la sécurité civile au Québec

La Loi sur la sécurité civile oblige chacun des acteurs à mener à terme un exercice de planification dans les quatre dimensions de la sécurité civile : la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement.

¹⁰ *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].

¹¹ *Ibid.*

¹² MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, février 2008.

1.3.1 Le schéma de sécurité civile et le Plan de sécurité civile municipal

La Loi sur la sécurité civile adoptée en 2001 a introduit un nouvel outil de planification régionale, soit le schéma de sécurité civile. Réalisée à l'échelle des municipalités régionales de comté (MRC) ou d'une autre autorité régionale¹³, en collaboration avec les autorités locales¹⁴, cette démarche a précisément pour objet d'améliorer la connaissance des risques de sinistre majeur présents sur le territoire et d'établir des objectifs de réduction de la vulnérabilité.

À l'échelle locale, chacune des municipalités consignera les actions prévues dans le schéma de sécurité civile dans un plan de sécurité civile (PSC).

1.3.2 Le Plan régional de sécurité civile

Le PRSC applique à l'échelle régionale les actions de concertation et de coordination des ministères et des organismes gouvernementaux prévues dans le PNSC. Le directeur de l'ORSC est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du PRSC.

1.3.3 Le Plan national de sécurité civile

Le gouvernement a des responsabilités dans la planification de la sécurité civile. Pour sa part, le ministre de la Sécurité publique s'est vu confier, en vertu de l'article 80 de la Loi sur la sécurité civile, l'élaboration et la mise à jour du PNSC.

Le PNSC établit un cadre de fonctionnement destiné aux ministères et aux organismes gouvernementaux. Il présente un ensemble de mesures pour prévenir les sinistres ou en atténuer l'impact, mieux préparer la réponse gouvernementale lorsqu'ils surviennent, favoriser la coordination en cas d'intervention et accélérer le rétablissement. Deux mesures caractérisent de façon particulière le PNSC : 1) le partage des responsabilités entre les ministères et les organismes gouvernementaux; et 2) la gestion des risques de sinistre.

- **Le partage des responsabilités**

Le partage des responsabilités entre les ministères et les organismes gouvernementaux dans le PNSC apporte une réponse aux besoins immédiats (bioalimentaire, hébergement, santé, transport, etc.) d'une population susceptible d'être touchée par un sinistre majeur. L'organisation de la réponse à ces besoins immédiats est désignée par le terme « mission ».

La notion de « mission » suppose que les ministères et les organismes gouvernementaux, appelés à agir en sécurité civile, ont des responsabilités particulières, en plus de celles qu'ils exercent dans le déroulement normal de leurs activités quotidiennes. Cette notion permet également d'y associer d'autres ministères et des

¹³ L'annexe II présente le préambule et les articles de la Loi sur la sécurité civile concernant les ministères et les organismes gouvernementaux.

¹⁴ Voir la note 6.

organismes gouvernementaux, qui ont peu ou pas de liens avec la sécurité civile, en leur attribuant des responsabilités qui excèdent leurs tâches habituelles.

- **La gestion des risques de sinistre**

Pour maintenir les biens et les services essentiels à la population au moment d'un sinistre, les ministères et organismes gouvernementaux doivent définir leurs biens et services essentiels, évaluer les risques de sinistre auxquels ils peuvent être exposés et appliquer les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement nécessaires pour y remédier.

1.4 Vers le développement d'une culture de la sécurité civile au Québec

En adoptant la Loi sur la sécurité civile et en précisant les grandes orientations gouvernementales en cette matière, le gouvernement a amorcé le développement d'une véritable culture de la sécurité civile au Québec. En effet, cette loi prévoit la mobilisation de tous les acteurs, citoyens, autorités locales et régionales, ministères et organismes gouvernementaux et du gouvernement, de même qu'un partage des responsabilités en matière de sécurité civile entre ces acteurs. Elle mise également, pour chacun d'entre eux, sur la planification de la sécurité civile dans les quatre dimensions suivantes : prévention, préparation, intervention et rétablissement. En ce sens, elle pose les balises pour que l'ensemble de la société québécoise puisse mettre en place un système de sécurité civile moderne et efficace.

L'approche traditionnelle de la sécurité civile amenait les intervenants à considérer essentiellement les effets immédiats et particuliers des sinistres. Tous les efforts étaient orientés en vue d'assurer une réponse appropriée aux catastrophes. Toutefois, la récurrence et l'importance des catastrophes ainsi que les nouvelles réalités de la société moderne ont forcé un élargissement du cadre dans lequel était abordée la sécurité civile. D'une conception étroite, il faut faire place à une perspective globale et dynamique nécessitant notamment :

- d'être proactif et d'agir en amont des sinistres;
- d'intégrer la gestion des risques pour tenter d'éliminer les risques ou d'en réduire l'importance;
- d'avoir une vision considérant les impacts potentiels à court et à long terme.

Toutefois, la nouvelle culture de la sécurité civile n'exclut pas l'approche traditionnelle du domaine. Au contraire, la sécurité civile doit évoluer à partir des acquis du passé. Donc, la perspective globale et dynamique de même que l'accent mis sur les mesures de prévention ne conduisent pas à négliger les efforts faits pour répondre efficacement aux sinistres.

En somme, l'évolution qui a marqué le domaine au cours des dernières décennies oblige à redéfinir la sécurité civile comme **l'ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les niveaux de la société dans le but de connaître les risques de sinistre, d'éliminer ou de réduire les possibilités d'occurrence de ces derniers, d'atténuer leurs effets potentiels ou, au moment et à la suite d'un sinistre, de réduire les conséquences**

néfastes sur le milieu. La finalité de la sécurité civile doit être de contribuer au maintien et à l'amélioration de la santé, de la sécurité et du bien-être de la communauté. Cette approche tient compte de l'ensemble des dimensions d'une communauté, des enjeux relatifs aux risques et des effets potentiels des sinistres. Elle nécessite le rejet de la pensée à court terme et favorise la prise en considération des risques dans les décisions prises au quotidien. De même, elle met en évidence la nécessité de miser sur le réseautage, la concertation, la collaboration, la communication et la coordination¹⁵.

1.5 La sécurité civile : une dimension essentielle pour un développement durable¹⁶

La Loi sur le développement durable, adoptée par le gouvernement du Québec en avril 2006, définit le développement durable comme un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Cette loi précise également que le développement durable « s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement ». Pour y parvenir, il faut prendre en considération les risques de sinistre auxquels la collectivité est exposée et déterminer ceux qui peuvent être générés ou exacerbés par les décisions prises. On cherche ainsi à assurer la pérennité des investissements passés et futurs par des choix sensés et concertés entre les acteurs du milieu.

Une municipalité, une région ou un pays frappé par un sinistre majeur est susceptible de voir sa prospérité économique, sa vitalité sociale et la qualité environnementale de son milieu diminuées sérieusement, parfois pour plusieurs années. Ainsi, par les décès et les blessures, les perturbations sociales et la destruction du capital d'investissements qu'elles peuvent causer, les catastrophes majeures interrompent ou ralentissent le processus de développement des collectivités touchées. Elles nécessitent notamment que des fonds initialement destinés au développement soient réaffectés aux opérations d'urgence et à la reconstruction. Ce scénario met en évidence l'importance des mesures destinées à prévenir les sinistres dans l'atteinte d'un développement durable. De fait, les causes profondes des conséquences observées au moment où se produisent des sinistres résultent fréquemment d'une faible prise en considération des risques dans le développement ou de l'absence de toute considération à cet égard. Enfin, l'interdépendance entre la sécurité civile et le développement durable s'exprime de façon évidente au moment de la reconstruction à la suite d'un sinistre majeur. Dans ces circonstances, les décisions prises doivent l'être dans une optique permettant d'éviter la répétition des événements et d'assurer la pérennité des nouveaux investissements réalisés.

En somme, la Loi sur le développement durable établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement du Québec en vue de leur permettre d'intégrer davantage le développement durable dans l'exercice de leurs pouvoirs et responsabilités. Pour ce faire, les ministères et organismes devront rendre publiques les actions qu'ils entendent mener pour l'atteinte des objectifs fixés

¹⁵ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, mars 2007 [document en consultation].

¹⁶ *Ibid.*

par le gouvernement en matière de développement durable. Ceux-ci sont liés au respect de seize principes fondamentaux¹⁷, dont quelques-uns interpellent directement les intervenants en matière de sécurité civile :

1. **La santé et la qualité de vie** : Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature;
2. **La subsidiarité** : Les pouvoirs et les responsabilités doivent être délégués au niveau approprié d'autorité;
3. **Le partenariat et la coopération intergouvernementale**;
4. **La prévention** : En présence d'un risque connu, des actions de prévention, d'atténuation et de correction doivent être mises en place, en priorité à la source;
5. **La précaution** : Lorsqu'il y a un risque de dommage grave ou irréversible, l'absence de certitude scientifique complète ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives ayant pour objet de prévenir une dégradation de l'environnement.

1.6 La sécurité civile : une réponse aux obligations définies dans le Plan de modernisation de l'État 2004-2007

Le gouvernement du Québec a exprimé de façon claire et précise, dans son plan de modernisation, sa position quant à l'importance de la gestion des risques au sein des ministères et des organismes. En effet, dans le *Plan de modernisation 2004-2007* (mai 2004), il est clairement précisé que « *le Secrétariat du Conseil du trésor veillera à ce que tous les ministères et organismes gouvernementaux appliquent une démarche rigoureuse de gestion des risques, et que des contrôles soient établis pour améliorer l'efficacité et l'efficience* ».

¹⁷ Loi sur le développement durable.

Chapitre 2 — Les mesures d’urgence et de sécurité civile au MTQ

En vertu de sa mission, le MTQ a le devoir de prêter assistance aux usagers de la route et d’assurer la gestion d’événements d’urgence mineure et majeure qui peuvent avoir des répercussions sur les réseaux de transport. Il a également des responsabilités particulières en matière de sécurité civile qui lui sont confiées à titre de responsable de la mission « Transport » du PNSC.

Pour répondre efficacement à ses obligations, le MTQ a mis en place une organisation de sécurité civile qui soutient la prise de décision et la coordination des ressources dans les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l’intervention et le rétablissement, et qui favorise, par conséquent, le développement d’une culture interne de la sécurité civile.

Cette organisation ministérielle de sécurité civile comporte trois mécanismes de coordination, soit la coordination locale des mesures d’urgence, la coordination régionale¹⁸ de la sécurité civile et la coordination ministérielle de la sécurité civile. Le personnel du MTQ soutient ces mécanismes de coordination.

L’organisation administrative du MTQ donne aux directions générales de Montréal et de l’Ouest, ainsi que de Québec et de l’Est, une grande autonomie d’intervention, ce qui permet une réponse rapide des responsables locaux dans une situation d’urgence. L’organisation des mesures d’urgence repose donc, d’abord et avant tout, sur le coordonnateur local en mesures d’urgence. Lorsque la gravité de la situation l’exige ou si le sinistre touche plus d’un centre de services (CS), le coordonnateur régional en sécurité civile intervient. Enfin, dans le cas d’un événement majeur de sécurité civile, il revient au coordonnateur ministériel en sécurité civile de soutenir les coordonnateurs régionaux.

2.1 La coordination locale des mesures d’urgence

Chacun des CS peut mettre en place une structure de coordination locale des mesures d’urgence. Cette dernière établit les priorités d’action particulièrement en matière d’intervention et de rétablissement, et ce, en conformité avec les orientations régionales et ministérielles.

La coordination locale des mesures d’urgence est sous la responsabilité du coordonnateur local en mesures d’urgence, généralement le chef du CS.

Le coordonnateur local en mesures d’urgence a l’entière responsabilité de la gestion d’une situation d’urgence qui touche un endroit bien circonscrit.

¹⁸ L’échelle régionale fait référence à une direction territoriale.

2.2 La coordination régionale de sécurité civile

Chacune des DT du MTQ a mis en place une structure de coordination régionale de sécurité civile. Cette dernière détermine, conformément aux orientations ministérielles, les grands enjeux en matière de sécurité civile sur son territoire et établit les priorités d'action dans les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, et ce, en conformité avec les orientations ministérielles.

La coordination régionale de sécurité civile est sous la responsabilité du coordonnateur régional en sécurité civile, soit le directeur territorial. Elle est également soutenue par un répondant régional en sécurité civile.

Le coordonnateur régional en sécurité civile a l'entière responsabilité de la gestion d'une situation d'urgence survenant sur le territoire dont il a la gestion et qui exige des ressources dépassant la capacité d'intervention d'un CS ou qui touche plus d'un CS.

Selon la situation, le coordonnateur régional en sécurité civile s'assure de façon minimale que le ou les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence touchés par l'événement, le coordonnateur ministériel en sécurité civile, le sous-ministre adjoint de la DT visée, le répondant régional en sécurité civile et le répondant régional en communication reçoivent l'information appropriée. Selon la gravité, il avise également le coordonnateur régional de l'ORSC, au MSP.

2.3 La Coordination ministérielle de la sécurité civile

La CMSC détermine les grands enjeux et les orientations en matière de sécurité civile au MTQ et établit les priorités d'action dans les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement. La coordination de la mise en œuvre des actions qui découlent des décisions et grandes orientations est assumée par le SSC.

La CMSC est sous la responsabilité du responsable ministériel en sécurité civile, en l'occurrence le sous-ministre en titre, et réunit le responsable ministériel délégué, soit un sous-ministre adjoint, le coordonnateur ministériel en sécurité civile, les deux coordonnateurs ministériels adjoints et le chef du SSC.

Le coordonnateur ministériel en sécurité civile a l'entière responsabilité de la coordination d'une situation d'urgence qui touche plus d'une DT. Il s'assure que les ressources de la mission « Transport » du PNSC sont disponibles en fonction des besoins.

Le coordonnateur ministériel en sécurité civile assure la liaison entre tous les intervenants visés dans la situation et la CMSC, dirigée par le sous-ministre. Il informe le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ, ses partenaires au sein de l'OSCQ et le Centre des opérations gouvernementales (COG) du MSP. Il fait appel au répondant ministériel en communication pour que l'information soit diffusée de façon appropriée.

Partie 2 — Les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement

- Chapitre 3 : Les mesures de prévention
- Chapitre 4 : Les mesures de préparation
- Chapitre 5 : Les mesures d'intervention
- Chapitre 6 : Les mesures de rétablissement

L'accroissement des sinistres et de leurs effets, de même que les réalités des sociétés modernes, exige qu'une variété de mesures interpellant une multitude d'acteurs, venant de divers domaines d'activités, soient mises en place pour gérer les risques et les situations d'urgence. Ce constat conduit à la mise en évidence de quatre types de mesures. Ces dernières, désignées comme les quatre dimensions de la sécurité civile, ont respectivement pour objet d'amener les acteurs visés à prévenir les situations d'urgence ou leurs effets potentiels, à se préparer à leur faire face, à intervenir au moment d'une situation d'urgence et à rétablir la situation. La prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement constituent donc des dimensions qui, dans une approche globale et intégrée de la sécurité civile, doivent inévitablement être traitées.

Le PMMUSC prévoit des mesures générales de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement applicables à tous les risques ou encore des mesures particulières à certains risques. Les quatre chapitres suivants dressent le portrait de la situation à cet égard.

En somme, la mise en place de mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement permet d'augmenter la capacité de résilience du MTQ, c'est-à-dire sa capacité de s'adapter, de résister ou de changer ses façons de faire dans le but de maintenir son fonctionnement à un niveau acceptable.

Chapitre 3 — Les mesures de prévention

La prévention est définie comme l'ensemble des mesures et des actions établies sur une base permanente, qui concourent à éliminer ou atténuer les risques en réduisant la probabilité d'occurrence des aléas ou en atténuant les vulnérabilités de l'organisation à ces derniers. D'une importance certaine, elle repose sur des bases législative et gouvernementale.

3.1 Les mesures de prévention générales

Au MTQ, plusieurs mesures de prévention générales sont en place. Ces mesures sont dites générales puisqu'elles s'appliquent à l'ensemble des risques visant le MTQ.

3.1.1 Les lois et règlements

En matière de prévention, le MTQ applique les mesures prévues dans les lois et les règlements qui le régissent et qui établissent un certain nombre de critères et de balises pour guider ses actions de prévention relativement à la sécurité civile. De plus, il doit prévoir, dans ses nouvelles lois et ses nouveaux règlements, des mesures pour consolider, s'il y a lieu, la sécurité civile dans l'ensemble de son organisation. Enfin, le MTQ doit se conformer aux mesures établies dans les lois et les règlements des autres ministères et organismes gouvernementaux. L'annexe III présente la liste des lois auxquelles il est assujéti.

3.1.2 Les normes

Le MTQ, de par son mandat premier, a le devoir d'élaborer et de respecter des normes de qualité permettant de tenir compte de divers risques, notamment un tremblement de terre, une inondation ou un glissement de terrain, lorsqu'il planifie, conçoit, construit, exploite et entretient les infrastructures de transport routier, maritime et aérien dont il a la responsabilité.

L'élaboration des normes propres au MTQ est sous la responsabilité de la Direction du soutien aux opérations.

3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives

Le MTQ met également en avant des actions de prévention dans ses programmes, ses politiques, ses positions et ses directives. Le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier* et le système d'inspection des structures sont des exemples de mesures importantes de prévention mises en place par le MTQ. L'élaboration des politiques, des positions et des directives propres au MTQ est sous la responsabilité de la Direction du soutien aux opérations.

Par ailleurs, le MTQ administre des programmes de soutien à la recherche et des programmes d'aide au développement en matière de transport, et ce, en partenariat avec des organismes intervenant notamment auprès des citoyens relativement à la sécurité de leurs comportements à l'occasion de leurs déplacements et avec des entreprises travaillant à la planification, à la conception, à la construction, à l'exploitation ou à l'entretien d'infrastructures ou de moyens de transport. Voici quelques exemples de projets de recherche auxquels le MTQ collabore :

- « Effets dominos pour les réseaux de support à la vie »;
- « Évaluation des risques liés au transport routier des marchandises dangereuses »;
- Projets de recherche dans le domaine des infrastructures :
 - sur le béton projeté et les réparations en béton;
 - en exploitation des infrastructures soumises au gel;
 - sur la réparation et l'entretien des infrastructures en béton;
 - sur le renforcement en matériaux composites pour les structures en béton;
- Projet de recherche en géomatique :
 - sur les bases de données géospatiales décisionnelles;
- Projets de recherche en sécurité routière :
 - « Analyse de la problématique des zones de dépassement sur les routes à deux voies contiguës en milieu rural »;
 - « Analyse avantages-coûts des mesures de sécurité et de conformité aux dispositions législatives des véhicules lourds en entreprise »;
 - « La sécurité routière et l'éclairage des routes, phase II ».

3.1.4 La culture de la sécurité civile

Le MTQ met en œuvre diverses activités permettant de développer et de promouvoir la sécurité civile au sein du personnel, notamment :

- la diffusion d'information aux employés relativement à la sécurité civile ou à certains aléas tels que les algues bleu-vert, l'influenza, les objets suspects;
- la tenue de journées d'information en matière de sécurité civile.

3.2 Les mesures de prévention spécifiques

3.2.1 La conception et l'entretien des structures

Les normes de conception et d'évaluation des structures sont définies dans le *Code canadien de conception des ponts routiers* – CSA S6. La Direction des structures (DS) participe à l'élaboration et la mise à jour de ce code. Ce dernier contient des indications sur les charges à considérer, eu égard, entre autres, aux séismes, à l'affouillement, aux grands vents, au verglas et à certains risques anthropiques comme les charges hors normes.

Le fait que le MTQ se conforme aux normes dictées dans le CSA S6, pour ses structures, influe également sur son application par les autres gestionnaires de structures du Québec.

En complément au code CSA S6, la DS élabore et met à jour les manuels de conception, de construction, d'entretien, d'inspection et d'évaluation de la capacité portante. Ces manuels viennent préciser l'application des normes dictées dans le code canadien et complètent les activités du MTQ liées à la gestion et à l'exploitation des ouvrages d'art par des règles de bonnes pratiques.

Par ailleurs, au moment de la conception et de la construction des infrastructures, la Direction du laboratoire des chaussées (DLC) collabore en déterminant la capacité portante des sols et du roc pour les fondations des structures. Elle établit les pentes et la géométrie assurant la stabilité des déblais dans le sol et le roc, ainsi que des talus naturels et des falaises rocheuses. Enfin, elle met en évidence les phénomènes liés aux mouvements de terrain, évalue les risques encourus et conçoit et dimensionne les ouvrages correctifs.

3.2.2 La durabilité des infrastructures

La DLC a la responsabilité de fournir les services d'ingénierie dans le domaine des chaussées, de la géotechnique, de la géologie et des matériaux d'infrastructures. Elle contribue à l'amélioration de l'état du réseau routier, à l'augmentation de la durée de vie des infrastructures routières et à l'amélioration de la sécurité routière. Elle favorise l'usage de matériaux et de techniques plus performants, à rendement plus élevé, et en mesure les effets sur l'état des infrastructures. Elle élabore des normes de conception et de réfection de chaussées, en soutient l'utilisation, en mesure l'efficacité en fonction de la performance des ouvrages et propose des pistes d'amélioration.

3.2.3 La cartographie des risques de mouvement de terrain

L'expertise du Service de la géotechnique et de la géologie (SGG) de la DLC est mise à contribution pour la production de cartes indiquant les zones exposées aux glissements de terrain. Dans le cas des endroits pour lesquels elles ont été produites, ces cartes permettent de mieux gérer ces risques concernant le réseau routier et les projets de construction ou de réfection. Le SGG soutient aussi le MSP afin d'aider les municipalités dans l'interprétation des cartes et la gestion des risques.

3.3 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de prévention

Le tableau 2 donne le détail des directions du MTQ responsables de l'application de mesures de prévention relatives aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 2 — L'expertise du MTQ en matière de prévention

Unité administrative	Expertise
Direction des structures	<ul style="list-style-type: none"> – Manuels de conception, de construction, d'entretien, d'inspection et d'évaluation. – Expertise technique (inspection et entretien des structures). – Analyse des permis de charges lourdes.

Unité administrative	Expertise
Direction du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> - Normes et guides de soutien dans les domaines des sols, des chaussées et des matériaux d'infrastructures.
Direction de la recherche et de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Planification, élaboration, évaluation et gestion, en concertation avec les secteurs visés, des politiques, des orientations, des programmes et des modalités d'intervention du MTQ en matière d'innovation en transport et d'environnement. - Développement de la recherche et veille technologique. - Mise en œuvre de la Politique de développement durable.
Direction du soutien aux opérations	<ul style="list-style-type: none"> - Normes, orientations et guides en matière de gestion d'infrastructures de transport. - <i>Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier.</i> - La position ministérielle PO-01 sur la fermeture de routes à l'entretien du ministère des Transports lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers. - <i>Le Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur (annexe IV).</i>
Direction de la planification	<ul style="list-style-type: none"> - Services conseil et expertise technique ou scientifique dans les domaines de l'économie, de l'aménagement du territoire, de la sociodémographie et des plans de transport. - Expertise et information dans le domaine de la géomatique et de la cartographie.
Direction du transport routier des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - Échange d'information avec l'industrie du camionnage. - Normes techniques et sport hors normes.
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> - Services conseil auprès des autorités et des membres du personnel en fait de stratégies et de techniques de communication, de promotion et de sensibilisation. - Diffusion d'information concernant le MTQ et mise en valeur de ses principales réalisations. - Relations publiques, relations de presse et publicité sociétale pour informer les citoyens sur les activités du MTQ, répondre à leurs demandes d'information et évaluer leur degré de satisfaction.
Direction de la sécurité en transport	<ul style="list-style-type: none"> - Orientations, politiques et cadre législatif et normatif en matière de sécurité dans les transports. - Outils et guides d'analyse pour optimiser les interventions en matière de sécurité. - Mise en évidence des éléments du système de transport québécois qui présentent des risques pour la sécurité des usagers. - Réalisation et diffusion d'études de recherche, de veille et de transfert technologique dans le domaine de la sécurité dans les transports.
Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluation et appréciation de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficience des moyens, de la rentabilité et de l'impact des programmes, des politiques, des processus et des projets pour aider à la prise de décision.
Directions territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures opérationnelles de prévention (détaillées dans les plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile).
Service de la sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise technique en matière de gestion des risques. - Expertise conseil en matière de sécurité civile aux DT. - Expertise en matière de sûreté des infrastructures

Chapitre 4 — Les mesures de préparation

La préparation est définie comme l'ensemble des activités et des mesures destinées à renforcer la capacité de réponse du MTQ pour faire face efficacement aux situations d'urgence.

4.1 La clarification des rôles et des responsabilités concernant les mesures d'urgence et la sécurité civile

Dans des situations d'urgence ou à l'occasion d'exercices, l'expérience vécue a démontré l'importance de clarifier, au moment de l'étape de la préparation, les rôles et les responsabilités de chacun des intervenants. Au MTQ, cette clarification des rôles et des responsabilités prévoit les fonctions de chacun avant, pendant et après un sinistre¹⁹.

Les pages suivantes donnent les détails concernant les rôles et les responsabilités des intervenants en matière de mesures d'urgence et de sécurité civile au MTQ, et ce, selon les trois niveaux de coordination, soit à l'échelle locale, régionale et ministérielle.

¹⁹ *Avant un sinistre* : lorsqu'il n'y a aucun sinistre en cours, ni appréhendé, gestion courante des dossiers.
Pendant un sinistre : au moment d'un sinistre appréhendé ou réel (phase présinistre et sinistre).
Après un sinistre : de la phase postsinistre vers le retour à la normale.

4.1.1 Le responsable ministériel en sécurité civile

Le responsable ministériel en sécurité civile est le sous-ministre.

Le responsable ministériel en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

- développer une culture de sécurité civile au sein du MTQ;
- siéger, avec les autres sous-ministres et dirigeants d'organismes gouvernementaux, au sein du CSCQ, sous la direction du secrétaire général du gouvernement du Québec;
- approuver et orienter, à titre de membre du CSCQ, la planification gouvernementale de la sécurité civile;
- diriger la CMSC;
- dicter les orientations du MTQ en matière de sécurité civile;
- signifier les attentes du MTQ en fait de sécurité civile.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- participer à la gestion de l'événement au sein de la CMSC;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- assurer le rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- prévenir le CSCQ du rétablissement de la situation;
- s'assurer que les séances de débriefing sont tenues à tous les niveaux (local, régional et ministériel);
- transmettre le rapport du MTQ aux autorités compétentes;
- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, sont appliquées à tous les niveaux.

4.1.2 Le responsable ministériel délégué en sécurité civile

Le responsable ministériel délégué en sécurité civile est un sous-ministre adjoint mandaté par le sous-ministre pour assumer ses responsabilités relativement à l'organisation de la sécurité civile au MTQ.

Le responsable ministériel délégué en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

- développer une culture de sécurité civile au sein du MTQ;
- assumer les responsabilités du responsable ministériel en sécurité civile relativement à l'organisation de la sécurité civile au MTQ;
- représenter, en dehors des situations d'urgence, le responsable ministériel en sécurité civile au sein de la CMSC;
- superviser le mandat du coordonnateur ministériel en sécurité civile concernant le travail de planification;
- signifier les attentes du MTQ en fait de sécurité civile.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- participer à la gestion de l'événement au sein de la CMSC;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- assurer le rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- veiller à la préparation des demandes de remboursement au MSP concernant les coûts liés à une intervention;
- s'assurer que les séances de débriefing sont tenues à tous les niveaux (local, régional et ministériel);
- transmettre le rapport du MTQ aux autorités compétentes;
- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, sont appliquées à tous les niveaux.

4.1.3 Le coordonnateur ministériel en sécurité civile et les coordonnateurs ministériels adjoints en sécurité civile

Le coordonnateur ministériel en sécurité civile exerce le leadership en la matière au sein du MTQ. Pour assumer ses responsabilités, le coordonnateur ministériel en sécurité civile reçoit l'aide de deux coordonnateurs ministériels adjoints qui prennent la relève au besoin. Le chef du SSC peut également être amené à assumer les responsabilités du coordonnateur ministériel en sécurité civile.

Le coordonnateur ministériel en sécurité civile et les coordonnateurs ministériels adjoints en sécurité civile doivent :

■ Avant un sinistre :

- développer une culture de sécurité civile au sein du MTQ;
- conseiller le responsable ministériel délégué en sécurité civile;
- siéger à la CMSC;
- superviser le chef du SSC;
- encadrer le travail de préparation du responsable de la mission « Transport »;
- participer aux activités et aux rencontres de l'OSCQ et participer à l'élaboration du PNSC;
- s'assurer de l'élaboration, de la mise à jour et de l'application du PMMUSC;
- s'assurer que les directions du MTQ élaborent, mettent à jour et appliquent leur Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC) en harmonie avec le PMMUSC;
- soutenir la participation des intervenants du MTQ aux exercices et simulations planifiées par l'OSCQ ou le MTQ;
- s'assurer de la réalisation d'exercices à l'interne.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- participer à la gestion de l'événement au sein de la CMSC;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- déléguer un agent de liaison au COG, s'il y a lieu et superviser son travail;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- assurer le rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- commander la démobilisation des personnes-ressources au responsable de la mission « Transport »;
- participer à la séance de débriefing de l'OSCQ.
- s'assurer, auprès du chef du SSC, que les séances de débriefing sont tenues à tous les niveaux (local, régional et ministériel);
- s'assurer de la rédaction du rapport d'événement du MTQ;

- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, sont appliquées à tous les niveaux.

4.1.4 Le chef du Service de la sécurité civile

Le chef du Service de la sécurité civile conseille les autorités du MTQ, soit le responsable ministériel en sécurité civile, le responsable ministériel délégué en sécurité civile, le coordonnateur ministériel en sécurité civile, les coordonnateurs régionaux en sécurité civile et les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence ainsi que le responsable de la mission « Transport ». Il leur offre le soutien nécessaire, en situation normale et en situation d'urgence. Il peut également être amené à assumer les responsabilités du coordonnateur ministériel en sécurité civile ou de responsable de la mission « Transport » à l'occasion d'un sinistre²⁰.

Le chef du SSC doit :

■ Avant un sinistre :

- collaborer au développement d'une culture de sécurité civile au sein du MTQ;
- siéger à la CMSC;
- veiller à l'application des orientations ministérielles en matière de sécurité civile;
- voir à l'élaboration des plans et des programmes (formation, exercice, etc.) relatifs aux mesures d'urgence et aux mesures de sécurité civile;
- s'assurer de l'actualisation de la mission « Transport »;
- assumer un rôle conseil auprès des autorités du MTQ en élaborant les outils pertinents et essentiels : le bottin de la coordination ministérielle de la sécurité civile, le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence*, etc.;
- assurer la gestion du SSC.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- participer à la gestion de l'événement au sein de la CMSC;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- s'assurer que le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC) est opérationnel;
- soutenir le coordonnateur ministériel en sécurité civile et/ou ses adjoints dans la gestion des activités du CCMSC;
- jouer, au besoin, le rôle d'agent de liaison au COG, à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile ou de l'un de ses adjoints;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

²⁰ Pour alléger le texte, les responsabilités pendant un sinistre du coordonnateur ministériel en sécurité civile et du responsable de la mission « Transport » n'ont pas été répétées ici. Seules les fonctions propres au chef du Service de la sécurité civile sont décrites.

■ **Après un sinistre :**

- démobiliser les personnes-ressources du SSC;
- coordonner la réalisation des séances de débriefing pour la CMSC et soutenir les DT dans l'organisation et la réalisation de leurs séances de débriefing;
- participer aux séances de débriefing;
- participer à la rédaction des rapports;
- proposer la mise en place des correctifs et des adaptations nécessaires;
- assurer la mise en place et le suivi des recommandations tel que souhaité par la CMSC.

4.1.5 Le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile

Le coordonnateur régional en sécurité civile est le directeur territorial.

Pour sa part, le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile aide le coordonnateur régional en sécurité civile à assumer ses responsabilités et prend la relève au besoin dans les situations d'urgence.

Le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile doivent :

■ Avant un sinistre :

- développer une culture de sécurité civile au sein de sa DT;
- définir les paramètres d'intervention propres à sa DT et en assurer la diffusion auprès de son personnel et de ses partenaires;
- s'assurer que tous les intervenants régionaux reçoivent l'information, ont une formation appropriée et disposent des outils nécessaires pour une intervention efficace en situation d'urgence ou de sinistre;
- participer aux activités et aux rencontres de l'ORSC et participer à l'élaboration du PRSC;
- s'assurer de l'élaboration, de la mise à jour et de l'application du PRMUSC;
- s'assurer de la réalisation de la mission « Transport » à l'intérieur du PRMUSC;
- soutenir la participation des intervenants de sa DT et participer aux exercices et simulations planifiées par l'ORSC ou le MTQ;
- s'assurer de la réalisation d'exercices à l'interne.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- déléguer un agent de liaison à l'ORSC, s'il y a lieu et superviser son travail;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- assurer le rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- commander la démobilisation des personnes-ressources au sein de sa DT;
- évaluer la planification des interventions en cas de sinistre;
- participer à la séance de débriefing de l'ORSC;
- s'assurer que les séances de débriefing sont tenues aux niveaux local et régional et y participer;
- s'assurer de la rédaction du rapport d'événement de sa DT et le transmettre à la CMSC;

- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, sont appliquées aux niveaux local et régional.

4.1.6 Le coordonnateur local en mesures d'urgence et le coordonnateur local adjoint en mesures d'urgence

Le coordonnateur local en mesures d'urgence est généralement le chef du CS ou une personne désignée à ce titre par celui-ci.

Le coordonnateur local adjoint aide le coordonnateur local en mesures d'urgence à assumer ses responsabilités et prend la relève au besoin dans les situations d'urgence. En ce sens, ils doivent :

■ Avant un sinistre :

- développer une culture de sécurité civile au sein du CS;
- participer à l'élaboration, à la mise à jour et à l'application du PRMUSC, des plans d'intervention particuliers et des plans de mesures d'urgence d'aéroport;
- s'assurer que tous les intervenants sous sa responsabilité reçoivent l'information, ont une formation appropriée et disposent des outils nécessaires pour une intervention efficace en cas de mesures d'urgence;
- participer aux exercices et aux simulations.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- déléguer un agent de liaison à l'OMSC, s'il y a lieu et superviser son travail;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- assurer le rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- commander la démobilisation des personnes-ressources au sein de son CS;
- évaluer la planification des interventions en cas de sinistre;
- participer à la séance de débriefing de l'OMSC s'il y a lieu;
- s'assurer que les séances de débriefing sont tenues au niveau local et y participer;
- s'assurer de la rédaction du rapport d'événement de son CS et le transmettre à la DT;
- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, sont appliquées au niveau local.

Personnes-ressources en soutien à la coordination de la sécurité civile

Les personnes-ressources en soutien à la coordination de la sécurité civile permettent d'opérationnaliser les stratégies d'actions déterminées par la CMSC.

Le palier ministériel

4.1.7 Les sous-ministres adjoints et le directeur général (DGSG)

Les sous-ministres adjoints et le directeur général doivent :

■ **Avant un sinistre :**

- développer une culture de sécurité civile au sein de leur direction générale;
- apporter leur soutien à la CMSC dans leurs champs de compétence respectifs.

■ **Pendant un sinistre :**

- participer au déroulement de l'événement;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ **Après un sinistre :**

- participer à la séance de débriefing ministériel.

4.1.8 Le responsable de la mission « Transport »

Le responsable de la mission « Transport » occupe un rôle opérationnel dans la gestion des situations d'urgence. Par conséquent, il soutient le déploiement de la mission « Transport » de façon à opérationnaliser les stratégies d'actions déterminées par la CMSC. Le chef du SSC peut être amené à jouer le rôle de responsable de la mission « Transport ».

Le responsable de la mission « Transport » doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein des intervenants de la mission « Transport »;
- jouer un rôle conseil auprès du coordonnateur ministériel en sécurité civile et du chef du SSC;
- actualiser, organiser, développer et rendre opérationnelle la mission « Transport »;
- en collaboration avec les responsables d'activité et d'activité de soutien de la mission « Transport », prendre les ententes nécessaires avec les ministères, les organismes ou les autres instances responsables pour assurer la disponibilité des personnes-ressources nécessaires lors d'une intervention;
- participer aux exercices et aux simulations de l'OSCQ;
- être responsable du programme d'exercice ministériel au sein du SSC;
- siéger à la table des responsables de mission du PNSC, consolider les relations et harmoniser les interventions avec eux;
- s'assurer que les responsables d'activité et les responsables d'activité de soutien sont informés et formés au regard des responsabilités à assumer dans la mission « Transport »;
- supporter la mise en œuvre de la mission « Transport » à l'échelle régionale.

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- participer à la gestion de l'événement au sein de la CMSC;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à l'ouverture du CCMSC;
- transmettre aux partenaires engagés dans la mission « Transport » les rapports et analyses rédigés par le COG;
- maintenir un lien étroit avec l'agent de liaison à la mission « Communication »;
- jouer, au besoin, le rôle d'agent de liaison au COG, à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile ou de l'un de ses adjoints;
- maintenir un lien étroit avec l'agent de liaison présent au COG, s'il y a lieu;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ **Après un sinistre :**

- démobiliser les personnes-ressources de la mission « Transport » à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile ou de l'un de ses adjoints;
- participer aux séances de débriefing;
- rédiger le rapport d'événement;
- participer aux séances de débriefing des autres missions, s'il y a lieu;
- proposer la mise en place des correctifs et des adaptations nécessaires;
- mettre en place et suivre les recommandations tel que souhaité par la CMSC.

4.1.9 Le répondant ministériel en communication (l'agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)

Le répondant ministériel en communication est responsable des communications lorsqu'il y a déploiement de la mission « Transport ». Il est également nommé à titre d'agent de liaison à la mission « Communication ». Il est rattaché directement au directeur des communications et demeure lié au responsable de mission.

Le répondant ministériel en communication doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein du MTQ;
- conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile et le répondant régional en communication et leur fournir le soutien voulu en matière de communication;
- participer aux rencontres organisées dans le contexte de la mission « Communication »;
- participer aux exercices et aux simulations de la mission « Transport » et de la mission « Communication », s'il y a lieu.

■ Pendant un sinistre :

- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- assister le directeur des communications dans la supervision de l'équipe de travail de la Direction des communications (DC);
- mettre en place un mécanisme de circulation d'information avec le répondant régional en communication;
- collaborer à la mission « Communication », si elle est activée, en acheminant au Centre de traitement de l'information publique toutes les activités de communication et tous les documents émanant du MTQ pour informer la population, si besoin est;
- s'assurer de la validité de l'information avant la diffusion de cette dernière à l'extérieur du MTQ;
- assurer le lien avec le Centre intégré de gestion de la circulation (CIGC);
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- suivre les demandes des médias et colliger l'information afin de réaliser la revue de presse;
- archiver tous les documents produits dans le contexte de l'activité « Diffusion de l'information »;
- organiser les séances de débriefing de l'équipe des communications et y participer;
- participer aux séances de débriefing de la mission « Communication », s'il y a lieu;
- participer à la rédaction des rapports;
- mettre en place et suivre les recommandations pour le volet « Communication ».

4.1.10 L'agent de liaison au COG

Dans une situation de sécurité civile, un agent de liaison peut être désigné par le coordonnateur ministériel en sécurité civile, si besoin est, afin de collaborer aux activités du COG, situé dans les locaux du MSP.

L'agent de liaison au COG doit :

■ **Pendant un sinistre :**

- collaborer à la mise en commun des renseignements connus sur la situation, à leur analyse et à la proposition de stratégies;
- collaborer à la gestion de l'offre et de la demande de biens et services;
- établir et maintenir le lien entre le COG et le CCMSC du MTQ;
- transmettre l'information de nature opérationnelle provenant du MTQ;
- transmettre les rapports du COG au coordonnateur ministériel en sécurité civile ou à ses adjoints et au responsable de mission;
- représenter le MTQ aux réunions de coordination de l'OSCO, s'il y a lieu;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ **Après un sinistre :**

- Participer aux séances de débriefing à titre d'agent de liaison au COG.

4.1.11 Le responsable d'activité rattaché à la mission « Transport »

Au moment d'un sinistre, le responsable d'activité rattaché à la mission « Transport » doit mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée, à la demande du responsable de la mission « Transport ».

Le responsable d'activité rattaché à la mission « Transport » doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein des intervenants de son activité;
- en collaboration avec le responsable de la mission « Transport », prendre les ententes nécessaires avec les ministères, les organismes ou les autres instances responsables pour assurer la disponibilité des personnes-ressources nécessaires lors d'une intervention;
- faire l'inventaire des personnes-ressources disponibles, le mettre à jour et bien préparer les responsables internes et externes;
- conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile ou le responsable de la mission « Transport » dans son champ d'expertise, ou les deux à la fois, et leur fournir le soutien voulu;
- en collaboration avec le responsable de la mission « Transport », participer à l'élaboration et à la mise à jour des documents et des plans d'intervention pour les activités du PNSC;
- participer aux exercices et aux simulations de la mission « Transport »;
- faire connaître l'information et la formation aux responsables internes et externes au regard des responsabilités à assumer dans le PNSC.

■ Pendant un sinistre :

- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- participer aux séances de débriefing internes et externes;
- faire des recommandations sur les améliorations à apporter;
- participer à la rédaction des rapports;
- assurer l'application et le suivi des recommandations liées à ses responsabilités au sein de la mission « Transport » à la suite des séances de débriefing.

4.1.12 Le responsable d'activité de soutien rattaché à la mission « Transport »

Le responsable d'activité de soutien rattaché à la mission « Transport » participe, avec le responsable d'activité, à la réalisation d'une activité au moment d'un sinistre.

Le responsable d'activité de soutien rattaché à la mission « Transport » doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein des intervenants de son activité de soutien;
- prendre les ententes voulues pour assurer la disponibilité des personnes-ressources nécessaires lors d'une intervention;
- faire l'inventaire des personnes-ressources disponibles et le mettre à jour et bien préparer les responsables internes et externes;
- conseiller le responsable d'activité ou le responsable de mission, dans son champ d'expertise, et lui fournir le soutien attendu;
- participer à l'élaboration et à la mise à jour des documents et des plans d'intervention pour les activités du PNSC;
- faire connaître l'information et la formation aux intervenants internes et externes au regard des responsabilités à assumer dans le PNSC;
- participer aux exercices et aux simulations.

■ Pendant un sinistre :

- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- participer aux séances de débriefing internes;
- faire des recommandations sur les améliorations à apporter;
- participer à la rédaction des rapports;
- assurer l'application et le suivi des recommandations à la suite des séances de débriefing.

Le palier régional

4.1.13 Le répondant régional en sécurité civile

Le répondant régional en sécurité civile conseille le coordonnateur régional en sécurité civile, les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence et les autres responsables et leur offre le soutien nécessaire.

Le répondant régional en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein de sa DT;
- participer aux séances de sensibilisation, aux sessions de formation et aux colloques concernant la sécurité civile;
- sensibiliser le coordonnateur régional en sécurité civile, les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence et les autres responsables à leurs rôles et à leurs responsabilités;
- participer à l'élaboration et à la mise à jour du PRMUSC;
- conseiller et soutenir le coordonnateur régional en sécurité civile et les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence dans l'élaboration du PRMUSC et des programmes (formation, exercices, etc.) en matière de sécurité civile;
- contribuer à la mise en place d'une structure organisationnelle pour gérer les situations d'urgence;
- établir et mettre à jour la liste des partenaires internes et externes en matière de sécurité civile;
- veiller à la rédaction de procédures spécifiques aux risques présents dans sa DT;
- mettre sur pied, au besoin, des comités relatifs à certains risques particuliers;
- assurer une veille sur les événements et les risques pouvant toucher sa région;
- élaborer les plans d'intervention et les processus de mobilisation;
- entretenir des relations privilégiées avec le SSC et l'ORSC;
- assurer le suivi de l'information inscrite aux bottins en matière de sécurité civile et de mesures d'urgence;
- s'assurer que les personnes inscrites aux bottins ont rempli le formulaire autorisant la publication des renseignements nominatifs en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels;
- assurer la gestion des vignettes et des cartes d'identité d'urgence pour la DT;
- s'assurer que le centre de coordination régionale de la sécurité civile est opérationnel.

■ Pendant un sinistre :

- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ **Après un sinistre :**

- participer aux séances de débriefing;
- vérifier si les processus ont été respectés;
- collaborer avec les coordonnateurs locaux en mesures d'urgence et le coordonnateur régional en sécurité civile à la préparation du rapport d'événement à remettre aux autorités;
- évaluer l'application du PRMUSC dans le but d'apporter certaines modifications.

4.1.14 Le répondant régional en communication (l'agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)

Le répondant régional en communication est responsable des communications à la DT et aux CS. Il est également nommé à titre d'agent de liaison à la mission « Communication » à l'échelle régionale. Il est rattaché directement au coordonnateur régional en sécurité civile.

Le répondant régional en communication doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein de sa DT;
- participer aux activités de la coordination régionale de la sécurité civile;
- participer aux exercices et aux simulations.

■ Pendant un sinistre :

- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- maintenir les liaisons avec les partenaires en communication;
- mettre en place un mécanisme de circulation d'information avec le répondant ministériel en communication;
- collaborer à la mission « Communication » à l'échelle régionale, si elle est activée, en acheminant au Centre de traitement de l'information publique toutes les activités de communication et tous les documents émanant du MTQ pour informer la population;
- assurer le lien avec le CIGC;
- s'assurer de la disponibilité d'un porte-parole du MTQ qui pourra, selon le cas, se rendre sur les lieux de l'événement.
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- apporter un support au rétablissement de la situation.

■ Après un sinistre :

- suivre les demandes des médias et colliger l'information afin de réaliser la revue de presse;
- archiver tous les documents produits dans le contexte de l'activité « Diffusion de l'information »;
- participer à la séance de débriefing de la DT et/ou du CS et assurer le suivi des recommandations, en ce qui a trait aux communications;
- participer aux séances de débriefing de la mission « Communication », s'il y a lieu;
- participer à la rédaction des rapports.

Le palier local

4.1.15 Le contremaître (le chef des opérations)

Le contremaître doit :

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein de son CS;
- fournir le soutien nécessaire pour assurer la sécurité des intervenants de première ligne;
- collaborer à la planification locale des mesures d'urgence;
- évaluer ses besoins, répartir les tâches, participer à des exercices, etc.;
- préparer ses ressources humaines et matérielles à intervenir de manière appropriée.

■ Pendant un sinistre :

- analyser le signalement des problématiques soulevées suivant le monitoring du réseau routier (à ce titre, il peut jouer le rôle de gérant de site décrit au point 4.1.16);
- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- planifier les travaux pour assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau routier.

■ Après un sinistre :

- faire préparer les documents en vue du remboursement des dépenses;
- participer à la séance de débriefing du CS, s'il y a lieu;
- mettre en application à l'interne les recommandations adoptées à la séance de débriefing, s'il y a lieu.

Dans les opérations régulières du MTQ, les rôles suivants, soit le gérant de site, les soutiens au gérant de site et l'intervenant de première ligne, ne sont pas attribués à une personne en particulier. Ces rôles sont d'ailleurs inexistants lors des opérations régulières. Ce n'est que lors de mesures d'urgence et de sécurité civile que ces rôles sont octroyés à une personne dont le statut est fonction de la situation en cours.

4.1.16 Le gérant de site

Le MTQ n'est pas l'unique intervenant à offrir des services aux usagers de la route. Il s'agit en effet d'une responsabilité partagée. Dès lors, la concertation, la communication et le partage d'information entre intervenants et partenaires lors d'une mesure d'urgence ou de sécurité civile sont les éléments clés pour optimiser l'efficacité de l'intervention. C'est dans une perspective d'optimisation des façons de faire au MTQ que la notion de gérant de site est abordée.

La désignation d'un gérant de site s'effectue systématiquement dès qu'un événement mineur, tel que défini au point 5.1, nécessite l'intervention de plus d'un intervenant du MTQ et lors d'événements majeurs. Le rôle de gérant de site peut être tenu par un surveillant du réseau routier, un chef d'équipe, un technicien, un contremaître (chef des opérations), un ingénieur ou toute autre personne désignée par l'autorité visée pour agir à ce titre durant l'événement en cours.

Le gérant de site s'assure de maintenir un lien direct avec le poste de commandement MTQ sur le site et avec les autorités du MTQ concernés selon l'ampleur de la situation. Il est également la personne qui représente le MTQ auprès des partenaires présents sur les lieux de l'événement, le cas échéant. Ils le reconnaissent par le port d'une veste de sécurité propre au gérant de site MTQ.

Le gérant de site dirige les employés du MTQ sur le site. Il prend les décisions opérationnelles relatives à son champ d'expertise ou met en application les décisions des autorités. Lors de la mise en place d'un Centre des opérations d'urgence sur le site (COUS) par la ou les municipalités touchées, le gérant de site soutient le coordonnateur de site dans l'élaboration du plan d'action en participant aux réunions de coordination des opérations. Enfin, il gère la mise en œuvre des actions relevant du MTQ.²¹

Les responsabilités du gérant de site évoluent suivant la progression de l'événement. Ainsi, plus les conséquences de l'événement sont importantes, plus l'autorité de la personne qui joue ce rôle est grande. Selon l'ampleur et la durée de l'événement, le gérant de site peut s'adjoindre au besoin une équipe de soutien ou être remplacé à pied d'œuvre par un employé qualifié pour la suite des opérations.

Le rôle de gérant de site peut être relayé d'une personne à une autre pour un même événement, selon les intervenants présents sur les lieux du sinistre et selon l'évolution de la gravité de l'événement.

²¹ Adapté du *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, Ministère de la Sécurité publique, février 2008.

Le gérant de site doit :

■ **Pendant un sinistre :**

- appliquer le processus d’alerte et de mobilisation tel qu’il est défini au point 5.1.4;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d’intervention défini au point 5.1.1;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- planifier les travaux pour assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau routier.

■ **Après un sinistre :**

- participer à la séance de débriefing à titre de gérant de site.

4.1.17 Le soutien au gérant de site

À l'occasion d'événements aux conséquences majeures, le gérant de site peut demander à un ou plusieurs intervenants présents ou non sur le site d'agir à titre de soutien.

L'équipe de soutien au gérant de site assiste ce dernier dans la circulation et la cueillette des informations. Si elle est mandatée pour le faire par le gérant de site, elle peut assurer le lien entre les intervenants du MTQ et les partenaires sur le site, sans toutefois participer aux rencontres officielles du COUS qui obligent la présence du gérant de site. L'équipe de soutien au gérant de site peut également assurer le lien avec le CIGC, le chef du CS concerné, le répondant régional en communication et le répondant régional en sécurité civile. Aucun pouvoir décisionnel ne lui est dévolu.

L'intervenant nommé à cet égard doit :

■ Pendant un sinistre :

- soutenir le gérant de site dans ses fonctions;
- jouer un rôle dans la cueillette et la transmission de l'information auprès des divers destinataires (coordonnateur local en mesures d'urgence, CIGC, répondant régional en communication, répondant régional en sécurité civile, partenaire, etc.);
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- apporter un support au rétablissement de la fonctionnalité du réseau routier.

■ Après un sinistre :

- participer à la séance de débriefing à titre de soutien au gérant de site.

4.1.18 L'intervenant de première ligne

L'intervenant de première ligne est la première personne du MTQ qui se rend sur le lieu du sinistre, en raison de la nature de son travail, du type de véhicule mis à sa disposition quotidiennement et des équipements de protection à sa disposition. Cette personne a une formation minimale en mesures d'urgence et en sécurité civile.

L'intervenant de première ligne doit :

■ Pendant un sinistre :

- appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- accomplir et être imputable des actions qui lui sont attribuées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- jouer le rôle de gérant de site lorsque cela lui est demandé;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- participer à la rédaction des rapports;
- planifier les travaux pour assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau routier.

■ Après un sinistre :

- participer à la séance de débriefing à titre d'intervenant de première ligne.

4.2 L'appropriation de la mission « Transport »

La mission « Transport » du PNSC prévoit la disponibilité et l'accès aux infrastructures, aux équipements et aux ressources des transporteurs routiers, ferroviaires, aériens et maritimes, des secteurs tant privés que publics, en vue de rétablir la circulation dans les meilleurs délais et d'acheminer du secours et des marchandises.

Les activités de cette mission peuvent toucher l'exécution des travaux de réfection et d'entretien d'urgence sur les autoroutes et les routes jugées prioritaires, le contrôle d'accès aux routes, l'établissement d'itinéraires de rechange, l'escorte et l'information, la mobilisation et la coordination des organismes et des entreprises de transport en commun.

À titre de responsable de cette mission, le MTQ doit être en mesure :

- de fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- de fournir les moyens de transport terrestre, aérien, maritime et ferroviaire pour satisfaire les besoins exprimés;
- d'entretenir, de remettre en état ou de mettre en place les infrastructures nécessaires;
- de fournir ses ressources et son expertise.

L'élaboration et l'actualisation de la mission « Transport » du PNSC relèvent du responsable de mission. De plus, celui-ci doit s'assurer que les partenaires connaissent précisément le rôle et les responsabilités qui leur sont dévolus dans le contexte de la mission « Transport ».

L'annexe V présente de façon détaillée la mission « Transport » du PNSC.

4.3 La coordination des actions et la concertation des partenaires

Le MTQ n'est pas l'unique intervenant à offrir des services aux usagers de la route. Il s'agit en effet d'une responsabilité partagée. Dès lors, la concertation, la communication et le partage d'information entre les intervenants au préalable sont les éléments clés pour optimiser l'efficacité lors des interventions.

Dans le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, le MTQ entend mettre en œuvre des moyens pour resserrer les liens de collaboration avec les partenaires.

Différentes tables interministérielles permettent de s'assurer, au moment de la préparation ou de l'intervention et du rétablissement, que les partenaires en sécurité civile se soient bien compris, qu'il y a concertation et coordination des actions de chacun. Advenant un manquement d'un partenaire, ces tables constituent les plateformes appropriées pour faire part des problèmes éprouvés et pour les régler.

Ces tables regroupent donc :

- le responsable ministériel en sécurité civile, qui siège au CSCQ;
- le coordonnateur ministériel en sécurité civile, qui siège à l’OSCQ;
- les coordonnateurs régionaux en sécurité civile, qui siègent à l’ORSC.

Par ailleurs, le MTQ et chacune de ses directions concernées par la mission « Transport » du PNSC déterminent les modalités de fonctionnement et de communication avec leurs partenaires :

- ils tiennent à jour un bottin des partenaires de la mission « Transport »;
- une ou des personnes de ces directions peuvent être rapidement alertées par téléavertisseur, jour et nuit, en cas de sinistre;
- des rencontres de sensibilisation peuvent avoir lieu lorsque cela est nécessaire, à l’échelle régionale ou provinciale.

4.4 La planification des mesures d’urgence et de sécurité civile

Outre le PMMUSC et les PRMUSC, d’autres plans existent à l’échelle ministérielle, régionale et locale. Ils constituent également des mesures de traitement retenues par le MTQ pour atténuer ou éliminer divers risques.

La finalité de chacun de ces plans leur est spécifique. Certains prévoient des mesures de prévention, de préparation, d’intervention et de rétablissement particulières, tandis que d’autres ont pour objet d’assurer la continuité des activités du MTQ advenant un sinistre majeur.

Les points suivants font le recensement des plans actuellement en vigueur.

4.4.1 Les plans de mesures d’urgence d’aéroport du MTQ

Rappelons que le MTQ est propriétaire de 27 aéroports, dont 24 possèdent des certificats d’aéroport. Le MTQ a préparé un Plan de mesures d’urgence d’aéroport (PMUA) pour aider les responsables des aéroports à réaliser leur PMUA conformément aux exigences de sûreté et de sécurité de Transports Canada.

Le chapitre 9 du TP-312, *Aérodromes - Normes et pratiques recommandées* (4^e éd., mars 1993), qui concerne les plans et les services d’urgence, continue de s’appliquer aux aéroports du MTQ jusqu’à ce que son contenu soit intégré à la partie III, sous-partie II (sous-partie 302), du Règlement de l’aviation canadien (RAC).

Le projet de règlement sur la planification d’urgence aux aéroports a été pré-publié dans la *Gazette du Canada*, partie I, le 7 octobre 2006. Ce règlement a été promulgué à l’automne 2007 et est entré en vigueur le 28 novembre 2008.

De plus, les *Mesures de sûreté aux aéroports*, qui découlent de la Loi sur l’aéronautique, obligent les aéroports à détenir un plan de mesures d’urgence et à

faire des exercices pour les deux urgences suivantes : alerte à la bombe et détournement d'aéronef.

4.4.2 Les sites stratégiques

Le MTQ réalise des plans d'intervention spécifiques à certains sites stratégiques identifiés en territoire, à titre d'exemple, le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le tunnel Ville-Marie, le pont Laviolette, etc. Ces plans sont élaborés et mis en œuvre lorsque requis par les DT.

4.4.3 Les plans gouvernementaux d'intervention particulière sous la responsabilité de l'OSCQ

Outre le PNSC, d'autres plans gouvernementaux particuliers touchent le MTQ de façon particulière :

- le *Plan gouvernemental de gestion du risque inondation*;
- la planification de la sécurité civile à l'échelle municipale – contamination par les cyanobactéries d'un plan d'eau servant de réservoir d'eau potable;
- la gestion commune d'interventions majeures (à venir).

L'activation d'un de ces plans se fait par le MSP à la suite d'une demande d'intervention d'un partenaire d'une ORSC ou d'un partenaire de l'OSCQ.

4.5 La collaboration avec d'autres instances en sécurité civile

Des ententes de collaboration ont été signées, par le gouvernement du Québec (qui engage le MTQ) ou par le MTQ même avec d'autres instances en sécurité civile : les partenaires gouvernementaux et privés, les gouvernements des autres provinces, le gouvernement fédéral et certains États américains.

4.5.1 Les ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux du Québec ou d'autres provinces et des partenaires du secteur privé

Le MTQ peut signer des ententes ou prévoir des modalités de fonctionnement avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé, dans le but de faire face à toute situation d'urgence.

Actuellement, le MTQ a établi des ententes avec :

- la Sûreté du Québec (SQ);
- le MSP;
- la STQ;
- le Canadien National (CN);
- le Service aérien gouvernemental (SAG);
- le ministère des Transports de l'Ontario.

L'annexe VI présente le détail des ententes de collaboration du MTQ avec ces partenaires.

4.5.2 Les ententes de collaboration du MTQ avec le gouvernement fédéral

Les ministères et les organismes du gouvernement du Québec peuvent aussi avoir recours, par l'entremise de leurs homologues du gouvernement fédéral, à des ententes de collaboration. Ainsi, il est possible que le MTQ s'adresse à un ministère ou à un organisme du gouvernement fédéral pour établir des modalités de collaboration dans son champ de compétence. Dans le domaine de la sécurité civile, il n'y a pas d'entente à l'heure actuelle.

4.5.3 Les ententes de collaboration et les accords internationaux du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec peut, en vertu d'ententes officielles ou d'accords internationaux, fournir ses ressources ou recourir à des ressources hors Québec, soit pour ses activités habituelles ou ses opérations en matière de sécurité civile.

L'annexe VII présente une liste des ententes de collaboration et des accords internationaux qui peuvent être utilisés par le gouvernement du Québec.

4.6 Le prêt de personnes-ressources entre DT

Deux mécanismes prévoient le prêt de personnes-ressources entre les DT, lorsque le besoin s'en fait sentir :

- il peut y avoir des ententes préétablies entre des DT limitrophes concernant les modalités de prêt de personnes-ressources;
- le prêt de personnes-ressources peut être effectué par l'entremise des mécanismes de coordination existant au sein du MTQ. Ainsi, une DT peut effectuer une demande auprès du coordonnateur ministériel en sécurité civile. Ce dernier fera le nécessaire pour y répondre.

Les expériences passées ont démontré que le prêt de personnes-ressources est plus efficace lorsque chaque membre du personnel « prêté » a son véhicule, son matériel et ses outils de communication.

4.7 La formation aux employés engagés dans les mesures d'urgence et de sécurité civile

En vue de satisfaire aux besoins de la population, le MTQ compte sur des personnes compétentes et bien formées, capables d'intervenir dans de multiples situations d'urgence et de sécurité civile. Pour ce faire, divers programmes de formation sont en place ou devraient être implantés sous peu pour répondre aux besoins continus en cette matière.

Selon l'évolution des mandats en fait de sécurité civile, des formations spécifiques peuvent être données. De façon générale, la formation en sécurité civile traite les aspects suivants :

1. « Actualisation des plans régionaux »;
2. « Gestion d'un événement »;
3. « Introduction à la sécurité civile »;
4. « Atelier de sensibilisation sur le processus de retour d'expérience »;
5. « Organisation des exercices en sécurité civile »;
6. « Communication en situation de crise ».

Outre ces formations, la CMSC prévoit faire un exercice d'alerte ou un exercice de table, ou les deux à la fois, au moins une fois par année afin de vérifier les processus établis.

4.8 Le Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Le MTQ a élaboré le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence* pour aider les gestionnaires à répondre aux différents besoins du personnel en poste et de leur famille durant une situation d'urgence. Ce guide propose les mesures et les moyens à prendre, les activités à planifier et à organiser, les outils de communication à utiliser et à concevoir et il désigne les personnes et les partenaires dont la collaboration est essentielle pour la mise sur pied des mesures, des moyens ou des activités proposés.

L'annexe VIII présente le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence*.

4.9 L'accès prioritaire à la composition (système APC)

Industrie Canada, en collaboration avec les organismes de mesures d'urgence fédéraux, provinciaux et municipaux ainsi que les compagnies de téléphone, a créé une technique pour la gestion des données à l'accès prioritaire à la composition (système APC) (auparavant connu sous le nom de « contrôle de la charge de ligne »). Le système APC permet de désigner les lignes téléphoniques jugées essentielles en situation de crise et de les identifier au moyen d'un accès prioritaire à une tonalité en cas de surcharge temporaire du réseau téléphonique.

Pour bénéficier de ce service, tout en assurant la confidentialité des données nominatives, la CMSC a été désignée comme responsable du système APC pour le MTQ et la STQ.

Au MTQ, le processus d'inscription et de mise à jour est actuellement en révision.

4.10 Le monitoring du réseau routier

Le monitoring du réseau routier est l'ensemble des activités nécessaires pour avoir, en continu, une connaissance adéquate de l'état et de l'utilisation du réseau dans le but d'intervenir rapidement et de mettre en action les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, leur porter assistance ainsi que pour maintenir la fonctionnalité du réseau et la fluidité de la circulation. La connaissance de l'état du réseau se traduit par

la détection de toutes nouvelles anomalies observables liées aux infrastructures routières qui sont susceptibles d'affecter, à court terme, la sécurité des usagers ou la fluidité du réseau.

Le monitoring du réseau routier est encadré par le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, présenté à l'annexe IX. Ce cadre oriente les gestionnaires dans la réalisation de toutes les activités de monitoring. Ces activités sont regroupées sous trois produits et services (P/S) d'exploitation.

Premièrement, la connaissance du réseau regroupe les activités d'exploitation des centres d'appels, des centres de gestion de la circulation ou des centres intégrés de monitoring et de patrouille du réseau en été et en hiver. Ces activités ont pour objectif la collecte de données en temps réel relatives à l'état et à l'utilisation du réseau.

Deuxièmement, l'assistance à l'utilisateur compte une seule activité du même nom qui se concrétise par la réalisation des actions urgentes nécessaires pour protéger les usagers en difficulté et maintenir une circulation sécuritaire en cas d'accident ou de panne.

Finalement, l'activation des plans d'intervention, comptant aussi une seule activité du même nom, consiste à aviser les personnes responsables de ces plans d'une situation qui nécessite leur mise en place.

4.11 La surveillance des structures

En tout temps, c'est-à-dire jour et nuit, sept jours par semaine, deux ingénieurs en structure, de la DS, sont disponibles pour répondre aux besoins en matière de soutien technique des DT lorsque survient une urgence qui implique une structure.

4.12 Des précisions sur l'attribution de contrats dans une situation d'urgence

Lors d'une situation d'urgence, les lois en vigueur au Québec continuent de s'appliquer normalement. Certaines contiennent toutefois des dispositions particulières qui, si elles doivent être activées, facilitent la fourniture des services et des biens dont la société québécoise peut avoir besoin en pareilles circonstances.

Le Règlement sur les contrats d'approvisionnement, de construction et de services des ministères et des organismes publics s'applique partiellement aux contrats conclus en situation d'urgence lorsque la sécurité des personnes ou des biens est en cause. Ainsi, le MTQ peut conclure, à la place du directeur général des achats, un contrat en situation d'urgence si la sécurité des personnes ou des biens est en cause. Par ailleurs, le MTQ doit faire rapport au Secrétariat du Conseil du trésor des cas où l'autorisation du sous-ministre, du dirigeant de l'organisme ou du directeur général des achats a été donnée pour effectuer un paiement en exécution d'un contrat conclu en situation d'urgence.

D'autre part, au MTQ, le Règlement modifiant le règlement autorisant la signature par un fonctionnaire de certains actes, documents ou écrits énonce ceci :

« Un directeur général, un directeur, un chef de service, le directeur des ressources financières et, aux fins de l'accomplissement du mandat de l'unité administrative dont ils ont la responsabilité, un directeur territorial et un chef de service d'une direction territoriale sont autorisés à conclure des contrats en situation d'urgence, alors que la sécurité des personnes ou des biens est en cause, conformément au paragraphe 8e du deuxième alinéa de l'article 16 du Règlement sur les contrats d'approvisionnement, de construction et de services des ministères et des organismes publics, édicté par le décret numéro 961-2000 du 16 août 2000. »

4.13 Les ententes conclues avec les fournisseurs

Le MTQ et chacune de ses directions possèdent l'inventaire de leurs fournisseurs, ce qui leur permet d'avoir un portrait global de la situation. Le MTQ a également pris des ententes avec ceux-ci, où sont respectés les principes suivants :

- dans les ententes avec les fournisseurs, le MTQ peut aller jusqu'à s'assurer qu'ils sont en mesure de respecter leurs engagements même en cas de sinistre;
- ce sont les DT qui déterminent les modalités de fonctionnement avec leurs fournisseurs;
- les fournisseurs doivent pouvoir être joints par téléphone jour et nuit;
- les DT doivent tenir à jour un bottin des fournisseurs.

4.14 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de préparation

Le tableau 3 donne le détail des directions du MTQ responsables de l'application de mesures de préparation à l'intervention relativement aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 3 — L'expertise du MTQ en matière de préparation

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes. - Inventaire complet des génératrices appartenant au MTQ.
Centres intégrés de gestion de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Centre d'appels. - Liens avec les partenaires. - Information aux usagers.
Direction des contrats et des ressources matérielles	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrement concernant les télécommunications (téléphonie cellulaire, téléavertisseur, télécopieur, téléinformatique, liens avec les compagnies de téléphone, etc.).
Direction des ressources financières	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrement en matière de ressources financières. - Lien avec le MSP pour les programmes de financement.
Direction des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> - Relations de travail. - Formation.
Direction du soutien aux opérations	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise conseil en matière d'opérations. - Formation. - Élaboration d'outils de soutien aux opérations.

Unité administrative	Expertise
Direction des structures	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité en tout temps d'ingénieurs en structure pour répondre aux urgences.
Direction du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise géotechnique. - Entente avec le MSP.
Direction de la planification	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise et information en géomatique et cartographie.
Direction du transport terrestre des personnes	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec les fournisseurs.
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> - Structure permanente de relationnistes - Table des communicateurs du MTQ. - Formation des porte-parole. - Inforoutière.
Direction du transport routier des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec l'industrie du transport. - Information.
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec les milieux de transport aérien, maritime et ferroviaire.
Directions territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile. - Plans d'intervention spécifique. - Lien avec les partenaires régionaux. - Bottin régional. - Surveillance. - Plan de contournement.
Service de la sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise conseil en matière de sécurité civile aux DT. - Coordination des activités relatives à la préparation des moyens pour faire face aux sinistres. - Formation. - PMMUSC. - Élaboration d'outils de soutien à la gestion de sinistres. - Veille et disponibilité en tout temps. - Lien avec les partenaires au sein du PNSC. - Bottin ministériel.

Chapitre 5 — Les mesures d'intervention

L'intervention est définie comme l'ensemble des mesures prises immédiatement avant, pendant ou immédiatement après une situation d'urgence pour préserver la vie, répondre aux besoins essentiels des personnes ainsi que sauvegarder les biens et l'environnement²². Les mesures d'intervention permettent d'atténuer ou d'éliminer les conséquences d'un événement.

La décision quant à l'entrée en action du MTQ à l'occasion d'une situation d'urgence s'appuie sur :

- le jugement porté sur la situation par les autorités du MTQ à l'échelle locale, régionale et ministérielle;
- une demande officielle d'intervention provenant des autorités gouvernementales en matière de sécurité civile.

Cette décision est prise en fonction des responsabilités du MTQ qui lui sont imparties par sa loi constitutive, le Code de la sécurité routière ou encore en fonction de celles qui lui sont dévolues dans le PNSC.

Au moment de l'entrée en action du MTQ, la décision relative au besoin de coordination revient au coordonnateur local en mesures d'urgence, au coordonnateur régional en sécurité civile ou au coordonnateur ministériel en sécurité civile, selon le niveau d'intervention requis. La nature et l'ampleur de l'événement conditionnent la mobilisation des ressources appropriées.

5.1 Les mesures d'intervention générales

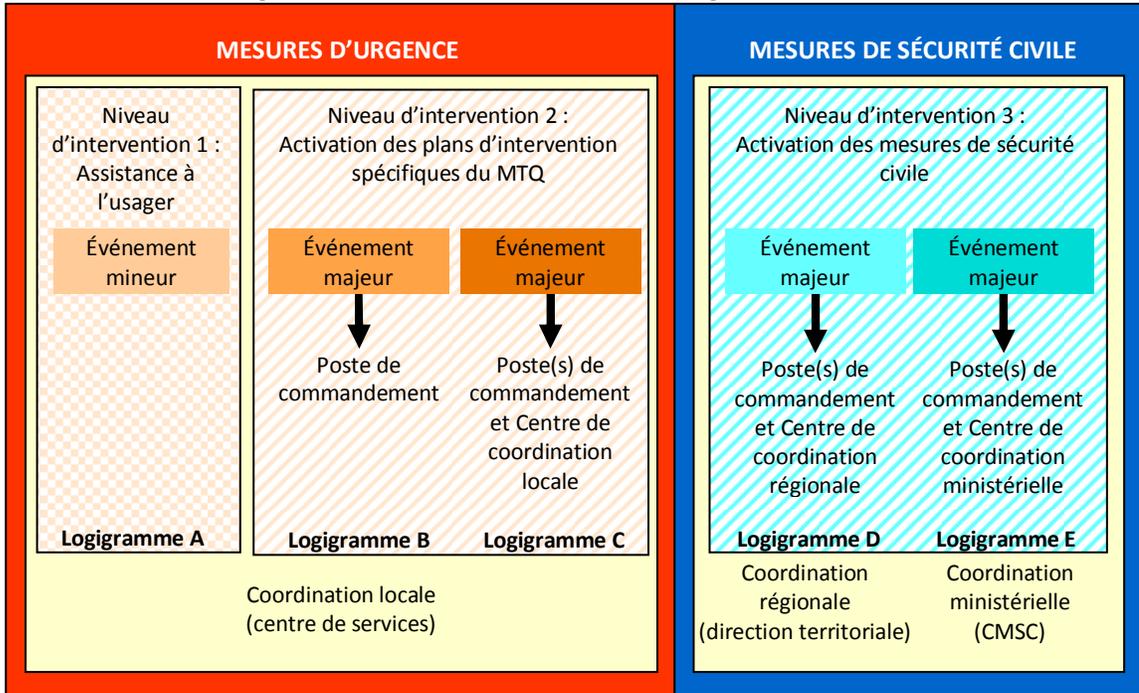
Les mesures d'intervention générales s'appliquent à toute situation d'urgence impliquant le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ou nécessitant le déploiement de la mission « Transport » du PNSC.

5.1.1 Les mesures d'urgence et de sécurité civile

Deux types de mesures peuvent être déployés pour pallier une situation d'urgence impliquant le MTQ, soit les mesures d'urgence et les mesures de sécurité civile. Ces dernières font référence à trois produits et services issus de la liste des activités normalisées du MTQ (annexe X). La figure suivante montre graphiquement ces deux types de mesures ainsi que leurs ramifications. Chacun des éléments représentés fait l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

²² *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].

Figure 2 — Les mesures d'intervention générales



Les mesures d'urgence débutent par l'assistance à l'utilisateur (premier niveau d'intervention) et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention (deuxième niveau d'intervention). Elles sont gérées à l'échelle locale par les ressources des CS. Lorsque l'événement dépasse la capacité d'intervention locale et nécessite la mise en place d'un mécanisme de coordination à l'échelle régionale et/ou ministérielle, les mesures d'urgence font place aux mesures de sécurité civile (troisième niveau d'intervention). Ces dernières s'inscrivent donc dans la continuité des mesures d'urgence, lorsque l'événement requiert un niveau de gestion et de coordination de plus grande envergure.

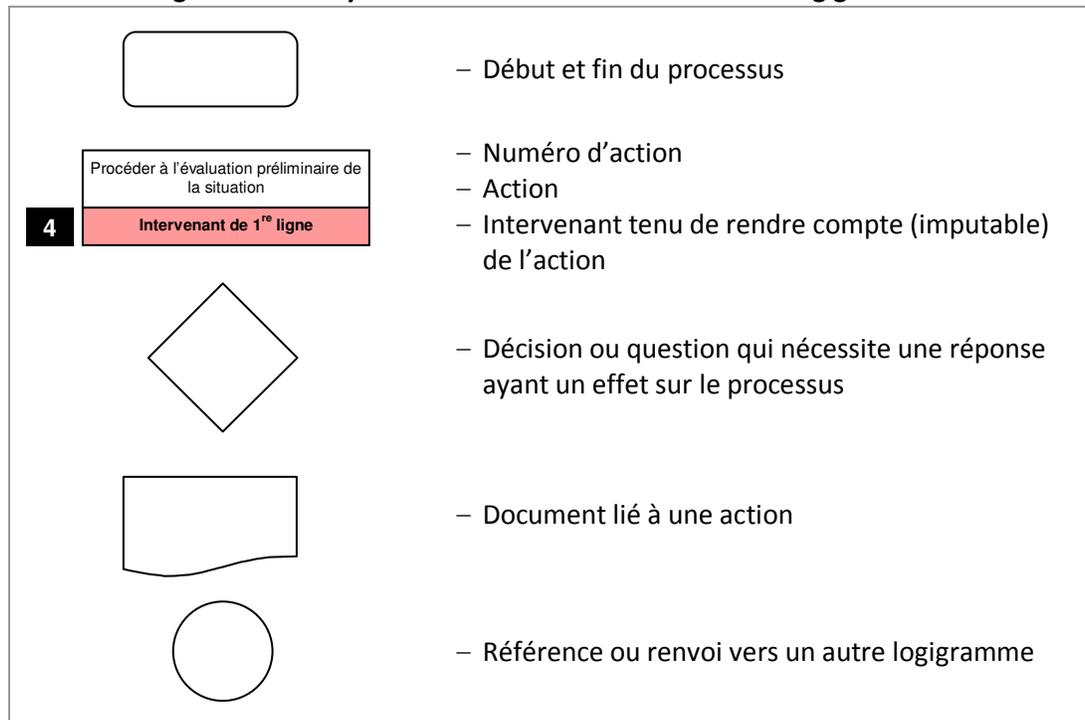
Ces deux grands types de mesures d'intervention générales se déploient en une échelle de gradation des événements permettant d'apporter une réponse appropriée, qui correspond à l'ampleur de la situation en cours. Cette gradation est fonction de l'importance des conséquences générées. Ainsi, l'événement peut être mineur ou majeur et peut nécessiter la mise en œuvre d'un mécanisme de gestion et de coordination de plus ou moins grande envergure dépendamment de la durée de l'événement, des répercussions sur les usagers de la route et/ou sur les populations riveraines, du nombre d'intervenants actifs pour rétablir la fonctionnalité du réseau, de l'ampleur et de l'étendue des dommages, de la nature de la couverture médiatique (opérationnelle ou stratégique)²³. Au total, l'échelle de gradation contient cinq niveaux d'événements qui ont été traduits dans un processus ministériel d'intervention. Ce

²³ Opérationnelle : Couverture médiatique locale ou régionale, porte sur des faits ou l'application d'un programme, impact limité ou aucun impact sur l'image du MTQ.
Stratégique : Couverture médiatique nationale, s'intéresse aux orientations, impact possible sur l'image du MTQ.

dernier expose, à l'aide de logigrammes²⁴, les actions à effectuer selon l'ampleur des conséquences. Les logigrammes, désignés par les lettres de A à E, s'inscrivent dans la continuité l'un de l'autre puisqu'ils sont partie prenante du même processus ministériel d'intervention.

Le processus ministériel d'intervention constitue le standard mis en œuvre en territoire afin d'assurer un niveau de service adéquat. Toutefois, les procédures le soutenant sont propres aux DT. La figure suivante fournit des explications quant aux symboles normalisés utilisés dans les logigrammes²⁵.

Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes

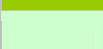
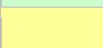
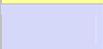


Le tableau suivant indique les couleurs utilisées dans les logigrammes. Ces dernières correspondent aux différentes catégories d'intervenants tenus de rendre compte des actions inhérentes au processus ministériel d'intervention.

²⁴ Le terme « logigramme » provient de l'anglais *flowchart*. Cet outil d'analyse permet une représentation graphique, sous la forme d'un réseau de symboles, des activités ou étapes *principales* constitutives d'un processus. Applicable à n'importe quel domaine, cet outil, qui permet d'illustrer l'enchaînement logique et chronologique des opérations et des décisions majeures dans un processus, est également utilisé pour la rédaction d'une procédure.

²⁵ Les logigrammes soutenant le processus ministériel d'intervention sont adaptés de la norme ISO 10005 sur les systèmes de gestion de la qualité.

Tableau 4 — Les couleurs utilisées dans les logigrammes

Fonction	La couleur et son numéro personnalisé
Intervenant de première ligne	 255-153-153
Gérant de site	 255-0-0
Soutien au gérant de site	 218-0-0
Contremaître (chef des opérations)	 128-0-0
Chef du centre de services	 255-204-153
Coordonnateur local en mesures d'urgence	 100-50-0
Centre intégré de gestion de la circulation (CIGC)	 0-204-255
Coordonnateur régional en sécurité civile	 0-0-128
Répondant régional en sécurité civile	 51-102-255
Répondant régional en communication	 204-236-255
Responsable ministériel en sécurité civile	 0-51-51
Responsable ministériel délégué en sécurité civile	 0-128-128
Sous-ministres adjoints de la DGMO et de la DGQE	 105-205-155
Coordonnateur ministériel en sécurité civile	 0-255-0
Chef du Service de la sécurité civile	 153-204-0
Responsable de la mission « Transport »	 204-255-204
Responsables d'activité et de soutien de la mission « Transport »	 255-255-153
Directeur des communications	 214-216-250
Répondant ministériel en communication	 132-137-240

■ Mesures d'urgence

Le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier* définit les deux premiers niveaux d'intervention qui constituent les mesures d'urgence, soit l'assistance à l'utilisateur et l'activation des plans d'intervention. Ces deux premiers niveaux correspondent sur le terrain à trois types d'événements, soit l'événement mineur, l'événement majeur avec poste de commandement et l'événement majeur avec poste de commandement et centre de coordination locale de mesures d'urgence.

Niveau d'intervention 1 – Assistance à l'utilisateur²⁶ : Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou circulant sur le réseau (présence de débris, etc.), assister les usagers en difficulté, assurer le maintien sécuritaire de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau.

Événement mineur (logigramme A)

L'événement mineur est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et qui peut endommager les infrastructures du MTQ sans mettre en cause leur intégrité. Toutefois, les conséquences de l'événement mineur sur la fluidité de la circulation sont considérées somme toute comme négligeables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature opérationnelle²⁷.

Si plus d'un intervenant du MTQ est requis sur le site pour rétablir la fonctionnalité du réseau, un gérant de site est nommé pour assurer la coordination de l'intervention du MTQ et la liaison avec les intervenants du MTQ et les partenaires présents sur le site, le cas échéant.

Voici quelques exemples d'événements mineurs :

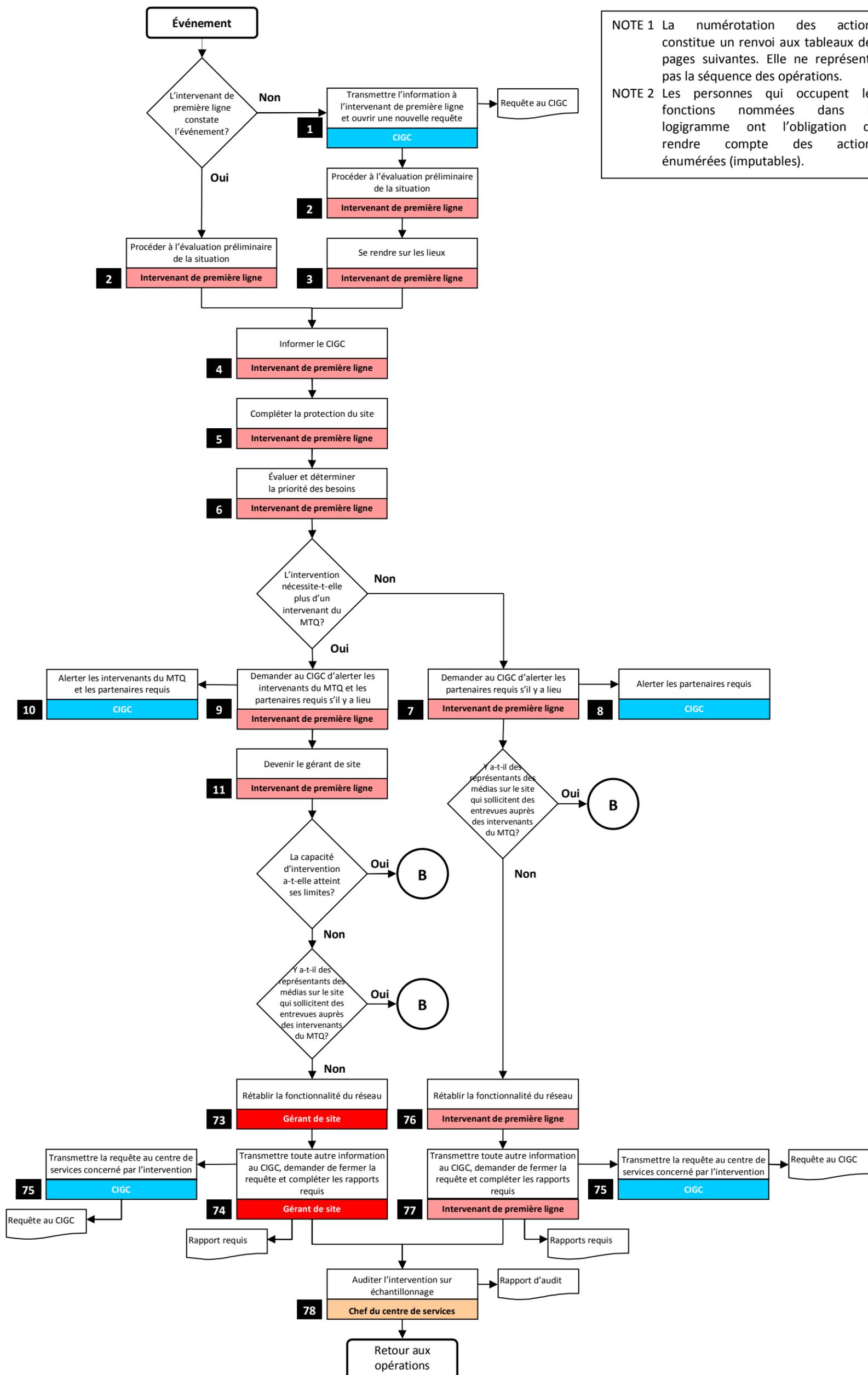
- débris sur une voie de circulation;
- véhicule en panne;
- animal mort sur une voie de circulation;
- fermeture partielle d'une route ou entrave d'une voie;
- accident sans décès et/ou blessé grave;
- accumulation d'eau sans fermeture de route;
- bris d'un lampadaire;
- trou dans la chaussée;
- etc.

²⁶ Le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* est présenté à l'annexe IV.

²⁷ Opérationnelle : Couverture médiatique locale ou régionale qui porte sur des faits ou sur un événement ponctuel (ex. : informations qui peuvent intéresser davantage les chroniqueurs à la circulation).

Processus d'intervention

Logigramme A – Événement mineur



NOTE 1 La numérotation des actions constitue un renvoi aux tableaux des pages suivantes. Elle ne représente pas la séquence des opérations.

NOTE 2 Les personnes qui occupent les fonctions nommées dans le logigramme ont l'obligation de rendre compte des actions énumérées (imputables).

Événement mineur — Logigramme A

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : CIGC				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
1	Transmettre l'information à l'intervenant de première ligne et ouvrir une nouvelle requête.	Lorsque l'événement est rapporté par un partenaire ou autre.	Par téléphone ou par radiocommunication.	Ouverture de la requête au CIGC.
8	Alerter les partenaires requis.	À la demande de l'intervenant de première ligne.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.
10	Alerter les intervenants du MTQ et les partenaires requis.	À la demande du gérant de site.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
2	Procéder à l'évaluation préliminaire de la situation.	Dès réception de l'information par le CIGC.	En s'assurant d'avoir toute l'information nécessaire. En observant, en déterminant les risques et les besoins spécifiques.	
3	Se rendre sur les lieux.	Dès que cela est possible.	En se référant au processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
4	Informé le CIGC.	Après avoir procédé à l'évaluation préliminaire de la situation et tout au long de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication.	

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
5	Compléter la protection du site.	Dès son arrivée sur le site, après avoir procédé au stationnement du véhicule, à l'évaluation des risques et être descendu du véhicule.	En se référant au processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
6	Évaluer et déterminer la priorité des besoins.	Dès que la protection du site est achevée.	Évaluer les besoins : <ul style="list-style-type: none"> - en considérant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation; - en observant les lieux en tenant compte de l'information disponible; - en se déplaçant dans l'accotement, si cela est possible, ou dans l'aire protégée; - en communiquant avec les autres intervenants présents ou avec les partenaires, s'il y a lieu. Déterminer la priorité des besoins : <ul style="list-style-type: none"> - en fonction des risques constatés et des délais d'intervention requis. 	
7	Demander au CIGC d'alerter les partenaires requis, s'il y a lieu.	Dès que l'évaluation et la priorisation des besoins sont achevées.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication.	
9	Demander au CIGC d'alerter les intervenants du MTQ et partenaires requis, s'il y a lieu.	Dès que l'évaluation et la priorisation des besoins sont achevées.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication.	
11	Devenir le gérant de site.	S'il y a plus d'un intervenant du MTQ sur le site.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site. Informer le CIGC de sa nomination.	

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
76	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant les cônes dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
77	Transmettre toute autre information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication, en informant le CIGC de la fin de l'événement. En consignnant toute l'information dans les rapports requis.	Rapports requis.

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
73	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant les cônes dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
74	Transmettre toute autre information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication, en informant le CIGC de la fin de l'événement. En consignnant toute l'information dans les rapports requis.	Rapports requis.

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
78	Auditer l'intervention sur échantillonnage.	Après l'intervention.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.

Niveau d'intervention 2 – Activation des plans d'intervention spécifiques du

MTQ : Mise en œuvre des procédures établies en situation d'urgence spécifique du MTQ (gestion de la circulation, communication, etc.), collecte et transmission des informations requises, fermetures complètes ou partielles de routes, maintien de la circulation (chemins de détour, plan de message) et rétablissement de la fonctionnalité du réseau (réouverture de routes).

Événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement (logigramme B)

L'événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont considérables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature stratégique²⁸. Ces conséquences nécessitent la mise en œuvre des plans d'intervention, ce qui entraîne systématiquement la mise en place d'un poste de commandement MTQ (PC-MTQ) sur les lieux et la nomination d'un gérant de site pour assurer la coordination de l'intervention du MTQ et la liaison avec les intervenants du MTQ et les partenaires présents sur le site, le cas échéant.

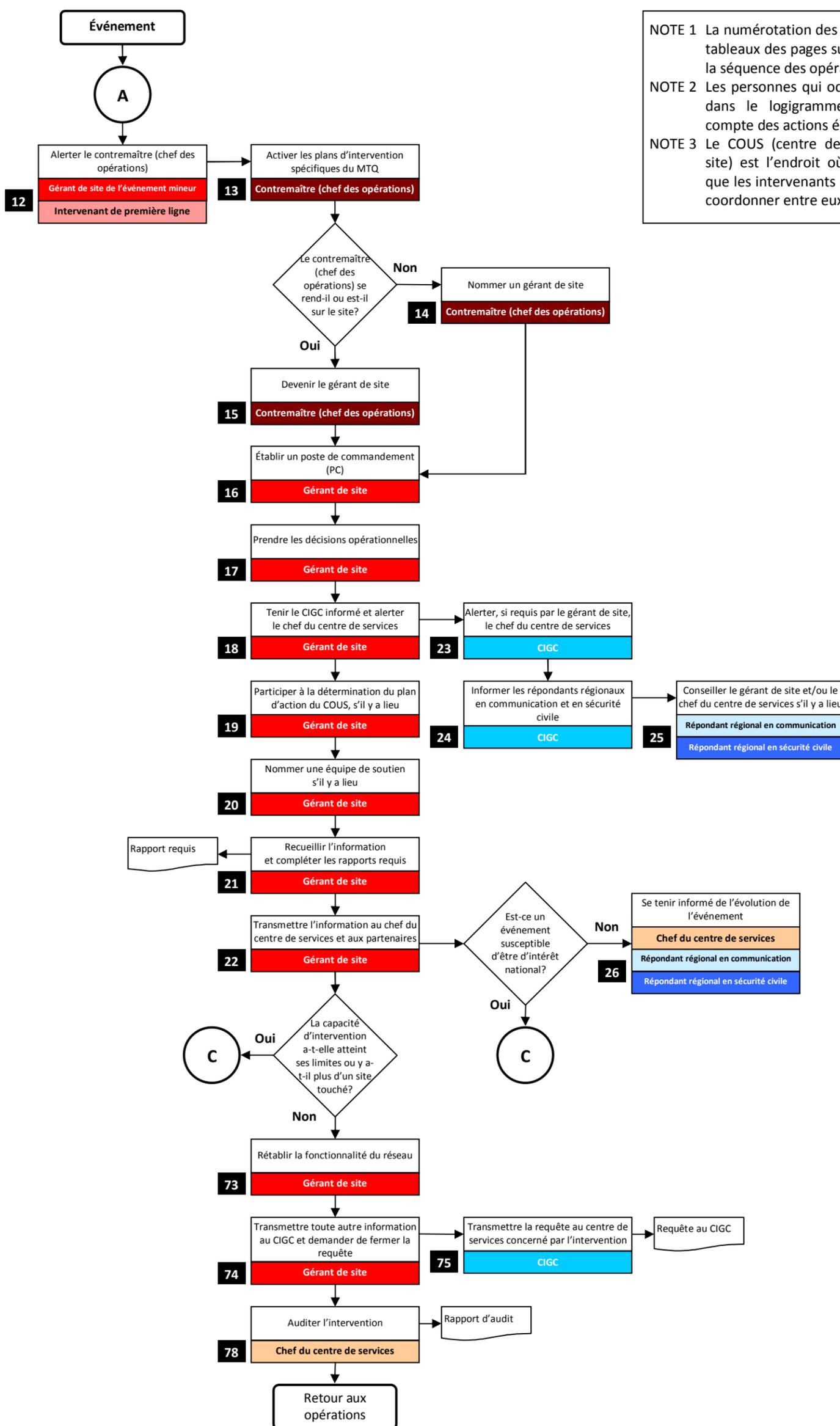
Voici quelques exemples d'événements majeurs avec mise en place d'un poste de commandement :

- accident avec blessé grave, voire mortel;
- accident impliquant un autobus;
- fermeture d'une autoroute ou d'une route nationale;
- congestion majeure;
- alerte à la bombe;
- déversement majeur (liquide – matières dangereuses);
- bris majeur d'une infrastructure du MTQ (exemples : pont, portique de signalisation, tour d'éclairage);
- carambolage;
- événement mineur générant une couverture médiatique de nature stratégique;
- etc.

²⁸ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'entrevue avec un responsable du MTQ).

Processus d'intervention

Logigramme B — Événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement



NOTE 1 La numérotation des actions constitue un renvoi aux tableaux des pages suivantes. Elle ne représente pas la séquence des opérations.

NOTE 2 Les personnes qui occupent les fonctions nommées dans le logigramme ont l'obligation de rendre compte des actions énumérées (imputable).

NOTE 3 Le COUS (centre des opérations d'urgence sur le site) est l'endroit où converge toute l'information que les intervenants sur le terrain possèdent afin de coordonner entre eux leurs opérations.

Événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement — Logigramme B

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
12	Alerter le contremaître (chef des opérations).	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites et/ou lorsqu'il y a présence de représentants des médias sur le site qui sollicitent des entrevues auprès des intervenants du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
12	Alerter le contremaître (chef des opérations).	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites et/ou lorsqu'il y a présence de représentants des médias sur le site qui sollicitent des entrevues auprès des intervenants du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

QUI? : CONTREMAÎTRE (CHEF DES OPÉRATIONS)

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
13	Activer les plans d'intervention spécifiques du MTQ.	Après avoir été alerté par le gérant de site de l'événement	Selon les plans et les procédures (notamment la PO-01) établis dans les centres des services concernant la gestion de la circulation, les	Plans d'intervention spécifiques du MTQ.

QUI? : CONTREMAÎTRE (CHEF DES OPÉRATIONS)

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
		mineur ou l'intervenant de première ligne.	communications, les plans de message, etc.	
14	Nommer un gérant de site.	Après avoir pris la décision de ne pas se rendre sur le site.	<ul style="list-style-type: none"> - En nommant l'intervenant de première ligne ou en laissant le gérant de site de l'événement mineur en place ou - En nommant une autre personne déjà en place sur les lieux ou une personne qui devra se rendre sur les lieux. 	
15	Devenir gérant de site.	Dès son arrivée sur les lieux.	<p>En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site.</p> <p>En portant la veste de sécurité marquée « gérant de site ».</p> <p>En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site. Informer le CIGC de sa nomination.</p>	

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
16	Établir un poste de commandement (PC).	Dès la prise en charge du site.	<p>En indiquant clairement quel véhicule servira de poste de commandement.</p> <p>En informant les intervenants du MTQ, le CIGC et les partenaires présents sur les lieux de l'établissement du poste de commandement du MTQ et de son emplacement. Informer le CIGC.</p>	Mise à jour de la requête au CIGC.
17	Prendre les décisions opérationnelles.	Tout au long de l'intervention.	<p>En considérant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.</p> <p>En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible.</p> <p>En communiquant avec les autres intervenants du MTQ présents et avec les partenaires.</p> <p>En déterminant les risques et les besoins spécifiques.</p>	

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
18	Tenir le CIGC informé et alerter le chef du centre de services.	Tenir le CIGC informé : tout au long de l'intervention.	Par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres selon le déroulement de l'intervention, en communiquant avec le CIGC : - en précisant les nouvelles informations.	
		Alerter : Dès que possible après l'activation des plans d'intervention spécifiques du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
19	Participer à la détermination du plan d'action du COUS, s'il y a lieu.	Un COUS ²⁹ est mis en place par une municipalité lorsque l'événement présente des conséquences majeures et nécessite des ressources autres que les premiers intervenants d'urgence (pompiers, policiers, ambulanciers).	En réalisant les activités qui relèvent du MTQ. En contribuant à la définition globale de la situation. En faisant part rapidement au COUS ²⁹ des problèmes ou enjeux émergents. En participant à la préparation du plan d'action concerté. En soutenant le mécanisme de coordination mis en place sur le site. En s'assurant de maintenir un lien direct avec le poste de commandement MTQ.	Plan d'action concerté.
20	Nommer une équipe de soutien s'il y a lieu.	Lorsque la situation le nécessite.	En déléguant certaines tâches à d'autres intervenants du MTQ. En informant les intervenants du MTQ de la nomination de l'équipe de soutien et des tâches qui lui sont attribuées.	
21	Recueillir l'information et compléter les rapports requis.	Tout au long de l'intervention.	En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants du MTQ présents et avec les partenaires. En consignait toute l'information dans les rapports requis.	Rapports requis.
22	Transmettre l'information au chef du centre de services et aux partenaires.	Tout au long de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.

²⁹ COUS : Centre des opérations d'urgence sur le site (MSP).

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
73	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant la signalisation dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
74	Transmettre toute autre information au CIGC et demander de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

QUI? : CIGC

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
23	Alerter, si requis par le gérant de site, le chef du centre de services.	À la demande du gérant de site.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.
24	Informers les répondants régionaux en communication et en sécurité civile.	Suite à un événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du gérant de site.	
78	Auditer l'intervention.	Après l'intervention.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
25	Conseiller le gérant de site et/ou le chef du centre de services s'il y a lieu.	Si requis durant l'événement.	En conseillant sur les moyens de communication à utiliser.	
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) par l'entremise du chef du centre de services.	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
25	Conseiller le gérant de site et/ou le chef du centre de services, s'il y a lieu.	Si requis durant l'événement.	À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement	Tout au long de l'événement	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) par l'entremise du chef du centre de services	

Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence (logigramme C)

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont importantes et suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³⁰. L'ampleur est telle qu'elle nécessite la coordination des ressources requises pour rétablir la fonctionnalité du réseau sur le site et en dehors de celui-ci.

Un PC-MTQ et un gérant de site sont également requis sur chacun des sites touchés.

À l'extérieur du site, un centre de coordination locale de mesures d'urgence est mis en place afin de soutenir l'intervention sur le site et d'assurer la liaison avec les autorités du MTQ.

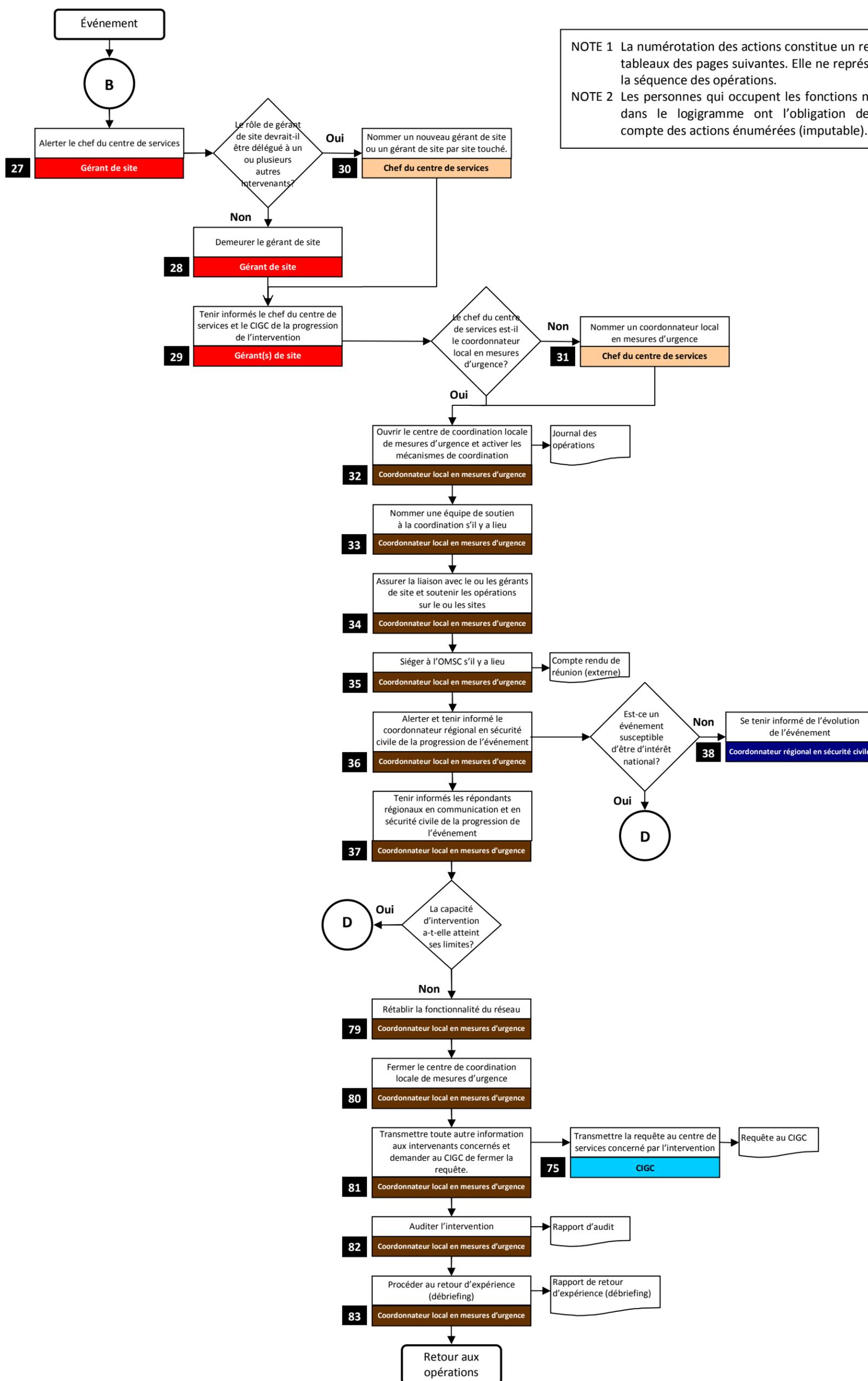
Voici quelques exemples d'événements majeurs avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence:

- accident majeur sur une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA) avec congestion importante;
- bris majeur d'une structure sur une autoroute ou une route nationale;
- incendie de forêt;
- inondation;
- blocus de route sur une route nationale ou une autoroute qui affecte un ou plusieurs CS d'une même DT ou des CS de DT limitrophes, sans dépasser la capacité d'intervention du ou des CS concernés;
- etc.

³⁰ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'entrevue avec un responsable du MTQ).

Processus d'intervention

Logigramme C – Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence



Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale des mesures d'urgence — Logigramme C

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
27	Alerter le chef du centre de services.	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites ou que plus d'un site est touché par l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
28	Demeurer le gérant de site.	À la demande du chef du centre de services.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En portant la veste de sécurité marquée « gérant de site ». En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site.	
29	Tenir informés le chef du centre de services et le CIGC de la progression de l'intervention.	Tout au long de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
30	Nommer un nouveau gérant de site ou un gérant de site par site touché.	Après avoir pris la décision que le rôle de gérant de site doit être délégué à une autre personne que celui de l'événement majeur B ou qu'il doit y avoir nomination de plus d'un gérant de site.	En nommant une ou des personnes déjà en place ou en nommant une ou des personnes qui devront se rendre sur le ou les sites touchés.	

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
31	Nommer un coordonnateur local en mesures d'urgence.	Après avoir pris la décision de déléguer le rôle de coordonnateur local en mesures d'urgence à une autre personne.	En nommant toute autre personne selon la disponibilité du personnel sous sa responsabilité.	

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
32	Ouvrir le centre de coordination locale de mesures d'urgence et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	<p>Ouvrir le centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination locale de mesures d'urgence; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination locale de mesures d'urgence aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Activer les mécanismes de coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations. 	Journal des opérations.
33	Nommer une équipe de soutien à la coordination s'il y a lieu.	Lorsque la situation le nécessite.	En déléguant certaines tâches à d'autres intervenants du MTQ. En informant les intervenants du MTQ de la nomination de l'équipe de soutien et des tâches qui lui sont attribuées.	
34	Assurer la liaison avec le ou les gérants de site et soutenir les opérations sur le ou les sites.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
35	Siéger à l'OMSC s'il y a lieu.	Tout au long de l'événement lorsque requis par la	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination des interventions.	Compte rendu de réunion (externe).

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
		municipalité.		
36	Alerter et tenir informé le coordonnateur régional en sécurité civile de la progression de l'événement.	Alerter : Dès que possible. Tenir informé : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile de chaque direction territoriale.	
37	Tenir informé les répondants régionaux en communication et en sécurité civile de la progression de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile de chaque direction territoriale.	
79	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des gérants de site que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
80	Fermer le centre de coordination locale de mesures d'urgence.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
81	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
82	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.
83	Procéder au retour d'expérience (débriefing).	À la suite de l'événement.	Selon le <i>Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec</i> . Peut être soutenu par le Service de la sécurité civile.	Rapport de retour d'expérience (débriefing).

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
38	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du coordonnateur local en mesures d'urgence.	

QUI? : CIGC

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC

■ Mesures de sécurité civile

Le PMMUSC englobe les deux premiers niveaux d'intervention, qui sont l'assistance à l'utilisateur et l'activation des plans d'intervention, et les complète par un troisième niveau, la sécurité civile. Ce troisième niveau correspond sur le terrain à deux types d'événements, soit l'événement majeur avec un ou des postes de commandement et un centre de coordination régionale de la sécurité civile, et l'événement majeur avec un ou des postes de commandement et un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC).

Niveau d'intervention 3 – Activation des mesures de sécurité civile : Mise en œuvre des mécanismes de coordination à l'échelle d'une DT et/ou à l'échelle ministérielle et de toute activité réalisée dans ce cadre ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission « Transport » du PNSC.

Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile (logigramme D)

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ (PC-MTQ) sur le ou les sites touchés et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile à l'extérieur du ou des sites est géré à l'échelle régionale. Il correspond à une situation touchant un ou plusieurs sites, qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui endommage les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont substantielles. Elles ne peuvent être gérées à l'échelle locale. Elles suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³¹.

La gravité de l'événement nécessite la coordination d'une partie ou de l'ensemble des ressources humaines et matérielles d'une DT. Un PC-MTQ et un gérant de site sont également requis sur chacun des sites touchés.

* Outre le fait que l'événement de ce niveau résulte généralement d'un événement mineur ou majeur dont les conséquences se sont aggravées, il peut dans certains cas découler d'une demande d'intervention par l'ORSC. À titre d'exemple, l'attribution d'un moyen de transport pour apporter du secours à une population sinistrée située dans le Nord-du-Québec. Toutefois, il n'y a pas nécessairement gestion d'un ou de plusieurs sites.

Voici quelques exemples d'événements majeurs avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile :

- événement majeur qui touche de façon considérable³² plus d'un CS d'une même DT;

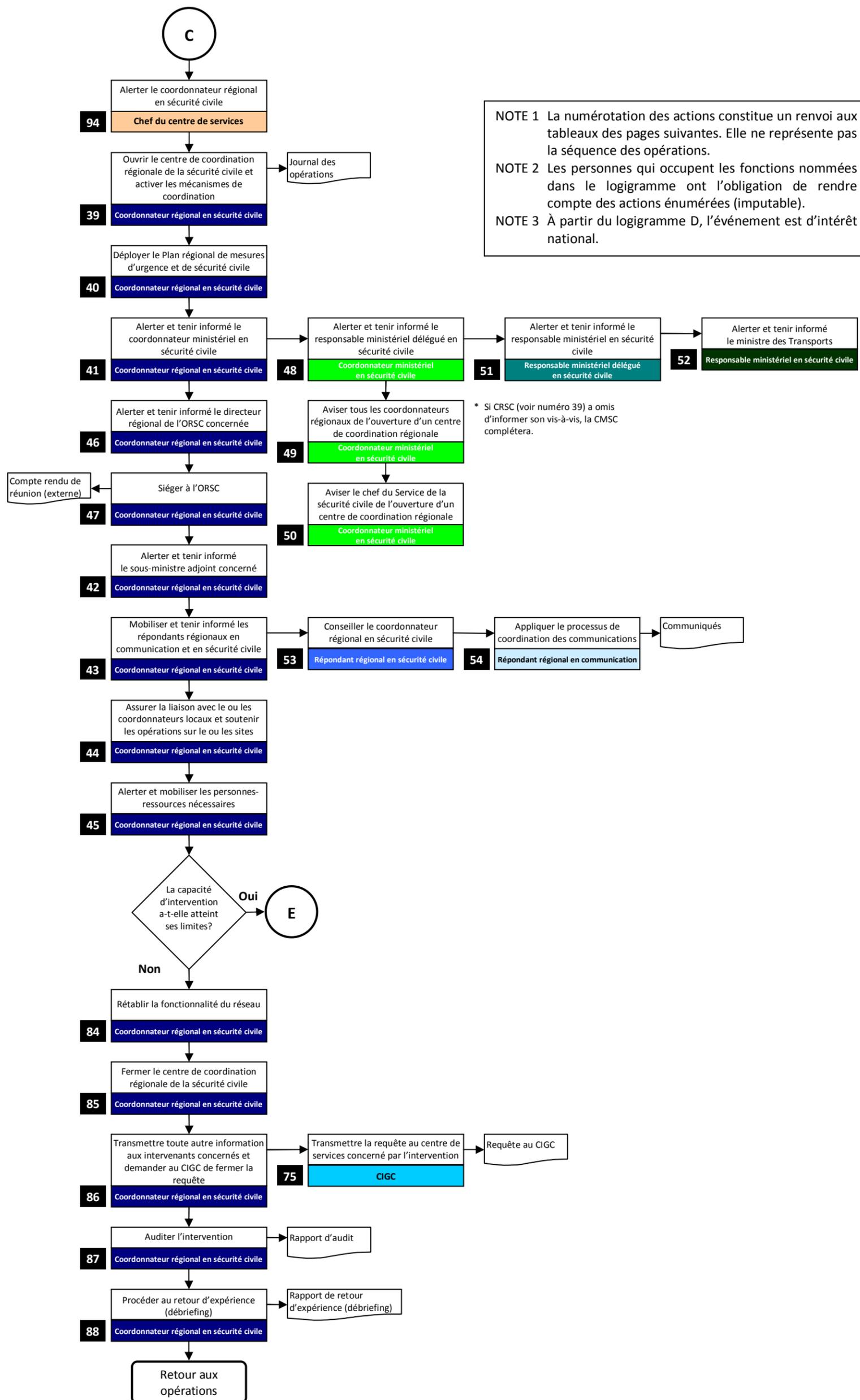
³¹ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'intervention avec un responsable du MTQ).

³² Il s'agit d'un événement dépassant les capacités d'intervention de deux CS ou plus, situés dans la même DT.

- événement qui entraîne un manque de ressources humaines et matérielles dans un ou plusieurs CS d'une DT (verglas, inondation, pluies diluviennes, etc.);
- événement qui a des incidences socioéconomiques sur un territoire donné et qui exige la coordination de toutes les ressources d'une DT (pandémie, etc.);
- événement qui nécessite la coordination par l'ORSC des interventions de plusieurs ministères et organismes;
- événement qui implique l'activation d'une ou de plusieurs activités de la mission « Transport » comme définie dans le PRSC, à la demande de l'ORSC, par exemple un événement survenant sur une infrastructure de juridiction municipale et à cause duquel la municipalité requiert le soutien de l'ORSC pour le rétablissement de son réseau;
- plus d'un blocus de route sur une ou plusieurs routes nationales ou autoroutes qui affecte un ou plusieurs CS d'une même DT ou des CS de DT limitrophes;
- etc.

Processus d'intervention

Logigramme D – Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile



**Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement
et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile — Logigramme D**

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
39	Ouvrir le centre de coordination régionale de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	<p>Ouvrir le centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination régionale de la sécurité civile; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination régionale de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p>Activer les mécanismes de coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations. 	Journal des opérations.
40	Déployer le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Durant l'événement.	Selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
41	Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	<p>Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile</p> <p>Tenir informé : Tout au long de l'événement.</p>	<p>Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. 	
42	Alerter et tenir informé le sous-ministre adjoint concerné.	<p>Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile</p> <p>Tenir informé : Tout au long de l'événement.</p>	<p>Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. 	

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
43	Mobiliser et tenir informé les répondants régionaux en communication et en sécurité civile.	Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile Tenir informés : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
44	Assurer la liaison avec le ou les coordonnateurs locaux et soutenir les opérations sur le ou les sites.	Durant l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres.	
45	Alerter et mobiliser les personnes-ressources nécessaires.	Lorsque la situation le nécessite.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
84	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs locaux en mesures d'urgence que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
85	Fermer le centre de coordination régionale de la sécurité civile.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
86	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
87	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.
46	Alerter et tenir informé le directeur régional de l'ORSC	Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres.	

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
47	Siéger à ORSC	Directeur régional en sécurité civile ouvrira son centre de coordination régionale de la sécurité civile	En se rendant sur place.	
88	Procéder au retour d'expérience (débriefing).	À la suite de l'événement.	<p>Selon le <i>Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec</i>.</p> <p>Peut être soutenu par le Service de la sécurité civile.</p>	Rapport de retour d'expérience (débriefing).

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
48	Alerter et tenir informé le responsable ministériel délégué en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	
49	Aviser tous les coordonnateurs régionaux de l'ouverture d'un centre de coordination régionale en sécurité civile	Lorsque qu'une direction territoriale ouvre son centre de coordination régionale en sécurité civile.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	
50	Aviser le chef du Service de la sécurité civile de l'ouverture d'un centre de coordination régionale en sécurité civile	Lorsque qu'une direction territoriale ouvre son centre de coordination régionale en sécurité civile.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
52	Alerter et tenir informé le ministre des Transports.	Alerter : Après avoir été informé de la situation. Tenir informé : Tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DÉLÉGUÉ EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
51	Tenir informé le responsable ministériel en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
53	Conseiller le coordonnateur régional en sécurité civile.	Durant l'événement.	À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
54	Appliquer le processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur régional en sécurité civile.	Selon les plans et les procédures établies à cet effet. Selon le processus de coordination des communications établi par la Direction des communications (voir point 5.1.7 du Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile).	Les communiqués

QUI? : CIGC

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
94	Alerte le coordonnateur régional en sécurité civile.	L'événement est d'intérêt national ou la capacité d'intervention a atteint ses limites.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un CCMSC (logigramme E)

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ sur le ou les sites touchés et d'un CCMSC à l'extérieur du ou des sites est géré à l'échelle ministérielle. Il correspond à une situation touchant généralement plus d'un site, qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui endommage les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont exceptionnelles. Elles ne peuvent être gérées à l'échelle régionale. Elles suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³³.

La gravité de l'événement nécessite la coordination d'une partie ou de l'ensemble des ressources humaines et matérielles du MTQ. Un PC-MTQ et un gérant de site sont également requis sur chacun des sites touchés.

* Outre le fait que l'événement de ce niveau résulte généralement d'un événement mineur ou majeur dont les conséquences se sont aggravées, il peut dans certains cas découler d'une demande d'intervention par l'OSCQ. À titre d'exemple, l'attribution d'un moyen de transport pour apporter du secours à une population sinistrée située dans le Nord-du-Québec. Toutefois, il n'y a pas nécessairement gestion d'un ou de plusieurs sites.

Voici quelques exemples d'événements majeurs avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un CCMSC :

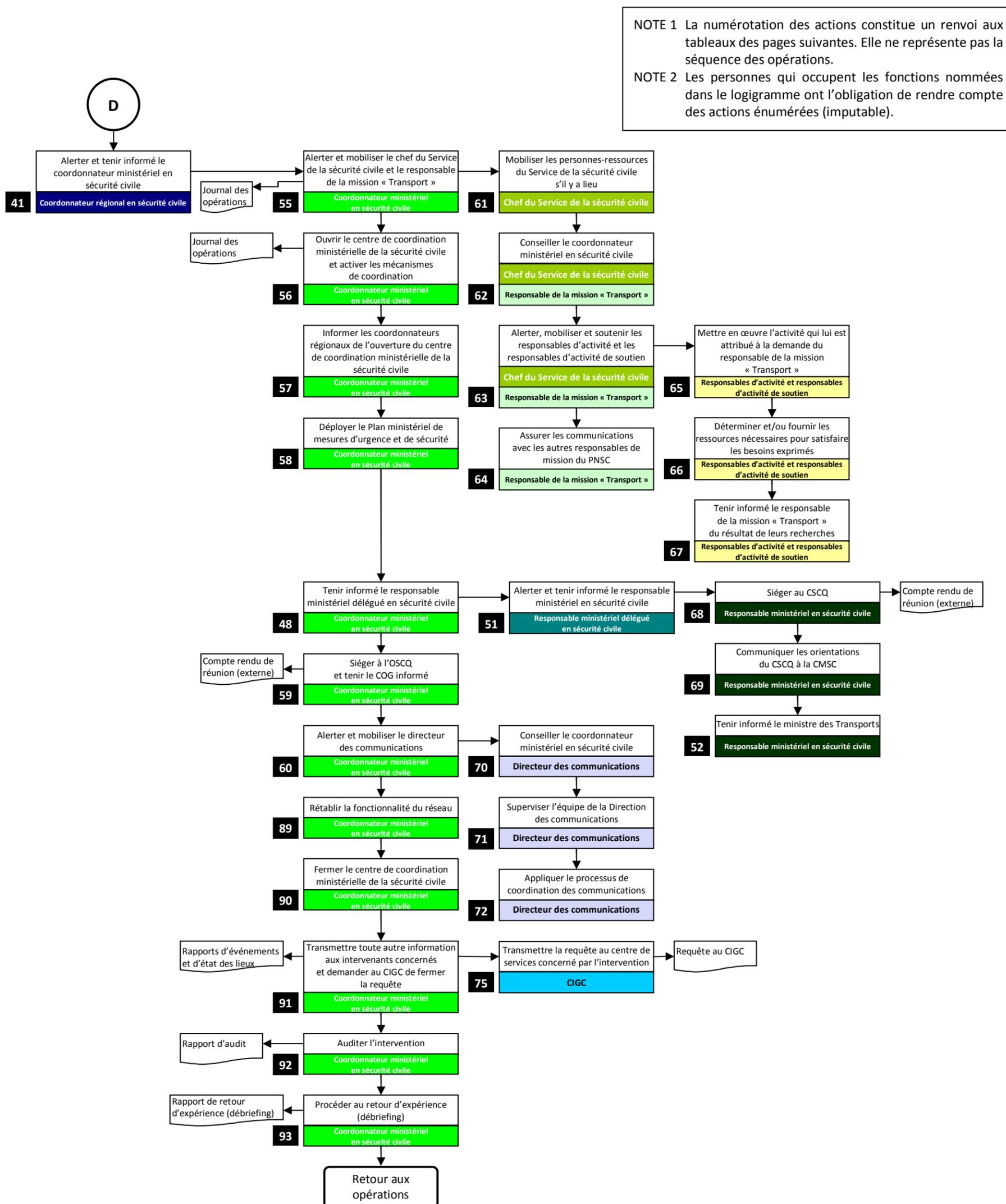
- événement qui concerne de façon considérable³⁴ deux DT ou plus;
- événement qui entraîne un manque de ressources humaines et matérielles dans une DT et qui nécessite, par conséquent, le soutien de la CMSC (verglas, inondation, pluies diluviennes, etc.);
- événement qui a des incidences socioéconomiques sur le Québec et qui exige la coordination des ressources humaines et matérielles, tant territoriales que ministérielles (pandémie, fermeture de frontières, crise socioéconomique, etc.);
- événement qui nécessite la coordination par l'OSCQ des interventions de plusieurs ministères et organismes;
- événement qui implique l'activation d'une ou de plusieurs activités de la mission « Transport » comme définie dans le PNSC, à la demande de l'OSCQ;
- plusieurs blocus de route situés à plusieurs points stratégiques, affectant une large partie du territoire québécois.

³³ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'entrevue avec un responsable du MTQ).

³⁴ Il s'agit d'un événement dépassant les capacités d'intervention de deux DT ou plus.

Processus d'intervention

Logigramme E – Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile



Événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile — Logigramme E

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
55	Alerter et mobiliser le chef du Service de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport ».	Après avoir été informé de la situation.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Journal des opérations.
56	Ouvrir le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	Ouvrir le centre : - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <hr style="border-top: 1px dashed #00FF00;"/> Activer les mécanismes de coordination : - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations.	Journal des opérations.
57	Informar les coordonnateurs régionaux de l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	
58	Déployer le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Durant l'événement.	Selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
48	Tenir informé le responsable ministériel délégué en sécurité	Après avoir été informé de la situation et tout au long de	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
	civile.	l'événement		
59	Siéger à l'OSCQ et tenir le COG informé.	Tout au long de l'événement lorsque requis par l'OSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale.	Compte rendu de réunion (externe).
60	Alerter et mobiliser le directeur des communications.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
89	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs régionaux que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
90	Fermer le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
91	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
92	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.
93	Procéder au retour d'expérience (débriefing)	À la suite de l'événement.	Selon le <i>Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec</i> . Peut être soutenu par le Service de la sécurité civile.	Rapport de retour d'expérience (débriefing).

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
41	Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	La capacité d'intervention a atteint ses limites.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : CHEF DU SERVICE DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
61	Mobiliser les personnes-ressources du Service de la sécurité civile s'il y a lieu.	Après avoir été informé de la situation.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	Journal des opérations
62	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	Journal des opérations
63	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables d'activité et les responsables d'activité de soutien de la mission « Transport ».	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	

QUI? : RESPONSABLE DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
62	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	

QUI? : RESPONSABLE DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	
63	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables d'activité et les responsables d'activité de soutien de la mission « Transport ».	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
64	Assurer les communications avec les autres responsables de mission du PNSC.	Durant l'événement.	En personne, par téléphone ou par courriel, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale.	

QUI? : RESPONSABLE D'ACTIVITÉ ET RESPONSABLE D'ACTIVITÉ DE SOUTIEN À LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
66	Déterminer et/ou fournir les ressources nécessaires pour satisfaire les besoins exprimés.	Durant l'événement.	Selon leur procédure interne.	
67	Tenir informé le responsable de la mission « Transport » du résultat de leurs recherches.	Durant l'événement.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres ou en participant aux rencontres au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	
65	Mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée à la demande du responsable de la mission « Transport ».	Durant l'événement.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres ou en participant aux rencontres au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Les bons de commande

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DÉLÉGUÉ EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
51	Alerter et tenir informé le responsable ministériel en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
68	Siéger au Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ).	Tout au long de l'événement lorsque requis par le CSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale.	Compte rendu de réunion (externe).
69	Communiquer les orientations du CSCQ à la CMSC.	Durant l'événement.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres.	
52	Tenir informé le ministre des Transports.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres.	

QUI? : DIRECTEUR DES COMMUNICATIONS

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
70	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. En transmettant l'information appropriée au coordonnateur ministériel en sécurité civile. En conseillant sur les stratégies et les moyens de communication à privilégier.	
71	Superviser l'équipe de la Direction des communications.	Durant l'événement.	En assurant un leadership en matière de communication.	

QUI? : DIRECTEUR DES COMMUNICATIONS

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
72	Appliquer le processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Selon les plans et les procédures établies à cet effet. Selon le processus de coordination des communications établi par la Direction des communications (voir point 5.1.7 du Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile).	

QUI? : CIGC

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC

5.1.2 Les centres de gestion

L'intervention du MTQ dans des situations d'urgence se déroule, d'une part, sur le site, lequel est pris en charge en cas d'événements majeurs au PC-MTQ et, d'autre part, dans le centre de coordination locale de mesures d'urgence ou dans le centre de coordination régionale ou ministérielle de la sécurité civile, selon le cas, lesquels sont situés à l'extérieur du ou des sites.

Sur le site

■ Poste de commandement MTQ

Tout événement majeur requiert la mise en place d'un PC-MTQ sur le site, généralement situé dans un véhicule du MTQ. Le PC-MTQ est l'endroit où sont coordonnées les actions des intervenants du MTQ et où s'effectue la direction des opérations sur le terrain. Le PC-MTQ maintient un lien direct avec les centres de gestion propres au MTQ et concernés par la situation.

Il peut y avoir plusieurs PC-MTQ pour un même événement. En effet, chacun des sites touchés par un même événement nécessite la mise en place d'un poste de commandement qui lui est propre.

À l'extérieur du site

■ Centre de coordination locale de mesures d'urgence

Lorsque le PC-MTQ ne peut assurer à lui seul la coordination des interventions et des ressources ou lorsque plusieurs PC-MTQ sont mis en place pour la gestion d'un même événement, il y a nécessité d'ouvrir un centre de coordination locale de mesures d'urgence. Ce dernier est sous la responsabilité du coordonnateur local en mesures d'urgence. C'est l'endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information, et la coordination des ressources humaines et matérielles, en situation d'urgence. Le centre de coordination locale de mesures d'urgence permet de soutenir les opérations sur le ou les sites et d'assurer la liaison avec les autorités du MTQ. Dans bon nombre de cas, les activités mises en avant par le centre de coordination locale de mesures d'urgence, en réaction à la situation d'urgence, se poursuivent même si la situation s'est résorbée sur le ou les sites, et ce, pour pallier les effets collatéraux.

Le centre de coordination locale des mesures d'urgence est situé au bureau du coordonnateur local en sécurité civile du CS.

■ Centre de coordination régionale de la sécurité civile et centre auxiliaire

Lorsque le centre de coordination locale de mesures d'urgence ne peut assurer à lui seul la coordination des interventions et des ressources ou lorsque plusieurs centres de coordination locale de mesures d'urgence sont mis en place pour la gestion d'un même événement, il y a nécessité d'ouvrir un centre de coordination régionale de la sécurité civile. Ce dernier est sous la responsabilité du coordonnateur régional en sécurité civile.

C'est l'endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information ainsi que la coordination des ressources humaines et matérielles nécessaires au maintien des biens et des services essentiels de la DT. Le centre de coordination régionale de la sécurité civile permet de soutenir les opérations sur le ou les sites et d'assurer la liaison avec les autorités du MTQ. Dans bon nombre de cas, les activités mises en avant par le centre de coordination régionale de la sécurité civile, en réaction à la situation d'urgence, se poursuivent même si la situation s'est résorbée sur le ou les sites, et ce, pour pallier les effets collatéraux.

Le centre de coordination régionale de la sécurité civile est situé au bureau du coordonnateur régional en sécurité civile de la DT visée. Cette dernière a également un centre auxiliaire.

■ Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et centres auxiliaires

Lorsque le centre de coordination régionale de la sécurité civile ne peut assurer à lui seul la coordination des interventions et des ressources ou lorsque plusieurs centres de coordination régionale de la sécurité civile sont mis en place pour la gestion d'un même événement, il y a nécessité d'ouvrir un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC). Le CCMSC relève du coordonnateur ministériel en sécurité civile. C'est l'endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information ainsi que la coordination des ressources humaines et matérielles nécessaires au maintien des biens et des services essentiels du MTQ. Le CCMSC permet de soutenir les opérations sur le ou les sites et d'assurer la liaison avec les autorités du MTQ. Dans bon nombre de cas, les activités mises en avant par le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile, en réaction à la situation d'urgence, se poursuivent même si la situation s'est résorbée sur le ou les sites, et ce, pour pallier les effets collatéraux.

Le MTQ a également deux centres auxiliaires.

L'annexe XI précise les adresses du CCMSC et des centres auxiliaires.

5.1.3 Le port de la veste de sécurité marquée « gérant de site »

Le port de la veste de sécurité marquée « gérant de site » est obligatoire dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

1. Dans le cas d'événements mineurs nécessitant l'intervention de plus d'un intervenant du MTQ et la collaboration d'un ou de plusieurs partenaires;
2. Dans tout événement majeur.

5.1.4 La mise en branle du processus ministériel d'alerte et de mobilisation

Le MTQ a adopté un processus d'alerte et de mobilisation sur la base des liens de communication et d'autorité entre le coordonnateur local en mesures d'urgence, le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur ministériel en sécurité civile. Le but est d'optimiser l'efficacité de ses interventions en situation d'urgence.

L'alerte est un avertissement donné dans une situation d'urgence réelle ou imminente qui informe les intervenants du MTQ sur l'état de la situation et les invite à se tenir prêts à intervenir³⁵.

La mobilisation est un processus par lequel les intervenants et le personnel nécessaire sont affectés à une tâche particulière, maintenus au travail ou rappelés au cours d'une intervention relative à une situation d'urgence³⁶.

Chacun des trois niveaux d'intervention générale décrits au point 5.1.1 (assistance à l'utilisateur, activation des plans d'intervention et activation des mesures de sécurité civile) est soutenu par un ou des processus d'alerte et de mobilisation élaborés à l'échelle locale, régionale et ministérielle.

La figure 2 illustre les liens d'autorité et de communication tant pour les mesures d'urgence que pour les mesures de sécurité civile. Les couleurs utilisées dans le processus correspondent aux différents intervenants (voir le point 5.1.1).

Dans la plupart des situations, c'est le CIGC, à la suite d'une demande d'un intervenant de première ligne ou du gérant de site, qui déclenche le plan d'alerte et de mobilisation.

L'alerte et la mobilisation se font par l'entremise du téléavertisseur, du téléphone, du téléphone cellulaire, par radiocommunication, par messagerie texte, par courriel ou encore par téléphone satellite, selon les procédures établies à l'échelle locale, territoriale et ministérielle.

Procédure particulière d'alerte et de mobilisation lorsqu'une demande provient du COG

Lorsque le CIGC est informé par le COG de la survenance d'une situation de sécurité civile dans un territoire donné, le CIGC alerte le coordonnateur régional en sécurité civile visé ou, selon le cas, les personnes qui agissent à ce titre, notamment le coordonnateur régional adjoint.

Il est de la responsabilité de la personne ayant reçu l'alerte du CIGC de déclencher le plan d'alerte et de mobilisation local et/ou régional.

³⁵ *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].

³⁶ *Ibid.*

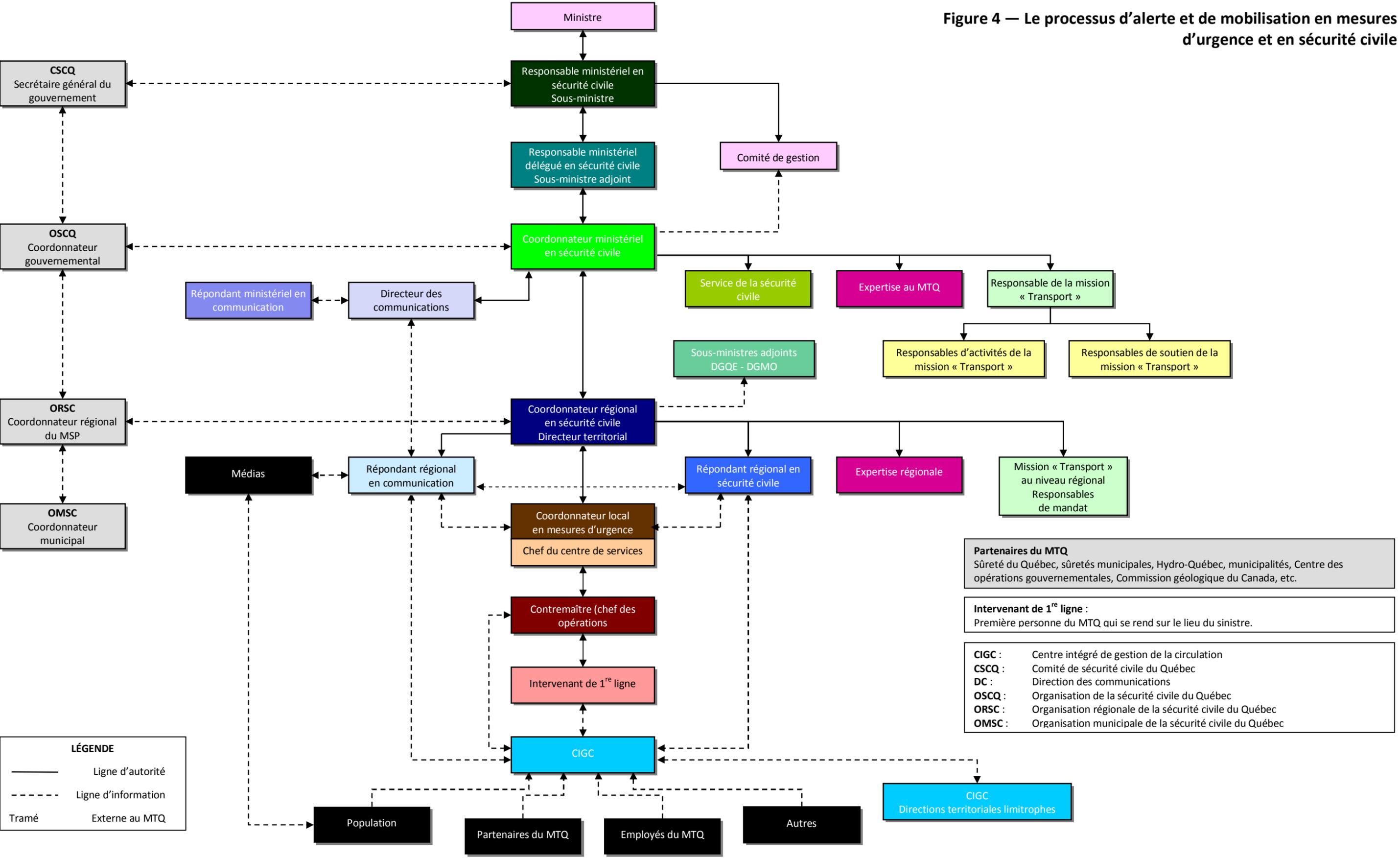
5.1.5 La démobilisation

La démobilisation est un processus par lequel les intervenants mobilisés à l'occasion d'une intervention relative à une situation d'urgence sont libérés de leur engagement³⁷.

La démobilisation des intervenants est commandée par les autorités du MTQ par l'entremise du processus d'alerte et de mobilisation.

³⁷ *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].

Figure 4 — Le processus d’alerte et de mobilisation en mesures d’urgence et en sécurité civile



5.1.6 La circulation et le traitement de l'information à l'interne

De plus en plus, la gestion des situations d'urgence exige la mobilisation de ressources en tous genres, ce qui complexifie la coordination des actions et la circulation de l'information. Voilà pourquoi un processus de cheminement de l'information est nécessaire.

Pour faciliter le cheminement de l'information à l'interne, le processus d'alerte et de mobilisation, comme défini au point 5.1.4, est utilisé. Ce dernier prévoit en effet les liens de communication et d'autorité.

Dans une situation d'urgence réelle ou imminente, l'information transmise de part et d'autre doit être à la fois juste, valide, fiable, précise et concise. Elle doit être structurée de façon à optimiser sa saisie et son traitement dans les plus brefs délais. Les données généralement attendues sont les suivantes³⁸ :

- la source :
 - le MTQ, l'organisme ou le partenaire;
 - le nom, la fonction et le numéro de téléphone de la personne-ressource;
 - la date et l'heure de réception ou de transmission de l'appel;

- l'événement :
 - la cause, si elle est connue;
 - la date et l'heure de l'événement;
 - la localisation de l'événement;
 - la nature exacte de l'événement;
 - le déroulement de l'événement;
 - l'ampleur de l'événement;
 - les facteurs d'aggravation;
 - etc.;

- les conséquences :
 - l'impact sur le réseau du MTQ;
 - le nombre de blessés et/ou de décès;
 - les routes touchées;
 - le type de dommages;
 - etc.;

- les mesures prises ou à prendre :
 - les communications;
 - la fermeture de route;
 - l'activation de la mission « Transport »;
 - etc.;

³⁸ *Ibid.*

- l'évolution probable de la situation :
 - l'aggravation prévue;
 - le retour à la normale;
 - etc.

Dans une situation d'urgence réelle ou imminente, les intervenants du MTQ peuvent utiliser tous les moyens de transmission d'information à leur disposition, selon l'état des réseaux de télécommunications.

5.1.7 Le processus de coordination des communications

Le MTQ a pour mission d'assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec.

Les obligations du MTQ inscrites dans sa mission ont évidemment des répercussions quotidiennes sur la vie de millions d'utilisateurs. Lorsque ces obligations ne peuvent être respectées et que la mobilité des personnes et des marchandises est perturbée, les représentants des médias sont rapidement mobilisés pour informer la population. En effet, il arrive que le réseau routier subisse des contraintes temporaires et il est ainsi justifié que la population soit informée de ces changements qui la touchent directement.

Deux types de crises

■ La crise événementielle

La crise dite événementielle peut émerger à l'occasion d'un événement majeur ou catastrophique qui contraint soudainement les usagers du réseau routier québécois dans leurs déplacements. Cette crise peut être résorbée par différents moyens pris en charge à l'échelle locale, régionale ou ministérielle, appuyés par des moyens d'information auprès des usagers du secteur.

■ La crise médiatique

Toutefois, la crise médiatique peut voir le jour dans certains cas. En effet, la documentation sur le sujet précise que, selon l'ampleur de l'émotion induite dans l'opinion publique et la nature de l'événement, la population a le réflexe de mettre rapidement un organisme en cause. Il est important de souligner que l'ampleur de ces émotions est proportionnelle à l'importance du traitement médiatique accordé à la situation de crise.

C'est pourquoi un événement dont les conséquences sont atténuées par des moyens de rechange pour rendre à nouveau le réseau routier fonctionnel n'est pas perçu différemment pour autant par les médias et le public. La réalité véhiculée par les médias peut devenir celle qui sera prise en considération. Il y a donc deux réalités : l'une fonctionnelle et opérationnelle; et l'autre, perceptuelle.

La phase de préparation

Outre qu'il a élaboré une planification portant sur les mécanismes qui entourent la mise en œuvre de la structure d'intervention, communément connue sous le vocable « préparation à l'intervention », le MTQ a fait connaître ses orientations en matière de relations avec les médias. Ces dernières permettent non seulement d'assurer une meilleure coordination quotidienne de ses sorties publiques, mais aussi de concevoir des façons de faire qui seront appliquées au moment de la phase d'intervention, le cas échéant.

■ Une structure permanente de relationnistes

Le mandat de l'équipe affectée aux relations avec les médias consiste à être la porte d'entrée des demandes qui proviennent des médias au MTQ, de voir à leur suivi, à leur réalisation et à leur coordination en valorisant et en préservant l'image du MTQ, et ce, par l'atteinte d'objectifs clairement établis.

■ La Table des communicateurs

La Table des communicateurs réunit les agents d'information de la Direction des communications (DC), plus particulièrement ceux qui sont affectés aux relations avec les médias et ceux des DT. Cette table d'échange et de concertation favorise notamment le partage des priorités ministérielles et des enjeux territoriaux. C'est également un lieu pour élaborer et mettre en œuvre des plans de communication ministériels. Cette orientation ministérielle prévoit aussi la mise au point et l'utilisation d'outils de travail communs.

■ La nature du dossier

La coordination des relations de presse est orchestrée en fonction de la nature du dossier ou du sujet qui fait l'objet de la demande ou de la couverture médiatique. Rappelons que cette dernière n'est pas nécessairement fonction de l'événement opérationnel en cours.

Cette orientation repose sur des critères faisant la distinction entre les dossiers de nature opérationnelle et stratégique.

Le tableau 5 expose les critères considérés par le MTQ quant à la nature opérationnelle ou stratégique d'un dossier.

Tableau 5 — La nature opérationnelle ou stratégique d'un dossier

Critères considérés	Nature opérationnelle*	Nature stratégique**
Programme et service	Application	Orientation
Nombre de directions territoriales touchées	Une seule	Deux ou plus
Impact sur l'image du MTQ	Aucun ou très limité	Possible
Rayonnement et portée du journaliste ou du média	Échelle locale ou régionale	Échelle nationale

* Le dossier de nature opérationnelle peut être pris en charge par le répondant régional en communication.

** Le dossier de nature stratégique peut être pris en charge par la DC avec le soutien des répondants sectoriels en communication concernés.

■ Le répondant sectoriel en communication

Le répondant sectoriel en communication représente la porte d'entrée dans chacune des cinq directions générales du MTQ. Ce rôle est incarné par un des adjoints des différents sous-ministres adjoints. En effet, l'expertise du répondant sectoriel en communication repose sur sa connaissance du MTQ, sur sa capacité d'analyse des enjeux ainsi que sur sa notoriété, nécessaire pour faire cheminer une demande des médias et y donner suite dans des délais jugés raisonnables. Plus précisément, ce répondant a trois fonctions :

- 1) transmettre au relationniste qui en fait la demande une information validée;
- 2) désigner un porte-parole sectoriel ou un expert, selon le cas;
- 3) cibler des dossiers ou des sujets à potentiel médiatique.

La mobilisation

Lorsqu'un événement opérationnel est pris en charge par une DT :

- le répondant régional en communication informe le répondant ministériel en communication;
- la DC apporte, si cela est nécessaire, un soutien à la DT pour les informations de nature opérationnelle;
- la DC peut intervenir et prendre en charge la gestion des communications lorsque l'analyse préliminaire de la situation démontre qu'il peut y avoir un impact sur l'image du MTQ.

Dans le cas d'un événement ministériel :

- le directeur des communications est avisé par le coordonnateur ministériel en sécurité civile;
- le directeur des communications informe le répondant ministériel en communication;
- le répondant ministériel en communication mobilise et met en œuvre la structure de coordination.

La structure de coordination

La structure de coordination des communications a comme fonctions principales de déterminer, de coordonner, de mettre en œuvre et d'anticiper tous les aspects relatifs à la communication de nature opérationnelle ou stratégique destinés aux usagers du réseau routier québécois, aux partenaires du MTQ, à la population en général et aux médias. Elle permet aussi de concevoir, de mettre en œuvre et d'approuver les actions et les produits d'information avant leur diffusion.

Les principaux mandats de cette structure sont :

- de recevoir et d'analyser l'information;
- de proposer des stratégies de communication aux autorités du MTQ;

- d’appliquer les stratégies sur lesquelles les autorités ont statué;
- de mettre en œuvre et de coordonner les activités de communication du MTQ.

Pour la réalisation de ces quatre mandats, la DC est mise à contribution, que l’événement médiatique soit à l’échelle régionale ou ministérielle.

La structure de coordination se déploie en six volets :

- le volet Web;
- le volet de la téléphonie;
- le volet logistique;
- le volet des relations de presse;
- le volet de la production;
- le volet du contenu.

■ Le volet Web

Le site Internet du MTQ permet :

- la diffusion de l’information destinée aux usagers du réseau routier québécois, aux partenaires du MTQ, à la population en général et aux médias;
- l’analyse des données diffusées dans les sites des différents médias ainsi que dans ceux des « corroborateurs » et opposants.

L’intranet du MTQ assure la diffusion de l’information destinée aux employés.

■ Le volet de la téléphonie

L’*Inforoutière* implantée au MTQ permet :

- la diffusion de l’information aux citoyens sur l’état du réseau routier par l’accès au 1 888 355-0511;
- l’analyse du nombre d’appels reçus et de leur nature en vue de connaître les préoccupations de la population et d’évaluer la compréhension du message véhiculé.

■ Le volet logistique

La responsabilité du volet logistique est prise en charge à deux niveaux, soit par la DC et par la DT selon l’événement médiatique en cours :

- la DC est responsable de la logistique (réservations de salles, d’hôtels, fournitures variées telles que portable, accès divers, imprimante, téléphones cellulaires, etc.);
- la DT est responsable de la logistique (réservations de salles, d’hôtels, fournitures variées telles que portable, accès divers, imprimante, téléphones cellulaires, etc.) avec le soutien de la DC.

■ Le volet des relations de presse

Le volet des relations de presse se divise en deux sections, soit la désignation du porte-parole et l'analyse média.

Le porte-parole désigné peut être l'une des personnes suivantes³⁹:

- un relationniste : agent d'information de la DC ou de la DT visée dont la fonction principale est d'accorder des entrevues aux représentants des médias et qui a l'habileté voulue pour réaliser une performance médiatique de qualité;
- un « sectoriel » : personne en autorité de l'une ou l'autre des cinq directions générales du MTQ, d'une DT ou du Bureau du sous-ministre qui a la meilleure connaissance du sujet faisant l'objet de la demande et qui est habilitée pour accorder des entrevues aux représentants des médias;
- un expert : expert de l'une ou l'autre des cinq directions générales du MTQ ou d'une DT qui a la meilleure connaissance technique faisant l'objet de la demande et qui est autorisé à accorder des entrevues aux représentants des médias.

L'analyse média se répartit comme suit :

- une revue de presse;
- la surveillance électronique (transcription et extraits audio et vidéo).

■ Le volet de la production

Le volet de la production compte trois aspects :

- la conception audio, vidéo et graphique;
- la production audio, vidéo et imprimée;
- le placement publicitaire à la radio, à la télévision, dans les imprimés et dans Internet.

■ Le volet du contenu

Le volet du contenu comprend quatre aspects :

- **la sécurité civile** : information qui provient de la sécurité civile (scénarios d'intervention, état de situation, etc.);
- **l'unité administrative visée** : information qui provient de l'unité administrative responsable du dossier ou qui a la meilleure connaissance du sujet faisant l'objet de la demande;
- **la direction territoriale visée** : information opérationnelle qui provient de la DT qui a la meilleure connaissance du sujet faisant l'objet de la demande;
- **la mission « Communication » du Plan national de sécurité civile** : information qui provient de la DC du MTQ sur les actions de communication entreprises ou

³⁹ La désignation d'un porte-parole revient à la Direction des communications. Ce choix est fait de concert avec les autorités du MTQ.

envisagées. Ces données sont transmises à l'organisme responsable de la mission « Communication », soit Services Québec, et ce, par l'intermédiaire de l'agent de liaison de la DC du MTQ.

La phase de rétablissement

La phase de rétablissement correspond à la cessation graduelle des activités de communication consacrées à l'événement en cours.

5.2 Les directions du MTQ engagées dans les mesures d'intervention

Le tableau 6 donne le détail de l'expertise du MTQ pouvant être mise à profit dans une situation d'urgence.

Tableau 6 — L'expertise du MTQ en matière d'intervention

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité des véhicules routiers et équipements connexes - Disponibilité des génératrices en cas de besoin
Centres intégrés de gestion de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> - Centre d'appels - Liens avec les partenaires - Liens avec les intervenants - Information aux usagers
Direction du soutien aux opérations	<ul style="list-style-type: none"> - Soutien aux opérations en exploitation
Direction des contrats et des ressources matérielles	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité d'outils de télécommunication en cas de besoin
Direction des ressources financières	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrement en matière de ressources financières
Direction des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> - Relations de travail - Santé et sécurité au travail
Direction des structures	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise technique pour les structures
Direction du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise géotechnique
Direction de la planification	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise et information en géomatique et cartographie - Fabrication de cartes à l'occasion d'un événement
Direction du transport routier des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec l'industrie du transport pour tout type de camion - Information
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec les milieux de transport aérien, maritime et ferroviaire
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise en communication - Relations de presse - Site Internet du MTQ - Information aux usagers - Soutien aux directions territoriales
Directions territoriales	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination des interventions - Lien avec les partenaires régionaux - Interventions sur le ou les sites
Service de la sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"> - Coordination des interventions - Lien avec les partenaires dans le cas du Plan national de sécurité civile - Soutien aux directions territoriales

5.3 Les mesures d'intervention particulières

Le processus de la gestion des risques a permis de déterminer 20 risques naturels ou anthropiques qui nécessitent la mise en place de mesures devant être appliquées immédiatement avant, pendant ou immédiatement après un sinistre pour préserver la vie, pour répondre aux besoins essentiels des personnes ainsi que pour sauvegarder les biens et l'environnement.

Quelques mesures particulières ont aussi été recensées. Sans être exhaustif, le portrait général des mesures actuellement en place dans l'éventualité des 20 risques est tracé dans les pages suivantes :

- accident ou incident d'aéroport;
- accident ferroviaire;
- accident routier;
- blocus d'une route;
- conditions climatiques difficiles (tempête de neige, vents violents, verglas);
- déversement de matières dangereuses;
- objet suspect;
- éboulement ou avalanche;
- affaissement;
- érosion ou glissement de terrain;
- tremblement de terre;
- embâcle ou débâcle;
- accumulation d'eau ou inondation;
- incendie ou explosion;
- incendie de forêt;
- rupture de barrage;
- chute de lignes à haute tension;
- bris d'équipements d'alimentation de gaz naturel;
- interruption de la circulation maritime;
- accident nucléaire.

Le processus d'intervention explicité au point 5.1.1, précisant les mesures d'urgence et de sécurité civile générales, s'applique intégralement dans l'éventualité de l'un ou de l'autre des risques ci-dessus, sauf dans le cas de l'accident ou l'incident d'aéroport qui comporte certaines particularités. Les mesures d'urgence des pages suivantes viennent compléter les actions prévues dans le processus d'intervention. Ce sont par conséquent des mesures additionnelles.

5.3.1 Accident ou un incident d'aéroport

Le processus d'intervention lié à des mesures d'urgence d'aéroport est semblable à celui explicité au point 5.1.1, niveau d'intervention 2, logigramme C, pour les mesures d'urgence et de sécurité civile en général. Toutefois dans le cas des aéroports il faut appliquer le plan des mesures d'urgence particulier à chaque aéroport et contenant les procédures spécifiques de chaque type d'urgence.

Dans le cas des aéroports, le CIGC doit aussi être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

- Chaque aéroport (voir le tableau 7 et la carte 1) détient un plan de mesures d'urgence qui fait appel, dans plusieurs situations, à l'appui des services d'urgence locaux.
- L'exploitant d'aéroport applique son plan des mesures d'urgence d'aéroport si l'événement survient sur le terrain d'un aéroport du MTQ et jusque dans un rayon de 2 km de l'aéroport.
- Chacun des plans de mesures d'urgence d'aéroport contient un processus d'alerte propre aux 15 situations d'urgence indiquées ci-dessous :
 - accident d'aéronef à l'aéroport;
 - accident d'aéronef à l'extérieur de l'aéroport;
 - alerte à la bombe dans un aéroport;
 - alerte à la bombe dans une installation;
 - arrivée massive de foule;
 - atterrissage d'urgence;
 - catastrophe naturelle touchant l'aéroport;
 - détournement d'aéronef;
 - déversement accidentel de produits dangereux;
 - émeute;
 - incendie de bâtiments, d'aéronefs ou de carburant;
 - incendie de forêt à l'aéroport;
 - perte d'électricité et de communications;
 - urgence médicale grave;
 - urgence médicale mineure.
- En dehors du rayon de 2 km, l'exploitant de l'aéroport peut devenir un partenaire en soutien à la municipalité.

Tableau 7 — Les aéroports du MTQ (code d'identification)

Aéroport du sud	Aéroports nordiques
Bonaventure (CYVB)	Akulivik (CYKO)
Chibougamau—Chapais (CYMT)	Aupaluk (CYLA)
Chicoutimi—Saint-Honoré (CYRC)	Inukjuak (CYPH)
Kégashka (CTK6)	Ivujivik (CYIK)
L'Île-d'Entrée	Kangiqualujuaq (CYLU)
Isle-aux-Grues (CSH2)	Kangisujuaq (CYKG)
La Romaine (CTT5)	Kangirsuk (CYAS)
La Tabatière (CTU5)	Kuujjuarapik (CYGW)
Matagami (CYNM)	Puvirnituaq (CYPX)
Montmagny (CSE5)	Quaqtaq (CYHA)
Port-Menier (CYPN)	Salluit (CYZG)
Saint-Augustin	Tasiujaq (CYTQ)
Saint-Bruno-de-Guigues (CTA4)	Umiujaq (CYMU)
Tête-à-la-Baleine (CTB6)	

Carte 1 — Les aéroports et les hélicoptères du MTQ



5.3.2 Accident ferroviaire

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un accident ferroviaire.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Québec

Si l'événement survient sur un chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Québec, la compagnie de chemin de fer communique avec le CIGC de Québec selon le plan d'urgence établi par le Service du transport ferroviaire.

Chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Canada

Il n'y a pas de procédure établie dans le cas d'un accident de chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Canada.

5.3.3 Accident routier

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un accident routier.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

- L'intervenant de première ligne prend connaissance rapidement du type d'accident et de l'état des accidentés (blessures, inconscience, décès). S'il y a déversement (liquide), il convient de se référer aux mesures d'urgence advenant un déversement de matières dangereuses, point 5.3.6.
- L'intervenant de première ligne porte assistance aux personnes en détresse jusqu'à l'arrivée des secours dans la limite de ses capacités.
- Dans le cas d'un accident avec blessé(s) grave(s) ou mortel(s), l'intervenant de première ligne s'assure que le rapport « Suivi Accidents graves et mortels–Réseau MTQ–Rapport 24 h » est rédigé et acheminé au contremaître (chef des opérations). Il remplit toutes les sections applicables à l'événement. Si possible et s'il y est autorisé par les policiers, il photographie l'environnement (géographie des lieux, état de la surface de roulement, signalisation, courbe et dévers, position des véhicules, etc.).
- Dans le cas d'un accident avec dommages aux infrastructures du MTQ, l'intervenant de première ligne prend des photos des dommages (requis spécifiquement pour les structures ou pour montrer un dommage inquiétant), il remplit un rapport d'anomalie et le transmet au contremaître (chef des opérations). Il indique dans le rapport la localisation exacte et le numéro d'événement transmis par le corps policier. Par la suite, il appose un ruban sur l'objet pour indiquer qu'il a relevé les dommages. Pour les infrastructures en béton, il fait une marque au moyen de peinture.

Structure

- Dans le cas d'un accident routier ayant touché les composantes essentielles d'une structure, l'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'ingénieur en structure vérifie les éléments structuraux et peut commander la fermeture de la structure, si ce n'est déjà fait.
- S'il constate des dommages, l'ingénieur en structure avise le directeur territorial.

- Au besoin, le directeur territorial fait appel à un spécialiste de la Direction des structures (DS).
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.4 Blocus d'une route

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un blocus d'une route.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Blocus d'une route de plus de 24 heures

Au moment du blocus d'une route pendant une période de plus de 24 heures, le MTQ établit des routes de contournement et une signalisation permanente.

Blocus d'une route de plus de 48 heures

Au moment du blocus d'une route pendant une période de plus de 48 heures, le MTQ peut prévoir, dans les régions où il y a présence d'un service de transport en commun, des voies réservées aux autobus et aux taxis.

5.3.5 Conditions climatiques difficiles

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant des conditions climatiques difficiles.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Tempête de neige

Le MTQ applique la position ministérielle, la procédure et le plan d'intervention concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lorsqu'une tempête de neige ou une situation d'urgence peut nuire à la sécurité des usagers présentés à l'annexe XII.

Vents violents

Supersignalisation

- Il y a lieu de fermer la route dotée de structures de supersignalisation aérienne dans le cas de vents violents ou de bourrasques qui atteignent la vitesse suivante :
 - zone 1: 140 km/h;
 - zone 2 : 170 km/h;
 - zone 3.A : 180 km/h;
 - zone 3 : 200 km/h⁴⁰.
- À la suite de vents violents ou de bourrasques de plus de 120 km/h, l'ingénieur en structure de la DT visée inspecte les structures de supersignalisation aérienne.

Structure à câbles

- Dans le cas de vents violents de 120 km/h et plus, l'accès aux structures à câbles qui présentent des oscillations notables du tablier peut être interdit sur décision de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait sur décision de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

Verglas

Une accumulation importante de verglas peut occasionner l'effondrement d'une structure ou, en se détachant de cette dernière, peut frapper des usagers de la route, ce

⁴⁰ Les zones sont présentées dans le tome III, « Ouvrages d'art » — de la collection Normes, chapitre 6, figure 6.5-1.

qui pourrait entraîner, par le fait même, des conséquences graves. Voilà pourquoi le MTQ intervient dans les situations où il y a accumulation de 25 mm et plus de verglas.

Pont

Lorsqu'il y a une accumulation de 25 mm et plus de verglas sur les membrures des ponts à fermes métalliques ayant des limitations de charges, le MTQ intervient de la façon décrite ci-dessous.

- S'il fait soleil, le rayonnement direct peut réchauffer, sous le verglas, les parties sombres des structures. L'interface métal-glace se liquéfie, ce qui permet d'enlever la glace par percussion, ou par vibration de la structure lorsqu'il vente.
- Lorsqu'il faut procéder par percussion, il est très important d'utiliser des maillets de bois ou de caoutchouc pour éviter d'endommager la structure; cet avertissement est particulièrement pertinent dans le cas des câbles des ponts suspendus et haubanés.
- Il faut éviter d'utiliser les appareils vibrateurs parce que cette pratique peut être à l'origine de l'amorce de fissures de fatigue prématurées des éléments critiques du point de vue structural.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

Structure de supersignalisation aérienne

- Lorsqu'il y a une accumulation de 25 mm et plus de verglas et des vents ou des bourrasques de 75 km/h et plus, le MTQ intervient prioritairement sur les structures suivantes :
 - les portiques de type T1 (A) qui ont plus de 30 m² de panneaux;
 - les portiques de type T2 (B) qui ont plus de 40 m² de panneaux;
 - les portiques de type T3 (C) ou T4 (CS) qui ont plus de 50 m² de panneaux.
- Lorsque la température est sensiblement sous le point de congélation, l'expérience acquise par le passé démontre que seule la vapeur peut être utilisée pour enlever le verglas d'une structure. La surveillance des conditions de température est très importante, car un réchauffement associé à un grand vent aura pour effet de déglacer automatiquement les structures les plus flexibles, c'est-à-dire les structures à câbles et les structures de supersignalisation aérienne.
- Lorsqu'il faut procéder par percussion, il est très important d'utiliser des maillets de bois ou de caoutchouc pour éviter d'endommager la structure de supersignalisation.

5.3.6 Déversement de matières dangereuses (déversement liquide)

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un déversement de matières dangereuses (déversement liquide).

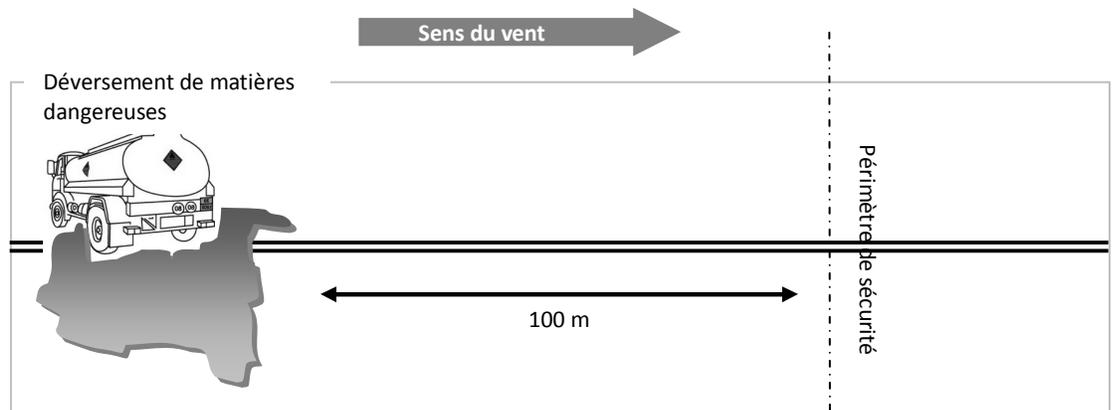
Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Voici les mesures à prendre selon la nature de l'accident.

Route, pont ou tunnel

Dans le cas d'un déversement de matières dangereuses sur une route, un pont ou un tunnel, le MTQ intervient en mettant en place les mesures décrites ci-dessous.

- L'intervenant de première ligne établit un périmètre minimal de sécurité de 100 m contre le vent afin de sécuriser le site, s'il s'agit d'une matière générant un nuage toxique (chlore, ammoniac, etc.).



- L'intervenant de première ligne avertit le CIGC et lui demande de prendre contact avec les services d'urgence : les corps policiers, les ambulanciers, les pompiers et les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).
- L'intervenant de première ligne procède, de concert avec des représentants du MTQ, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) et avec les services d'incendie, à l'épandage d'abrasifs sur les matières dangereuses comme les huiles, les résidus d'essence et les traces de contaminants si la chaussée représente un danger pour la circulation automobile.
- L'intervenant de première ligne fait effectuer le nettoyage des lieux selon les indications des représentants du MDDEP.

Structure

- Dans le cas d'un déversement d'un produit corrosif (selon l'indication sur le camion à cet égard) sur une structure (acier, béton ou bois), cette dernière doit être fermée et être obligatoirement inspectée. L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

Tunnel

- Dans le cas d'un déversement de matières dangereuses dans un tunnel, le MTQ applique le plan des mesures d'urgence du tunnel (tous les tunnels ont un plan spécifique).
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture du tunnel.

5.3.7 Objet suspect

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant la présence d'un objet suspect.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Dans le cas d'une alerte concernant la présence supposée d'un objet suspect dans l'emprise du réseau routier supérieur, les mesures décrites ci-dessous doivent être appliquées.

- Le MTQ intervient pour soutenir les services d'urgence, ou avant l'intervention de ces derniers lorsque l'alerte est donnée.
- S'il y a intervention du MTQ, elle se fait selon la *Position ministérielle d'alertes aux objets suspects* (voir plus bas).

Le texte qui suit est le contenu intégral de la position ministérielle d'alertes aux objets suspects préparée par la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures du MTQ. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

ALERTES AUX OBJETS SUSPECTS POSITION MINISTÉRIELLE

Approuvée le 6 mars 2007 par Anne-Marie Leclerc, ing., M. Ing., s.-m.a.
Directrice générale des infrastructures et des technologies

1. Introduction

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la gestion de l'ensemble du réseau routier supérieur de la province. Cette responsabilité se traduit, entre autres, par des activités d'exploitation réalisées en continu pour assurer la sécurité des usagers de la route, leur mobilité et l'intégrité des infrastructures routières de transport dont il est responsable.

Parmi ces dernières, certaines infrastructures terrestres et toutes les structures aériennes et souterraines composant le réseau routier sont des cibles potentielles pour les cas d'alerte aux objets suspects.

En raison de la nature de sa mission, le MTQ doit, lors d'interventions ayant cours sur le réseau, soutenir les services policiers et d'incendie qui sont des intervenants qualifiés en matière de gestion des objets suspects.

2. Objectif

La présente position ministérielle permet de définir les responsabilités respectives des employés (personnes-ressources) et du personnel d'encadrement du MTQ dans la gestion d'une éventuelle alerte concernant la présence supposée d'un objet suspect dans l'emprise du réseau routier supérieur.

Ces responsabilités s'appliquent lors de la planification des interventions avec les services d'urgence avant que celles-ci surviennent et dans le soutien qui peut être apporté à ces derniers lorsque les alertes sont données.

3. Champs d'application

La présente position ministérielle cible les interventions pour lesquelles une alerte est donnée pour localiser les objets suspects à l'intérieur de l'emprise routière sous la responsabilité du Ministère ou à proximité des quais et débarcadères. Elle s'applique particulièrement lorsque des infrastructures complexes ou difficiles d'accès aux services d'urgence sont visées.

Les bâtiments occupés par des employés du Ministère et les aéroports qui sont sous sa gestion ne sont pas traités dans ce document, car ils font déjà l'objet de procédures d'intervention particulières.

3.1 Emprise routière

L'emprise routière, telle que définie dans les normes du MTQ, représente une surface de terrain public qui constitue la limite de propriété de la route et qui comprend la plateforme, les talus, les fossés et les berges.

L'emprise routière englobe :

- les infrastructures terrestres comme la route et ses dépendances (notamment les stations de pompage, les haltes routières, les édicules de télécommunication);
- les structures aériennes comme les ponts et les viaducs;
- les structures souterraines comme les tunnels et leurs bâtiments.

3.2 Quais et débarcadères

Les quais et débarcadères sont des ouvrages d'art constitués d'un mur de soutènement et d'une chaussée, aménagés au bord de l'eau et permettant aux bateaux d'accoster.

3.3 Objet suspect

Un objet suspect est défini comme étant tout colis, enveloppe, matériel, équipement, ou véhicule ne devant pas se trouver à l'endroit où il est découvert, ou pouvant contenir ou dissimuler un danger pour la population locale ou pour les usagers de la route.

4. Références législatives

Les interventions visant à confirmer la présence d'un objet suspect ou à le localiser peuvent impliquer la nécessité de fermer totalement ou partiellement une route ou l'accès à une infrastructure. C'est en vertu de l'article 293.1 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2), que la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une

signalisation appropriée, restreindre ou interdire sur ce chemin, pour des motifs de sécurité, la circulation des véhicules ou de certains d'entre eux.

Également, en vertu de l'article 420 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2), un agent de la paix peut interdire l'accès de tout véhicule ou de certains d'entre eux à un chemin public, si des motifs d'urgence le justifient. Cette intervention est de nature temporaire et le service policier doit en aviser immédiatement le MTQ.

Enfin, la Loi sur la sécurité incendie (L.R.Q., chapitre S-3.4) mentionne, à l'article 40.2, que les pompiers peuvent interdire l'accès dans une zone de protection, y interrompre ou détourner la circulation ou soumettre celle-ci à des règles particulières.

En vertu de ces dispositions législatives, le MTQ est tenu de réaliser des interventions sur le réseau routier dans le but d'assurer la sécurité des usagers de la route.

5. Responsabilités

Les interventions visant à confirmer la présence d'un objet suspect ou à le localiser sont effectuées par les services d'urgence concernés. Les responsabilités du Ministère ont trait à la planification des interventions avec les services d'urgence, au soutien pendant les interventions et à la protection des usagers de la route (fermeture de routes ou de voies de circulation et signalisation de l'entrave).

5.1 Responsabilités des gestionnaires du MTQ

Les gestionnaires du MTQ ont d'abord la responsabilité de désigner des personnes-ressources familières avec les lieux qui doivent renseigner et soutenir les services policiers avant ou lors de la fouille du lieu où un objet suspect est soupçonné être localisé. Chacune des directions territoriales devra consigner les coordonnées de ces personnes-ressources dans les plans locaux de mesures d'urgence ou ailleurs, afin d'être en mesure de joindre ces dernières rapidement au besoin. Ces coordonnées doivent être mises à jour aussitôt que des modifications surviennent et une vérification annuelle des renseignements doit être réalisée, soit au 15 octobre de chaque année.

Le gestionnaire doit également s'assurer que les renseignements et les équipements pertinents, requis et disponibles, soient mis à la disposition des personnes-ressources devant renseigner et soutenir les corps policiers. Ces renseignements peuvent être les plans des infrastructures, la localisation des accès, l'ensemble des matériaux présents, le type de circulation permise à proximité des infrastructures en question ou toute autre information permettant de bien évaluer les dangers et les risques présents sur les lieux.

De plus, le gestionnaire doit s'assurer que la zone de fouille est fermée à toute circulation, lorsque cela est requis, et que la fermeture de la route se fait conformément aux plans locaux de mesures d'urgence et à la Position ministérielle relative aux fermetures de routes à l'entretien du ministère des Transports lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter les usagers (PO-OI), ainsi qu'à la procédure qui s'y rattache (PR-01).

Enfin, le gestionnaire a la responsabilité de préparer et de faire respecter une procédure territoriale d'intervention pour les alertes aux objets suspects. Cette procédure doit prévoir l'identification des infrastructures à risque de la direction et spécifier lesquelles (infrastructures complexes ou difficiles d'accès) nécessitent une planification d'intervention avec les services d'urgence. Cette planification peut exiger la tenue d'une rencontre avec les responsables des services d'urgence afin de présenter les particularités des infrastructures, les règles d'accès et de

sécurité ainsi que les plans de celles-ci. Des documents peuvent être transmis aux intervenants et des visites conjointes des lieux peuvent être organisées. Un aide-mémoire à l'intention des divers intervenants impliqués lors d'alertes aux objets suspects peut aussi être développé. Le gestionnaire doit également s'assurer que la chaîne de communication du plan des mesures d'urgence est bien connue.

5.2 Responsabilités des personnes-ressources

Pour l'organisation et la réalisation des activités de planification des interventions à réaliser lors des alertes aux objets suspects, les personnes-ressources de la direction territoriale doivent obtenir et fournir tous les renseignements disponibles et requis par les services d'urgence pour réaliser les opérations de localisation des objets (voir la section 5.1). Entre autres, la personne-ressource désignée pour les alertes aux objets suspects doit vérifier annuellement auprès de l'ingénieur responsable des structures à la direction territoriale quelles sont les structures sous surveillance et quel type d'instrumentation y est installé. L'ingénieur doit tenir informée la personne-ressource de toute modification à l'instrumentation des structures.

À la suite d'un appel indiquant la présence d'un objet suspect, la personne-ressource du Ministère a la responsabilité de demeurer à la disposition du corps policier chargé de la gestion des opérations lors de la fouille et de lui fournir les renseignements pertinents. Pour ce faire, les caméras disponibles sur le réseau ou des lunettes d'approche peuvent être utilisées pour maintenir un contact visuel alors que le téléphone ou la radio mobile peuvent être utilisés pour les communications verbales. Il est important de vérifier avec les services d'urgence les types d'équipements de communication qui peuvent être utilisés pendant les interventions.

Si l'employé du Ministère doit se rendre sur les lieux de l'intervention, il doit demeurer à une distance sécuritaire (définie par le corps policier) de la zone de recherche.

Comme mentionné précédemment, les services policiers et d'incendie, qui s'adjoignent des intervenants qualifiés, ont la tâche de s'assurer que les objets suspects soient neutralisés et transportés en lieu sûr, si nécessaire.

6. Suivi de gestion et révision de la position ministérielle

La mise en application de la présente position ministérielle pourrait faire l'objet d'une rétroaction faisant état des différentes interventions réalisées, des problèmes auxquels on a eu à faire face et des solutions apportées.

En fonction des commentaires obtenus, la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures, par l'intermédiaire du Service des technologies d'exploitation, assurera la mise à jour de la présente position en collaboration avec les unités administratives concernées, et ce, suivant une période maximale de cinq ans.

7. Entrée en vigueur

La Position ministérielle sur les alertes aux objets suspects entre en vigueur le XX 2007.

**Plan d'action pour l'élaboration de la Position ministérielle
relative aux alertes aux objets suspects**

	Action	Version transmise	Date de réalisation
1	Rédaction de la première ébauche de la <i>Position ministérielle relative aux alertes aux objets suspects</i>		3 mars 2006 Réalisée
2	Rencontre du comité de lecture de la position ministérielle	0.1	29 mars 2006 Réalisée
3	Consultation des répondants territoriaux en sécurité civile	0.2	Mai 2006 Réalisée
4	Atelier d'échange et de consultation à la rencontre des membres de la Table de parrainage de l'exploitation	0.3	6 juin 2006 Réalisée
5	Obtention de l'accord de principe (grandes lignes de la position et démarche de consultation à l'externe) des membres du Comité directeur de l'exploitation (CDE)		20 juin 2006 Réalisée
6	Consultation de l'ensemble des directeurs territoriaux	0.4	14 juillet au 25 août 2006 Réalisée
7	Présentation au Comité ministériel sur l'organisation du travail	0.5	6 septembre 2006 Réalisée
8	Présentation au Comité SAAQ-COPS	0.5	7 septembre 2006 Réalisée
9	Signature par Anne-Marie Leclerc de la version finale de la <i>Position ministérielle relative aux alertes aux objets suspects</i>	1.0	Janvier 2007
10	Diffusion de la <i>Position ministérielle relative aux alertes aux objets suspects</i>	1.0	Février 2007

DSEI

5.3.8 Éboulement ou avalanche

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un éboulement ou une avalanche.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Dans le cas d'un éboulement ou d'une avalanche, le MTQ intervient en mettant en place les mesures décrites ci-dessous

Route

- Si l'événement survient sur une route sous la responsabilité du MTQ, il peut être nécessaire de la fermer et de la nettoyer.
- La DT visée avise la DLC de l'événement.

Structure

- Si l'éboulement ou l'avalanche a endommagé une structure, cette dernière doit être fermée et inspectée. L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- Dans le cas d'un éboulement ou d'une avalanche qui ne cause aucun dommage, un nettoyage est nécessaire avant de rouvrir la structure à la circulation.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.9 Affaissement

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un affaissement.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Route

- Dans tous les cas d'effondrement d'une route, l'intervenant de première ligne établit un périmètre de sécurité à une distance égale à la profondeur de l'effondrement.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe les spécialistes de la DLC de la situation.

Structure

- Dans tous les cas d'effondrement d'une structure, l'intervenant de première ligne s'assure de sécuriser le site en fermant la route sur et sous la structure, le cas échéant.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'ingénieur en structure de la DT visée se rend sur les lieux pour recueillir des preuves qui permettront d'établir les causes de l'effondrement.
- S'il n'y a pas de décès, le nettoyage doit obligatoirement être exécuté avant de rouvrir, s'il y a lieu, la route sous la structure effondrée.
- Si l'effondrement a causé des décès, il y a enquête du coroner de la SQ.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.10 Érosion ou glissement de terrain

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant de l'érosion ou un glissement de terrain.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Dans un cas d'érosion ou de glissement de terrain, le MTQ intervient en mettant en place les mesures décrites ci-dessous.

Route

- Si les talus sont instables ou s'il y a apparition de fissures dans le sol ou dans le revêtement, l'intervenant de première ligne ferme la route.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe les spécialistes de la DLC de la situation.
- Dans le cas précis d'un glissement de terrain dont l'escarpement situé à l'arrière de l'endroit où s'est produit le glissement est plus haut que 50% de la hauteur totale du talus avant le glissement, une surveillance jour et nuit est établie pour constater l'apparition de nouvelles fissures en arc de cercle dans le sol ou dans le revêtement. Le cas échéant, le périmètre de sécurité est agrandi à partir de ces fissures à une distance égale à la hauteur du talus.

Structure

- Si une structure est dans une zone d'érosion et risque d'être rapidement touchée par le phénomène (déplacement, etc.), l'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- Dans le cas précis d'un glissement de terrain qui se produit à proximité de la culée d'un pont, la DT visée s'assure de vérifier la présence de fissures anormales à une distance inférieure à « h » (hauteur totale du talus à l'arrière de la culée). Le cas échéant, la structure est fermée.
- La DLC est immédiatement avisée.
- La DS est immédiatement avisée.
- La réouverture d'une structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.

- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.11 Tremblement de terre

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un tremblement de terre.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Dans le cas d'un tremblement de terre, le MTQ utilise l'échelle de Mercalli et recommande l'intensité V de cette échelle comme seuil d'intervention. Le MTQ met alors en place les mesures décrites ci-dessous.

Route

- Après un tremblement de terre d'une intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli, le MTQ inspecte en priorité les remblais routiers d'une hauteur 5 m et plus, dont les pentes sont égales à 1,5H : 1V, ou plus raides que cette mesure, construits sur des sols lâches et saturés. Tous les cas de fissuration de l'accotement sont également relevés. Les fissures sont généralement longues et parallèles au revêtement.

Structure

- Si le tremblement de terre atteint IV et plus sur l'échelle de Richter, le processus d'alerte et de mobilisation dans le cas d'un tremblement de terre doit être appliqué (voir plus bas).
- Toutefois, si un tremblement de terre d'intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli survient, l'inspection des structures peut débuter sans attendre le processus d'alerte et de mobilisation.
- Un plan d'inspection post-tremblement de terre doit être réalisé par la DT visée. Ce plan permet de déterminer, préalablement à un tremblement de terre, l'ordre dans lequel les structures seront vérifiées, et ce, selon leur indice de vulnérabilité sismique (IVS) et leur localisation. Ce plan assure une plus grande efficacité, efficacité et rapidité de la démarche d'inspection.
- Après un tremblement de terre d'une intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli, le MTQ inspecte les structures en donnant priorité à celles qui ont les plus faibles IVS. Ces derniers sont décrits dans le système de gestion des structures. Advenant la non-disponibilité de l'IVS des structures, la priorité sera accordée aux structures suivantes :
 - structure avec portée(s) de plus de 60 m;
 - structure avec pile(s) de plus de 15 m de hauteur;
 - structure possédant plusieurs travées consécutives;
 - structure avec appareils d'appui à pendules.

La patrouille des structures s'effectue en trois temps :

1. Le patrouilleur vérifie s'il y a un indice de désordre tel que la présence de fissures, la perte de matériaux ou de l'affaissement aux approches. Le cas échéant, il effectue une ronde pour vérifier s'il y a présence de vides dans le remblai d'approche de la structure ou si la protection de talus est endommagée;
 2. Le patrouilleur vérifie ensuite s'il y a un indice de désordre tel qu'un alignement anormal du chasse-roue, du trottoir ou du dispositif de retenue ou bien une ouverture anormale ou un décalage vertical des joints de tablier sur le tablier du pont. Le cas échéant, il effectue une ronde afin de vérifier s'il y a eu déplacement des appareils d'appui du pont ou inclinaison des unités de fondation ou encore s'il peut observer de l'affouillement. Il inscrit ses commentaires afin de bien préciser ses observations. Le patrouilleur vérifie aussi s'il y a dans le cours d'eau, le cas échéant, un indice de désordre tel que la présence de débris ou de glace qui pourraient nuire à la stabilité du pont;
 3. Lorsque des problèmes de comportement de la structure sont constatés, le patrouilleur vérifie la présence de services d'utilité publique fixés au pont. Le cas échéant, il évalue, pour chacun, leur condition. Il indique sans objet lorsqu'un service d'utilité publique mentionné dans la liste n'est pas présent sur le pont. Il inscrit ses commentaires afin de bien préciser ses observations.
- Dans le cas d'une anomalie, le patrouilleur avise son supérieur de l'état de la situation.
 - Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
 - L'ingénieur en structure vérifie les éléments structuraux.
 - S'il constate des dommages, l'ingénieur en structure avise le directeur territorial et peut commander la fermeture de la structure, si ce n'est déjà fait.
 - Au besoin, le directeur territorial fait appel à un spécialiste de la DS.
 - La réouverture d'une structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
 - La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

L'échelle de Mercalli

L'intensité macrosismique est définie comme la mesure des effets d'un tremblement de terre, dans un lieu donné, sur des objets, des ouvrages d'art et des observateurs. Dans la description des principaux effets d'un tremblement de terre, il est essentiel de disposer d'une échelle permanente qui décrive la gravité ou l'intensité du phénomène en un point précis.

Mise au point en 1902 et modifiée en 1931, l'échelle de Mercalli permet une mesure de l'intensité d'un séisme sur une échelle de I à XII. Cette intensité est déterminée par deux éléments : l'ampleur des dégâts causés par un séisme et la perception qu'a eue la population du séisme. Ces deux aspects vont varier en fonction de la distance à l'épicentre et aussi en fonction du type de sol et de son relief.

Échelle de Mercalli (intensité des tremblements de terre)

- I.** Les secousses ne sont senties que par un très petit nombre de personnes qui se trouvent à des endroits bien précis.
- II.** Les secousses ne sont senties que par quelques personnes qui sont au repos, particulièrement aux étages supérieurs des bâtiments. Les objets suspendus peuvent osciller.
- III.** Les secousses ne sont senties qu'à l'intérieur des bâtiments, particulièrement aux étages supérieurs, mais de nombreuses personnes ne se rendent pas compte qu'il s'agit d'un tremblement de terre. Des automobiles stationnées peuvent tanguer légèrement. La vibration est comparable à celle qui est provoquée par le passage d'un camion. La durée des secousses peut être évaluée ou mesurée.
- IV.** Le jour, de nombreuses personnes sentent les secousses, à l'intérieur des bâtiments comme à l'extérieur. La nuit, certaines personnes sont réveillées. Les plats, les vitres, les portes sont secoués; des craquements se font entendre dans les murs. La vibration produite est comparable à celle d'un lourd camion heurtant le bâtiment. Des automobiles stationnées se mettent à tanguer de manière très visible.
- V.** Presque tout le monde sent les secousses; un grand nombre de personnes sont réveillées. Les plats, les vitres, etc., cassent; des fissures peuvent se former dans le plâtre des murs; les objets instables tombent. On peut voir à certains endroits l'effet des secousses sur les arbres, les poteaux, les pylônes, etc. Les horloges à balancier peuvent s'arrêter.
- VI.** Tout le monde sent les secousses : de nombreuses personnes effrayées sortent de chez elles. Les meubles lourds sont déplacés : dans quelques cas, le plâtre des plafonds tombe et des cheminées sont endommagées. Cependant, les dommages ne sont pas importants.
- VII.** Tout le monde se précipite dehors. Les dommages sont négligeables dans les bâtiments bien conçus et bien construits. Ils sont légers dans les bâtiments de construction ordinaire, mais ils sont considérables dans les bâtiments mal conçus ou mal construits. Quelques cheminées s'écroulent. Les personnes qui sont en voiture sentent les secousses.
- VIII.** Les dommages sont légers dans les bâtiments conçus en vue de résister aux tremblements de terre. Ils sont considérables dans les bâtiments ordinaires, qui peuvent s'effondrer partiellement. Les dommages sont énormes dans les bâtiments mal construits. Les cloisons sortent de leur cadre. Les cheminées des maisons, les cheminées d'usine, les colonnes, les monuments, les murs s'effondrent. Les meubles très lourds sont renversés. Du sable et de la boue sont projetés en petites quantités. L'eau des puits se trouble. Les personnes qui sont en voiture prennent peur.
- IX.** Les dommages sont considérables, même dans les bâtiments spécialement conçus pour résister aux tremblements de terre. Les bâtiments à charpente de bois ne sont plus d'aplomb. D'énormes dégâts sont causés à des bâtiments solides, certains s'effondrent

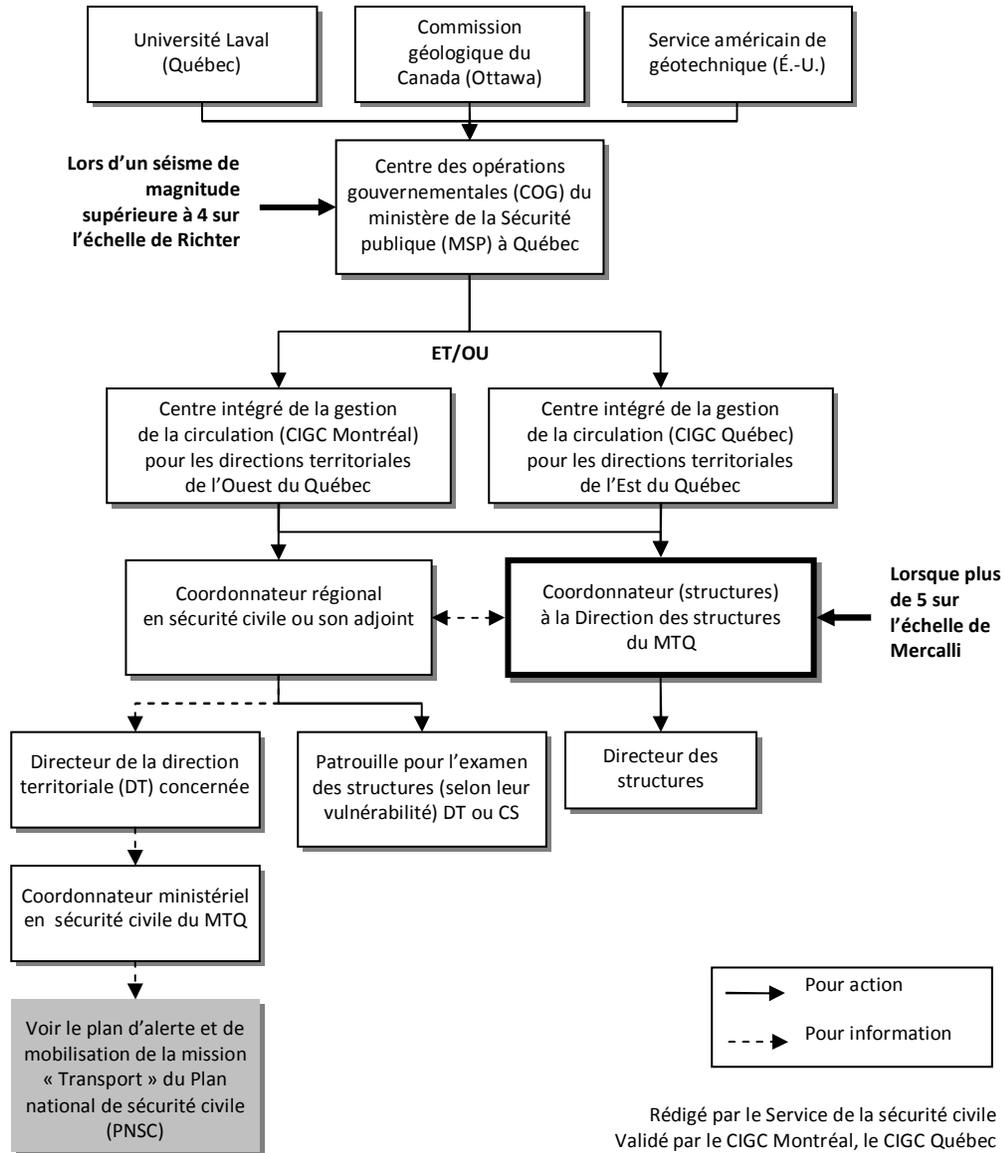
partiellement. Des bâtiments sont soulevés hors de leurs fondations. Le sol se fissure de manière très visible. Les canalisations souterraines sont endommagées.

Des maisons de bois fort bien construites sont détruites. La plupart des bâtiments de maçonnerie à charpente de bois sont détruits avec leurs fondations. Le sol est très fissuré. Les rails sont tordus. Des glissements de terrain importants se produisent sur la rive des cours d'eau et le long des pentes escarpées. Du sable et de la boue sont projetés. L'eau déborde sur les rives. Quelques bâtiments de maçonnerie seulement restent encore debout. Des ponts sont détruits. De larges fissures sont visibles dans le sol. Les canalisations souterraines sont complètement disloquées. Des glissements de terrain se produisent. Les rails sont terriblement tordus.

- X.** Les dommages sont complets. On peut voir des vagues à la surface du sol. Les lignes de visée et de nivellement sont faussées. Des objets volent en l'air.

Source : J.H. HODGSON, « Les tremblements de terre au Canada », *Le Jeune scientifique*, vol. 4, n° 5, février 1966, p. 111.

Figure 5 — Plan d’alerte et de mobilisation lors d’un tremblement de terre



5.3.12 Embâcle ou débâcle

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un embâcle ou une débâcle.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Les mesures décrites ci-dessous doivent être prises lorsque l'embâcle ou la débâcle menace une structure sous la responsabilité du MTQ.

- Dans le cas des structures avec piles en rivière, la DT visée vérifie l'accumulation de glaces (ou de débris) à l'avant-bec des piles.
- Le cas échéant, l'ingénieur en structure de la DT visée est avisé afin qu'il puisse s'assurer que la structure est sécuritaire pour les usagers de la route.

Structure endommagée

- Si l'embâcle ou la débâcle a endommagé une structure, cette dernière doit être fermée et inspectée. L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.13 Accumulation d'eau ou inondation

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant une accumulation d'eau ou une inondation.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Les mesures décrites ci-dessous doivent être prises lorsqu'une inondation menace une structure sous la responsabilité du MTQ.

- Dans un cas d'inondation dont la crue est exceptionnelle, un ingénieur en structure de la DT visée vérifie les structures traversant le cours d'eau et qui présentent un risque d'affouillement.

Structure endommagée

- Si l'inondation a endommagé une structure, cette dernière doit être fermée et inspectée.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

5.3.14 Incendie ou explosion

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un incendie ou une explosion.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Dans le cas d'un incendie ou d'une explosion touchant une structure ou une infrastructure sous la responsabilité du MTQ, les interventions décrites ci-dessous sont à prendre en considération.

Tunnel

- Dans le cas d'un incendie ou d'une explosion dans un tunnel, la DT visée applique le plan des mesures d'urgence du tunnel (tous les tunnels ont un plan spécifique).

Structure

- Dans le cas d'un incendie ou d'une explosion sur ou sous une structure, cette dernière doit être fermée et inspectée selon les indications précisées ci-dessous. La réouverture de la structure par l'ingénieur en structure de la DT visée est fonction des données d'inspection.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DT visée de l'état de la situation.
- L'ingénieur en structure vérifie les éléments structuraux selon les indications données ci-dessous dans la section « Les éléments d'inspection ».
- S'il constate des dommages, l'ingénieur en structure avise le directeur territorial.
- Au besoin, le directeur territorial fait appel à un spécialiste de la DS pour conseiller l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DT visée.
- La DS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

Les éléments d'inspection

Selon la cause de l'incendie (type de véhicule impliqué, type de combustible), la hauteur de flamme et la superficie du brasier seront plus ou moins importantes. Ainsi, la température maximale atteinte à proximité de la structure sera plus ou moins élevée.

Suivant le type d'ouvrage, on pourra alors déterminer quels matériaux risquent d'avoir atteint leur point de fusion et ainsi établir les priorités d'inspection et d'intervention.

La hauteur de la flamme

La hauteur de la flamme est une donnée critique, particulièrement pour les incendies déclarés sous les ouvrages d'art, car la chaussée et les membranes d'étanchéité constituent une protection thermique non négligeable pour les incendies en extrados. Cette variable peut facilement être estimée par l'observation de la flamme. S'il n'existe aucun témoignage fiable, on peut tout de même estimer la hauteur de la flamme à partir des éléments en cause dans l'incident afin de déterminer si les composantes structurales ont été touchées :

- de 4 à 6 m pour une voiture;
- de 7 à 10 m pour un poids lourd;
- de 16 à 20 m pour une citerne d'hydrocarbure.

La température maximale

Comme il y a trop de variables en jeu pour obtenir un modèle simple d'évaluation de la température maximale, il faut s'en tenir à des indices visuels. Tout d'abord, si l'enrobé n'est pas endommagé, il est inutile de s'inquiéter du béton sous-jacent. Autre indice, l'aspect du béton peut permettre d'estimer la température maximale atteinte (voir le tableau 8).

Tableau 8 — La coloration du béton suivant la température estimée

Coloration du béton	Température estimée
Écaillage de surface, coloration des parements	200 °C
Désagrégation en surface par déshydratation, coloration du béton en rose	400 °C
Décollement des grains de la pâte	600 °C
Coloration du béton en rouge, en marron ou en jaune	700 °C et plus

Un pyromètre ou thermomètre infrarouge peut également être utilisé pour estimer la température en surface des matériaux. Les instruments utilisés pour le contrôle de qualité de la pose d'un enrobé bitumineux ne pourront cependant pas permettre une mesure précise au-delà de 400 °C.

Les priorités d'intervention

Ayant une idée de la température maximale atteinte à un endroit donné, on pourra déterminer plus aisément les matériaux susceptibles d'avoir subi une dégradation.

Suivant le tableau 9, le type de pont apparaissant comme le plus susceptible de subir des dommages est le pont en béton à précontrainte extérieure. En effet, la gaine du câble de précontrainte et l'acier du câble montrent des pertes de caractéristiques mécaniques à une température aussi basse que 175 °C.

Les autres types de ponts seront touchés à des degrés divers selon l'intensité de l'incendie. À moins de 400 °C, ce sont principalement l'enrobé, les appareils d'appui et les accessoires, tels que les équipements de drainage et électrotechniques, qui risquent d'être endommagés.

Les effets sur la capacité structurale d'un ouvrage en béton (autre que précontraint) apparaissent lorsque la température du matériau s'élève à plus de 400 °C. Ces températures ne seront généralement pas atteintes dans le cas de l'incendie d'une simple voiture. Cependant, l'incendie d'un poids lourd risquerait davantage de causer de telles dégradations.

Les effets sur la capacité structurale d'un ouvrage d'acier (y compris les haubans, s'il y a lieu) apparaissent lorsque la température s'élève dans le matériau (voir le tableau 9). De plus, si l'élément structural est protégé contre tout déplacement axial, la dilatation causée par la chaleur se traduira en contraintes thermiques qui viendront accroître le niveau de contrainte global à l'intérieur de l'élément. Il est donc important d'accorder une attention particulière à cet aspect au moment de l'inspection.

Tableau 9 — La dégradation des matériaux en fonction de la température

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
130 °C	Polyéthylène haute densité (gaine de câble de précontrainte)	Point de fusion
175 °C	Acier de précontrainte	Début d'affaiblissement des caractéristiques mécaniques
180 °C	Élastomère (appareils d'appui)	Point de fusion
200 °C	Béton	<ul style="list-style-type: none"> – Écaillage en surface – Début d'affaiblissement des caractéristiques mécaniques et de la coloration des parements
200 °C	Bitume	Réduction en cendres amalgamées
230 °C	Béton bitumineux	Point éclair
300 °C	Acier	Perte d'environ 20 % des propriétés mécaniques
330 °C	Téflon (appareils d'appui)	Point de fusion
400 °C	Béton	<ul style="list-style-type: none"> – Désagrégation en surface par déshydratation – Coloration du béton en rose, la résistance résiduelle en compression chutant de 80% à 25% de la résistance initiale
420 °C	Zinc (galvanisation)	Oxydation
450 °C	Acier haute adhérence	Début d'affaiblissement de la résistance à la traction
600 °C	Béton	Décollement des grains de la pâte
600 °C	Acier	Perte d'environ 40 % des propriétés mécaniques

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
660 °C	Aluminium	Point de fusion
700 °C	Béton	Coloration du béton, la résistance résiduelle en compression n'étant plus que de 25 % de la résistance initiale
725 °C	Acier	Changement allotropique du matériau
800 °C	Béton	Décarbonatation de CaCo ₃ , libération de la chaux vive
1 000 °C	Béton	<ul style="list-style-type: none"> - Coloration en marron et en jaune - Résistance résiduelle du béton correspondant à 20 % de la résistance initiale

5.3.15 Autres risques

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention ne sont pas rappelées dans la fiche suivante. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant l'un ou l'autre des risques suivants.

Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

Pour les risques suivants, il y a possibilité de fermeture de routes, selon les décisions des intervenants :

- incendie de forêt;
- rupture de barrage;
- chute de lignes à haute tension;
- bris d'équipements d'alimentation de gaz naturel;
- interruption de la circulation maritime.

Le risque nucléaire

Pour tout accident ou déversement qui implique des matières nucléaires, les mesures d'urgence mentionnées au point 5.2.6 s'appliquent.

Pour un accident concernant la centrale Gentilly II, le Plan de mesures d'urgence nucléaire externe à la centrale Gentilly II s'applique.

La Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec est particulièrement visée par ce type d'événement.

Chapitre 6 — Les mesures de rétablissement

Le rétablissement est défini comme l'ensemble des décisions et des mesures prises à la suite d'une situation d'urgence pour restaurer les conditions sociales, économiques, physiques et environnementales de la collectivité et pour réduire les risques de récurrence de l'événement⁴¹. Les mesures associées au rétablissement sont difficilement planifiables, car elles s'inscrivent dans la continuité des mesures d'intervention ayant pour objet de réduire ou d'éliminer, à court et à long terme, les conséquences d'un sinistre. Les activités de rétablissement peuvent donc s'étaler dans le temps, surtout lorsqu'il y a des dommages importants telle la destruction des infrastructures.

Le MTQ prévoit toutefois mettre en œuvre diverses mesures de rétablissement générales.

6.1 Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles

Le rétablissement à court terme consiste à restaurer les infrastructures essentielles du MTQ touchées par un sinistre. L'objectif est de rendre le milieu sécuritaire et d'assurer la reprise de la fonctionnalité du réseau routier et des activités de la collectivité qui y sont associées. Les actions accomplies en ce sens sont très souvent amorcées par les intervenants de première ligne des DT visées.

Le rétablissement à court terme n'inclut pas obligatoirement la remise en état d'une infrastructure. À titre d'exemple, le rétablissement à court terme de la fonctionnalité du réseau peut être établi par la mise en place d'une infrastructure ou d'un moyen de transport temporaire, tel un traversier en guide de remplacement d'un pont ou un chemin de détour.

6.2 Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels

Le rétablissement à long terme concerne la restauration des conditions de vie normales de la population ainsi que des activités économiques et sociales de la communauté. Ce processus, qui peut s'étaler sur plusieurs mois, voire des années, suppose généralement la présence d'acteurs différents de ceux qui ont été appelés à agir en situation d'urgence.

6.3 Les mesures de rétablissement destinées aux intervenants et à l'organisation

À la suite d'une situation d'urgence, diverses mesures peuvent être prises pour, d'une part, préserver ou restaurer l'équilibre psychologique des intervenants qui ont subi un stress continu durant l'événement et endiguer la possible manifestation de

⁴¹. Plan national de sécurité civile, 29 juin 2006 [projet].

répercussions négatives et pour, d'autre part, s'assurer de maintenir une capacité optimale d'intervention.

6.3.1 Le retour d'expérience (débriefing)

Le retour d'expérience (débriefing) est une démarche qui suit immédiatement une situation d'urgence, et qui peut comprendre l'une ou l'autre des quatre étapes suivantes :

1. la séance de verbalisation;
2. le débriefing psychologique;
3. le débriefing opérationnel immédiat (à chaud);
4. le débriefing opérationnel différé (à froid).

Le retour d'expérience donne l'occasion aux personnes visées de partager leur vécu, leurs connaissances et leur expertise dans le but d'optimiser les façons de procéder au MTQ et d'améliorer sa capacité à faire face aux différents événements. En somme, le retour d'expérience reconnaît la contribution de la personne, consolide le travail en équipe et permet à l'organisation de s'améliorer et d'optimiser les façons d'intervenir en cas de sinistre.

Par la suite, un rapport de débriefing est rédigé et relate les grandes conclusions du débriefing opérationnel immédiat et différé. Il contient généralement les éléments suivants :

- le sommaire;
- la chronologie des faits;
- les moments et les points forts;
- les pistes d'amélioration;
- les ressources sollicitées;
- le coût;
- les recommandations;
- la liste des participants;
- les remerciements.

L'annexe XIII présente le *Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec* (actuellement en révision).

6.3.2 L'audit

L'audit est un processus méthodique et documenté permettant de recueillir de l'information objective pour déterminer dans quelle mesure les opérations réalisées dans le contexte d'une mesure d'urgence ou d'une mesure de sécurité civile permettent de répondre aux exigences du MTQ. L'audit permet de détecter les anomalies, les défaillances. Il permet également de déterminer si les processus et la procédure en place facilitent l'atteinte de l'efficacité recherchée dans les interventions. Il constitue donc pour le MTQ une occasion d'améliorer ses systèmes de gestion.

L'audit conduit à l'élaboration d'un rapport d'audit contenant généralement les éléments suivants :

- le sommaire du processus audité;
- la présentation des principaux intervenants qui sont parties prenantes au processus audité;
- un résumé des principales observations;
- l'évaluation de l'efficacité du processus;
- les pistes d'amélioration;
- les recommandations.

Compte tenu du nombre élevé d'événements mineurs survenant sur le réseau routier (logigramme A), l'audit peut être réalisé selon un échantillonnage.

Les événements majeurs (logigrammes B, C, D et E) nécessitent d'être systématiquement audités.

6.3.3 Le rapport d'événement

Élaboré suivant la situation d'urgence, le rapport d'événement trace le portrait global de la situation vécue. Il est rédigé à partir du journal des opérations tenu durant l'événement (il y a production d'un journal des opérations et d'un rapport de débriefing pour les événements majeurs nécessitant la mise en place d'un centre de coordination au niveau local, régional et/ou ministériel – logigrammes C, D et E) et il annexe tous les rapports produits dans le contexte de l'événement, soit divers rapports de débriefing, les rapports d'audit, la revue de presse, l'analyse de la couverture médiatique, etc.

Le rapport d'événement contient généralement les éléments suivants :

- le sommaire de l'événement;
- la chronologie des faits;
- les rapports de débriefing opérationnel;
- la liste des participants aux séances de débriefing opérationnel;
- le tableau d'évaluation des opérations (sujets, points forts, pistes d'amélioration, solutions proposées par les participants, recommandations, responsables, échéance);
- la couverture médiatique;
- les remerciements.

Le rapport d'événement pour l'événement mineur et l'événement majeur avec poste de commandement (logigrammes A et B), soit les deux premiers niveaux d'événement, sont succincts et peuvent être rédigés suivant la requête produite par le CIGC.

Le rapport d'événement des trois niveaux supérieurs d'événement nécessitant la mise en place d'un centre de coordination local, régional ou ministériel (logigrammes C, D et E), est davantage détaillé et doit être acheminé à divers paliers d'autorité, selon le cas, pour analyse et suivi.

6.3.4 Le suivi et la rétroinformation

La version définitive de chacun des rapports est transmise aux gestionnaires visés afin qu'ils en évaluent tous les éléments, déterminent les priorités parmi celles qui leur sont présentées, formulent des recommandations et voient à leur mise en application. Les aspects budgétaires, politiques et juridiques sont considérés dans le processus d'analyse.

Le rapport d'événement est diffusé aux participants aux séances de débriefing, aux gestionnaires et aux autorités. Il est également déposé de façon officielle au responsable ministériel de la sécurité civile du MTQ qui en assure l'analyse et le suivi.

Dans tous les cas, la rétroinformation auprès des membres du personnel touchés par la situation est primordiale afin de les informer quant au suivi des recommandations formulées.

6.4 Les mesures concernant le remboursement des dépenses

Dès qu'une situation d'urgence se produit, un numéro de lot de travail est créé pour comptabiliser le coût relatif à l'événement en cours. De plus amples informations sont présentées à l'annexe XIV concernant l'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité 6124-0 « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3).

6.5 La reddition de comptes

Annuellement, dans le bilan d'exploitation du MTQ, un chapitre porte sur la sécurité civile.

Tous les événements majeurs (logigrammes B, C, D et E) ayant eu lieu sur le territoire de la province du Québec sont compilés et analysés afin d'en retirer des recommandations.

Cette démarche de reddition de comptes a donc pour but d'évaluer l'intervention de la direction lors de mesures d'urgence ou de sécurité civile, et de maintenir la capacité d'intervention du MTQ à long terme.

6.6 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de rétablissement

Le tableau 10 expose l'expertise des directions du MTQ responsables de l'application de mesures de rétablissement relatives aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 10 — L'expertise du MTQ en matière de rétablissement

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	<ul style="list-style-type: none"> – Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes. – Inventaire complet des génératrices appartenant au MTQ.
Direction des contrats et des ressources matérielles	<ul style="list-style-type: none"> – Encadrement concernant les télécommunications (téléphonie cellulaire, téléavertisseur, télécopieur, téléinformatique, liens avec les compagnies de téléphone, etc.).
Direction des ressources financières	<ul style="list-style-type: none"> – Encadrement en matière de ressources financières. – Programme de financement.
Direction des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> – Relations de travail. – Programme d'aide aux employés.
Direction des structures	<ul style="list-style-type: none"> – Expertise conseil en matière de reconstruction.
Direction du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> – Expertise conseil en matière de reconstruction.
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> – Relations de presse.
Direction de la planification et de la coordination et des ressources DGMO-DGQE	<ul style="list-style-type: none"> – Bilan d'exploitation.
Directions territoriales	<ul style="list-style-type: none"> – Reconstruction. – Débriefing. – Audit. – Rapport d'événement. – Reddition de comptes.
Service de la sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"> – Soutien au moment du débriefing. – Débriefing. – Rapport d'événement. – Reddition de comptes.

Les annexes

Annexe I	Vocabulaire
Annexe II	Loi sur la sécurité civile et règlements Préambule et articles de la Loi sur la sécurité civile visant les ministères et les organismes gouvernementaux
Annexe III	Lois administrées par le ministre des Transports du Québec
Annexe IV	Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur
Annexe V	Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile
Annexe VI	Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé
Annexe VII	Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec
Annexe VIII	Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence
Annexe IX	Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier
Annexe X	Projet de modification à la liste des activités normalisées en monitoring
Annexe XI	Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et les centres auxiliaires
Annexe XII	Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers
Annexe XIII	Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec (en révision)
Annexe XIV	Fiche d'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3)
Annexe XV	Liste des détenteurs du PMMUSC
Annexe XVI	Liste des sigles et des acronymes
Annexe XVII	Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC

Les définitions qui figurent ci-dessous sont tirées intégralement des sources suivantes ou ont été adaptées pour les besoins du PRMUSC :

- (1) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Plan national de sécurité civile*, 29 juin 2006 [projet].
- (2) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan ministériel des mesures d'urgence et de sécurité civile*, 2008.
- (3) Site Internet du ministère de la Sécurité publique.
- (4) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile au Québec – Manuel de base*, 1993.
- (5) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec*, 2007.
- (6) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Plan régional de sécurité civile*, [document de travail].
- (7) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide de gestion des risques naturels et anthropiques pour l'application en territoire*, 2008.
- (8) *La sécurité civile — Une responsabilité partagée. Des questions... et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile*, 2002.
- (9) QUÉBEC. *Loi sur la sécurité civile : L.R.Q., c. S-2-3*.
- (10) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, 2008.
- (11) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de référence pour la gestion des risques*, 2007.
- (12) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, 2007.
- (13) MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, 2004.
- (14) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de mesures d'urgence d'aéroport*, 2005.
- (15) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Concept de base en sécurité civile*, 2008.
- (16) OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE, *Le Grand dictionnaire terminologique*, [http://www.granddictionnaire.com/btml/fra/r_motclef/index800_1.asp].

A

Acceptabilité du risque

Niveau de conséquences et de dommages potentiels, au regard de la probabilité d'occurrence d'un aléa, qu'une société, une communauté ou une organisation considère acceptable tenant compte des conditions sociales, économiques, politiques, culturelles, techniques et environnementales du moment.⁽¹¹⁾

Agent de liaison - MTQ

Personne qui représente le ministère des Transports du Québec auprès d'un partenaire lorsque le ministère de la Sécurité publique déploie en partie ou en totalité le Plan national de sécurité civile.⁽²⁾

Aléa

Événement physique ou activité humaine susceptible d'occasionner des pertes en vies humaines ou des blessures, des dommages aux biens, des perturbations sociales et économiques ou une dégradation de l'environnement.⁽¹¹⁾

Alerte

Avertissement donné à l'occasion d'un sinistre réel ou appréhendé qui informe les autorités, les intervenants, de même que la population, de l'état de la situation et les invite à se tenir prêts à intervenir.⁽¹⁾

Assistance à l'utilisateur — MTQ

Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou circulant sur le réseau (présence de débris, etc.), assister les usagers en difficulté, assurer le maintien sécuritaire de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau.⁽¹³⁾

Atténuation

Ensemble des mesures et des moyens mis en place dans le but de limiter les effets des aléas sur la société et l'environnement.⁽¹²⁾

Autorité locale

Appellation qui désigne à la fois une municipalité locale ou une administration en autorité sur un territoire non organisé en municipalité et sur les territoires situés au nord du 55^e parallèle.⁽⁸⁾

Autorité régionale

Appellation qui désigne principalement la municipalité régionale de comté. Elle peut désigner également l'Administration régionale Kativik, des villes nommées dans la Loi sur la sécurité civile, comme Québec ou Montréal, ou même, dans certains cas d'exception, une municipalité locale.⁽⁸⁾

C

Centre de coordination de l'Organisation régionale de la sécurité civile

Endroit où se réunissent les représentants des différents ministères et organismes pour assurer la concertation et la prise de décision au regard de la gestion d'un sinistre réel ou imminent. Ce centre est situé dans les locaux administratifs de la direction régionale du ministère de la Sécurité publique visée par ce sinistre.⁽⁶⁾

Centre de coordination locale des mesures d'urgence — MTQ

Endroit où le coordonnateur local en mesures d'urgence met en œuvre les opérations et assume la coordination des activités en vue du maintien des services essentiels et des interventions prévues dans la mission du ministère des Transports du Québec. Ce centre est situé dans les locaux administratifs du centre de services visé.⁽²⁾

Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile — MTQ

Endroit où le coordonnateur ministériel en sécurité civile met en œuvre les opérations et assume la coordination des activités en vue du maintien des services essentiels et des interventions prévues dans la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.⁽²⁾

Centre de coordination municipal

Lieu à partir duquel le coordonnateur municipal de sécurité civile fournit le soutien aux opérations en cours sur le terrain et s'assure de la gestion globale de l'événement sur le territoire municipal. Ce lieu peut parfois être appelé « centre de coordination des mesures d'urgence ».⁽¹⁰⁾

Centre de coordination régionale de la sécurité civile — MTQ

Endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information ainsi que la coordination des ressources humaines et matérielles nécessaires au maintien des biens et des services essentiels de la direction territoriale.⁽²⁾

Centre des opérations d'urgence sur le site (COUS)

Lieu où converge toute l'information que les intervenants sur le terrain possèdent et celle qui leur est destinée afin qu'ils puissent coordonner entre eux leurs opérations sur le terrain avec le soutien du coordonnateur de site.⁽¹⁰⁾

Centre des opérations gouvernementales (COG)

Lieu où converge et est traitée l'information relative aux opérations de l'OSCQ⁽¹⁰⁾. Le COG permet au gouvernement du Québec d'anticiper les événements pouvant compromettre la sécurité des citoyens grâce à une surveillance continue, d'informer et d'alerter les intervenants concernés ainsi que de coordonner les opérations lors de situations d'urgence, de crises ou de sinistres majeurs (MSP).

Centre des opérations régionales (COR)

Lieu où se gère l'information opérationnelle et où sont produits les rapports de l'ORSC.⁽¹⁰⁾

Centre régional de coordination gouvernemental

Endroit où le coordonnateur régional en sécurité civile met en œuvre les opérations et assume la coordination des activités en vue du maintien des services essentiels et des interventions prévues au Plan régional de sécurité civile (PRSC).

Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ)

Instance où siègent les sous-ministres et les dirigeants des principaux ministères et organismes visés par la gestion des sinistres ainsi que le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ. Ce comité est dirigé par le secrétaire général du gouvernement du Québec. De façon générale, le Comité de la sécurité civile du Québec définit les orientations en matière de sécurité civile et planifie les activités à cet égard. En situation normale, il approuve le contenu du Plan national de sécurité civile et, en situation de sinistre majeur, il en supervise le déploiement.⁽³⁾

Conséquence

Atteintes ou dommages portés aux populations, aux biens et aux autres éléments d'un milieu touché par la manifestation d'un aléa.⁽¹⁵⁾

Coordination

Action tendant à accorder, à conjuguer et à rationaliser l'activité d'autorités ou de services différents poursuivant des objectifs communs.⁽¹⁰⁾

Coordination ministérielle de la sécurité civile — MTQ

Instance où siègent le responsable ministériel en sécurité civile (sous-ministre), le responsable ministériel délégué en sécurité civile (sous-ministre adjoint), le coordonnateur ministériel en sécurité civile, les trois coordonnateurs ministériels adjoints en sécurité civile et le chef du Service de la sécurité civile. La Coordination ministérielle de la sécurité civile a pour mandat de représenter le ministère des Transports du Québec au sein des organismes de coordination nationale, de donner les grandes orientations et de coordonner l'intervention du Ministère en matière de sécurité civile.⁽²⁾

Coordonnateur de l'Organisation municipale de sécurité civile

Personne désignée par le conseil municipal pour exercer le leadership au sein de l'organisation municipale de la sécurité civile afin de favoriser la concertation entre les intervenants municipaux. Cette personne constitue le lien direct entre les services municipaux, le conseil municipal et le maire. Elle peut également faire le relais avec le palier gouvernemental régional.⁽⁶⁾

Coordonnateur de l'Organisation régionale de sécurité civile

Rôle assumé par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique. Il exerce le leadership au sein de l'organisation régionale de la sécurité civile afin de favoriser la concertation entre les responsables gouvernementaux qui soutiennent l'organisation municipale de la sécurité civile.⁽⁶⁾

Coordonnateur de site

Personne désignée par le coordonnateur municipal de sécurité civile sur la base de ses compétences et selon la nature de l'événement. Il a pour mandat d'assurer la coordination des activités des organisations actives dans le périmètre d'opération du sinistre.⁽¹⁰⁾

Coordonnateur gouvernemental de l'Organisation de sécurité civile du Québec

Personne désignée par le ministre de la Sécurité publique pour assumer la responsabilité du déploiement du Plan national de sécurité civile. Le coordonnateur gouvernemental est le sous-ministre associé à la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie. Le coordonnateur gouvernemental constitue le lien direct entre le Comité de la sécurité civile du Québec et l'Organisation de la sécurité civile du Québec. Il assure la préparation de l'intervention gouvernementale en prévision d'un sinistre majeur et s'assure de la capacité constante de mise en œuvre du Plan.⁽¹⁾

Coordonnateur local en mesures d'urgence — MTQ

Rôle assumé généralement par le chef du centre de services. Il assure la responsabilité de la coordination locale et gère l'application du plan d'intervention requis. En situation d'urgence, il mobilise les personnes-ressources du centre de services et gère son plan d'intervention.⁽²⁾

Coordonnateur ministériel en sécurité civile — MTQ

Personne désignée par chaque ministère et organisme gouvernemental sollicité par le ministre de la Sécurité publique pour exercer le leadership en sécurité civile au sein de son organisation et pour représenter celle-ci au sein de l'OSCQ.⁽¹⁰⁾

Coordonnateur régional en sécurité civile — MTQ

Personne répondante et responsable au sein d'un ministère ou organisme gouvernemental des actions relatives à la sécurité civile lors d'un sinistre réel ou imminent. Elle constitue le lien direct entre l'ORSC et son ministère ou organisme.⁽¹⁰⁾

Culture de la sécurité civile

Prise de conscience collective susceptible d'amener davantage de comportements responsables en matière de sécurité civile.⁽³⁾

D

Débriefing

Démarche qui suit immédiatement une situation d'urgence ou un sinistre et qui vise d'une part, à préserver ou à restaurer l'équilibre psychologique des employés touchés et, d'autre part, à établir des constats et à déterminer des pistes d'amélioration afin d'accroître la capacité d'intervention du Ministère.⁽⁵⁾

E

Élément exposé

Élément tangible ou intangible d'un milieu, susceptible d'être affecté par un aléa naturel ou anthropique et de subir des préjudices ou des dommages.⁽¹⁵⁾

Événement — MTQ

Il comprend l'élément déclencheur des mesures d'urgence et/ou des mesures de sécurité civile, les interventions sur le ou les sites touchés, l'activation des mécanismes de coordination à l'extérieur du ou des sites touchés, les relations médiatiques et le rétablissement complet de la situation, incluant les audits et les retours d'expérience.⁽²⁾

Exercice de simulation

Activité qui consiste à simuler un sinistre et à mettre en place une partie ou la totalité du plan d'intervention prévu en cas de sinistre.⁽⁴⁾

Exposition

Situation par laquelle sont mis en relation dans un milieu donné, un aléa potentiel et les éléments pouvant être soumis à sa manifestation.⁽¹⁵⁾

F

Fluidité

Circulation régulière et facile des véhicules.⁽¹⁶⁾

Fonctionnalité

Caractère d'un bien ou d'un service qui répond à sa finalité, et qui est donc fonctionnel et pratique.⁽¹⁶⁾ Elle est liée à la fluidité et à la mobilité du réseau routier.

G

Gérant de site — MTQ

Personne qui représente le MTQ auprès des partenaires présents sur les lieux de l'événement. Elle dirige les employés du ministère des Transports du Québec sur le site. Elle prend les décisions opérationnelles relatives à son champ d'expertise ou met en application les décisions des autorités. Enfin, elle soutient le coordonnateur de site dans l'élaboration du plan d'action en participant aux réunions de coordination des opérations. Enfin, il gère la mise en œuvre des actions relevant du ministère des Transports du Québec.⁽²⁾

Gestion des risques

Approche qui permet d'apprécier les risques (détermination, analyse et évaluation), d'adopter des mesures de contrôle dans les quatre dimensions de la sécurité civile (prévention, préparation, intervention et rétablissement), de communiquer l'information et d'assurer le suivi relativement à ces risques.⁽¹¹⁾

I

Intervenant de première ligne — MTQ

Employé du Ministère qui, en raison de la nature de son travail, du type de véhicule mis à sa disposition quotidiennement, des équipements de protection à sa disposition et de sa formation, est appelé à intervenir en urgence pour assumer des fonctions d'assistance à l'utilisateur.⁽¹³⁾

Intervention (mesures d'...)

Ensemble des mesures prises immédiatement avant, pendant ou immédiatement après un sinistre pour protéger les personnes, assurer les besoins essentiels et sauvegarder les biens, la collectivité et l'environnement.⁽¹⁰⁾

Intervention — tel qu'employé dans le processus d'intervention du MTQ

Actions, opérations menées sur le site, lors de mesures d'urgence et/ou lors de mesures de sécurité civile.⁽²⁾

M

Mécanisme de concertation et de coordination

Approche privilégiée de gestion en présence d'organisations possédant des cultures et des modes de fonctionnement différents. Ce mécanisme se caractérise par la mise en commun des expertises, des responsabilités et des ressources ainsi que par la notion d'échange et de consensus en vue d'une action concertée entre les parties. Pour réaliser cette concertation, des comités appelés « organisations de sécurité civile » sont mis en place aux divers paliers décisionnels.⁽¹⁰⁾

Mesures d'urgence

Elles débutent avec l'assistance à l'utilisateur (premier niveau d'intervention) et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention (deuxième niveau d'intervention). Elles sont gérées à l'échelle locale, par les ressources des centres de services.⁽²⁾

Mesures de sécurité civile

Elles s'inscrivent donc dans la continuité des mesures d'urgence, lorsque l'événement requiert un niveau de gestion et de coordination à l'échelle territoriale et/ou ministérielle (troisième niveau d'intervention).⁽²⁾

Mission

Organisation préalable, définie dans le PNSC et les PRSC, de la réponse aux besoins d'appui (en intervention ou en rétablissement) susceptibles de se manifester advenant un sinistre. Chacune des missions est constituée d'un ensemble d'activités et est sous la responsabilité d'un ministère ou d'un organisme gouvernemental qui détient l'expertise nécessaire pour réaliser ces activités de façon efficace.⁽¹⁾

Mission « Transport »

Champ d'intervention attribué au ministère des Transports du Québec dans le Plan national de sécurité civile pour lequel il doit être en mesure, à la demande du coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ, de fournir l'information nécessaire sur l'état des infrastructures de transport des personnes et des marchandises, de fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés, d'entretenir, de remettre en état ou de mettre en place les infrastructures nécessaires et de fournir ses ressources.⁽¹⁾

Mobilisation

Ensemble des opérations stratégiques et tactiques requises en vue du déploiement optimal des ressources.⁽¹⁾

Mobilité

Déplacement d'un lieu géographique à un autre.⁽¹⁶⁾ Elle est liée au fait que les usagers du réseau routier peuvent se déplacer d'un lieu à un autre.

O

Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ)

Mécanisme de concertation et de coordination à l'échelle nationale qui réunit les coordonnateurs en sécurité civile de chaque ministère et organisme gouvernemental concerné. L'OSCQ planifie les mesures de sécurité civile à l'échelle nationale et, en cas de sinistre majeur, coordonne les opérations menées par chacun des responsables de mission selon le Plan national de sécurité civile (PNSC). Cette organisation est dirigée par le coordonnateur gouvernemental désigné par le ministre de la Sécurité publique, soit le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique.⁽³⁾

Organisation municipale de la sécurité civile (OMSC)

Mécanisme de concertation et de coordination à l'échelle municipale qui regroupe les différents services d'une même ville responsables de la mise en œuvre de la réponse à un sinistre réel ou imminent.⁽⁶⁾

Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC)

Mécanisme de concertation et de coordination à l'échelle régionale qui regroupe les représentants des ministères et organismes du gouvernement du Québec présents en région. Le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique coordonne l'engagement de leurs ressources pour soutenir les municipalités lorsqu'elles ne sont plus en mesure de faire face au sinistre et d'aider les citoyens éprouvés.⁽³⁾

P

Partenaire

Organisme ou entreprise, privé ou public, qui doit intervenir sur le réseau routier du Ministère, qui gère un réseau routier raccordé à celui du Ministère ou dont le territoire est utilisé par le réseau routier du Ministère (Sûreté du Québec, services de police municipaux, services d'incendie, services ambulanciers, remorqueurs, municipalités, SAAQ, entrepreneurs, entreprise de services publics, etc.).⁽¹³⁾

Plan d'intervention en cas de sinistre

Résultat écrit de la planification des interventions en cas de sinistre : qui fait quoi, quand et comment.⁽⁴⁾

Plan de sécurité civile d'une municipalité (PSC)

Résultat écrit de la démarche de planification qui prévoit les moyens mis en œuvre dans les quatre dimensions de la sécurité civile, à savoir « prévention », « préparation », « intervention » et « rétablissement », pour préserver la vie et la santé des personnes, leur apporter secours, sauvegarder des biens ou pour atténuer les effets d'un sinistre.⁽¹⁰⁾

Plan des mesures d'urgence d'aéroport (PMUA) — MTQ

Plan qui traite des aspects propres aux mesures d'urgence d'aéroport ainsi que des mesures et des pratiques préventives prévues dans les aéroports lorsqu'une intervention d'urgence est nécessaire.⁽¹⁴⁾

Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile (PMMUSC) — MTQ

Document qui comprend toute l'information relative à l'organisation et à la gestion de la sécurité civile au ministère des Transports du Québec. Il est le résultat écrit de la démarche de planification qui prévoit les moyens mis en œuvre dans les quatre dimensions de la sécurité civile, à savoir « prévention », « préparation », « intervention » et « rétablissement », pour préserver la vie et la santé des personnes, leur apporter secours, sauvegarder des biens ou pour atténuer les effets d'un sinistre.⁽²⁾

Plan national de sécurité civile (PNSC)

Document qui établit les rôles et les responsabilités des divers partenaires gouvernementaux au palier national ainsi que les bases du déploiement des interventions que le gouvernement du Québec peut exécuter à l'occasion d'un sinistre.⁽¹⁰⁾

Plan régional de sécurité civile (PRSC)

Document qui établit les rôles et les responsabilités des divers partenaires gouvernementaux au palier régional ainsi que les bases du déploiement des interventions que peut faire la direction régionale d'un ministère à l'occasion d'un sinistre.⁽¹⁰⁾

Poste de commandement

Lieu mis en place par une organisation publique (ex. : MTQ, SQ), privée ou bénévole (ex. : Croix-Rouge) qui intervient sur le terrain pour diriger les actions de ses intervenants. Ce poste de commandement maintient un lien direct avec les centres de gestion propres à chaque organisation.⁽¹⁾

Préparation

Ensemble des activités et des mesures destinées à renforcer les capacités de réponse d'un ministère, d'un organisme ou d'une entreprise pour faire face efficacement aux sinistres.⁽¹⁾

Prévention

Ensemble des mesures et des actions établies sur une base permanente qui concourent à atténuer ou à éliminer les risques, à réduire les probabilités d'occurrence des sinistres ou à en diminuer les effets potentiels.⁽¹⁾

Probabilité d'occurrence

Degré de vraisemblance associé à la manifestation d'un aléa d'une intensité donnée (la probabilité d'occurrence peut s'exprimer de façon qualitative ou quantitative).⁽¹⁵⁾

Processus

Suite continue d'opérations constituant la manière de réaliser les opérations requises.⁽¹⁰⁾

Protection des biens

Action qui consiste à mettre en place les mesures en vue de préserver les biens.⁽⁵⁾

Protection des personnes

Action qui consiste à mettre en place les mesures en vue d'assurer la sécurité de personnes.⁽⁴⁾

R

Répondant ministériel en communication — MTQ

Conseiller en communication de la Direction des communications du ministère des Transports du Québec appelé à coordonner les communications ministérielles en sécurité civile et à soutenir les répondants régionaux en communication.⁽²⁾

Répondant régional en communication — MTQ

Conseiller en communication d'une direction territoriale appelé à coordonner les communications lors d'un sinistre de niveau régional ou local.⁽²⁾

Répondant régional en sécurité civile — MTQ

Personne désignée par le directeur territorial pour le soutenir dans l'application des mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement en territoire.⁽²⁾

Résilience

Aptitude d'une société, d'une collectivité ou d'un système potentiellement exposé à des aléas à s'adapter, en résistant ou en changeant, en vue d'établir et de maintenir des structures et un niveau de fonctionnement acceptables.⁽¹²⁾

Responsable d'activité

Personne qui a la responsabilité de réaliser les tâches liées à l'activité que le Plan national de sécurité civile confère au ministère des Transports du Québec et de coordonner les tâches de la ou des personnes responsables qui assument une activité de soutien.⁽¹⁾

Responsable d'activité de soutien

Personne qui a la responsabilité de participer à l'élaboration d'un volet de l'activité pour laquelle elle est désignée.⁽¹⁾

Responsable de la mission « Transport » - MTQ

Personne désignée par le ministère des Transports pour élaborer et tenir à jour la mission « Transport » qui lui est confiée conformément au Plan national de sécurité civile.⁽²⁾

Responsable de mission

Personne désignée par chaque ministère et organisme gouvernemental porteur de mission pour développer et organiser la réponse au besoin confié à son organisation conformément au Plan national de sécurité civile.⁽¹⁾

Rétablissement

Ensemble des décisions et des mesures prises pendant ou après un sinistre en vue de restaurer graduellement les conditions de vie normale de la communauté et de réduire sa vulnérabilité.⁽¹⁾

Risque

Résultat de la probabilité et des conséquences d'un aléa sur les éléments vulnérables du milieu susceptible d'influer sur l'atteinte des objectifs d'une organisation.⁽¹²⁾

Risque anthropique

Aléa dont l'origine est l'être humain et qui occasionne des conséquences négatives sur les usagers de la route.⁽⁷⁾

Risque de gouvernance

Manifestation d'un aléa secondaire qui peut avoir des conséquences négatives sur le fonctionnement interne de l'organisation. La manifestation d'un aléa naturel ou anthropique est souvent à l'origine d'un ou de plusieurs autres aléas dits secondaires.⁽⁷⁾

Risque en sécurité civile

Risque naturel, anthropique ou de gouvernance qui peut faire en sorte que le ministère des Transports du Québec ne soit plus en mesure d'assurer pleinement sa mission première. Il est question de risques en matière de sécurité civile au sein du Ministère dans la mesure où ce dernier peut intervenir dans son champ de compétence pour les atténuer ou les éliminer.⁽⁷⁾

Risque naturel

Aléa dont l'origine est naturelle et qui occasionne des conséquences négatives sur les usagers de la route.⁽⁷⁾

S

Sécurité civile

Ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les niveaux de la société dans le but de connaître les risques de sinistre, d'éliminer ou de réduire les possibilités d'occurrence de ces derniers, d'atténuer leurs effets potentiels ou, au moment et à la suite d'un sinistre, de réduire les conséquences néfastes sur le milieu. La finalité de la sécurité civile doit donc être de contribuer au maintien et à l'amélioration de la santé, de la sécurité et du bien-être de la communauté.⁽¹²⁾

Simulation

Activité pratique ou théorique qui consiste à simuler un sinistre et à mettre en place une partie ou la totalité d'un plan d'intervention en cas de sinistre.⁽⁴⁾

Sinistre

Événement dû à un phénomène naturel, à une défaillance technologique ou à un accident découlant ou non de l'intervention humaine, qui cause de graves préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens et qui exige de la collectivité touchée des mesures inhabituelles.⁽¹⁰⁾

Site stratégique — MTQ

Infrastructure (pont, tunnel, échangeur, tronçon de route, etc.) qui, dans un territoire donné, peut comporter un ou plusieurs risques dont la probabilité d'occurrence et les conséquences sur l'impact de la mission du ministère des Transports du Québec sont telles que cette infrastructure doit faire l'objet d'un plan d'intervention particulier.⁽²⁾

Situation d'urgence

Situation provoquée par un événement qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une ou de plusieurs personnes ou encore qui cause des dommages aux biens matériels et qui nécessite une intervention rapide pour laquelle les compétences et les ressources d'un organisme sont appropriées.⁽⁴⁾

Situation de sinistre

Événement réel ou appréhendé qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une ou de plusieurs personnes ou encore qui cause des dommages aux biens matériels et dont la gravité est telle que les ressources et la procédure d'un organisme sont

inappropriées pour en contrer les effets, pour assurer la sécurité des personnes et pour sauvegarder les biens.⁽⁴⁾

U

Usager

Toute personne qui utilise le réseau routier pour se déplacer, transporter des personnes ou des marchandises.⁽¹³⁾

V

Veille

Activité continue de recherche et de traitement d'information permettant d'anticiper ou de déceler toute situation pouvant mener à un sinistre.⁽¹⁾

Vulnérabilité

Conditions résultant de facteurs physiques, sociaux, économiques ou environnementaux, qui prédisposent les éléments exposés à la manifestation d'un aléa à subir des préjudices ou des dommages.⁽¹⁵⁾

Annexe II —Loi sur la sécurité civile et règlements

Préambule et articles de la Loi sur la sécurité civile visant les ministères et les organismes gouvernementaux.

Loi sur la sécurité civile

Chapitre I — Objet et application de la loi

Objet.

1. La présente loi a pour objet la protection des personnes et des biens contre les sinistres. Cette protection est assurée par des mesures de prévention, de préparation des interventions, d'intervention lors d'un sinistre réel ou imminent ainsi que par des mesures de rétablissement de la situation après l'événement.

2001, c. 76, a. 1.

Chapitre V — Les ministères et les organismes gouvernementaux

Obligations.

60. Tous les ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre sont tenus, selon leurs responsabilités respectives :
 1. de recenser et de décrire les biens et services essentiels qu'ils fournissent;
 2. de s'enquérir des risques de sinistre majeur qui peuvent affecter ces biens et services;
 3. de recenser leurs mesures de protection à l'égard de ces risques;
 4. d'établir, pour chaque bien ou service inventorié, leur vulnérabilité eu égard aux risques identifiés.

Mesures de protection.

Ils sont, de plus, à l'égard des biens ou services essentiels inventoriés, tenus d'établir et de maintenir opérationnelles des mesures de protection destinées à réduire leur vulnérabilité et de désigner, lorsque ces mesures sont essentielles au maintien ou au rétablissement de la fourniture de ces biens ou services en situation de sinistre, la personne chargée de les exécuter et ses substituts en précisant leur nom et leurs coordonnées.

2001, c. 76, a. 60.

Collaboration.

- 61.** Les ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre lui prêtent leur concours, en matière de sécurité civile, dans les domaines qui relèvent de leur compétence, notamment :
1. en lui communiquant, pour l'élaboration du plan national de sécurité civile prévu à l'article 80, des informations sur l'identification de risques de sinistre majeur, sur leurs connaissances relatives à ces risques, sur les causes et les conséquences prévisibles d'un sinistre, sur leurs activités en matière de recherche et de surveillance des activités ou des biens générateurs de risque de sinistre majeur ainsi qu'en matière de prévention, de préparation des interventions, d'intervention et de rétablissement de la situation après le sinistre;
 2. en lui faisant connaître leurs ressources humaines, matérielles et informationnelles qui peuvent être mises à contribution dans le plan national de sécurité civile.

Participation.

En outre, ils participent, selon l'affectation qui leur est attribuée au plan national de sécurité civile, à la mise en œuvre de ce plan ainsi qu'aux exercices d'évaluation et exercices préparatoires.

2001, c. 76, a. 61.

Chapitre VI — Le ministre de la Sécurité publique

Section I — Fonctions

Conseil et coordination.

- 63.** Le ministre conseille les ministères et organismes gouvernementaux en matière de sécurité civile et favorise la coordination de leurs actions dans ce domaine.

2001, c. 76, a. 63.

Section II — Plan national de sécurité civile

Plan national de sécurité civile.

- 80.** Le ministre de la Sécurité publique établit et maintient opérationnel, en liaison avec les autres ministres et les dirigeants d'organismes gouvernementaux qu'il sollicite, un plan national de sécurité civile destiné:
1. 1° à soutenir les autorités responsables de la sécurité civile, les ministères et les organismes gouvernementaux lorsque l'ampleur d'un risque de sinistre majeur ou d'un sinistre majeur, réel ou imminent, dépasse leur capacité d'action dans les domaines qui relèvent de leur compétence;
 2. 2° à réduire la vulnérabilité de la société à l'égard des risques de sinistre majeur qu'il détermine et dont les conséquences prévisibles sont d'intérêt national, notamment par des mesures de prévention, de préparation des interventions, d'intervention ou

de rétablissement ou par une gestion distincte d'un risque, à l'échelle où il se manifeste, avec d'autres gouvernements ou avec les paliers régionaux ou locaux;

3. 3° à assurer la concertation des ministères et organismes gouvernementaux dans les champs d'activité qu'il détermine compte tenu de leur incidence en matière de sécurité civile.

2001, c. 76, a. 80.

Actions.

- 81.** Le plan national de sécurité civile détermine, en respectant les compétences respectives des ministères et organismes gouvernementaux, les actions spécifiques que chacun est prêt à entreprendre pour atteindre ses objectifs.

Vérification périodique.

Il doit, en outre, comporter une procédure de vérification périodique de l'état d'avancement des actions déterminées.

2001, c. 76, a. 81.

Transmission du plan national.

- 82.** Le plus tôt possible après l'entrée en vigueur du plan, le ministre transmet une copie certifiée conforme du plan aux autorités responsables de la sécurité civile et un résumé du plan aux municipalités locales.

Modification.

Il en est de même de toute modification ultérieure du plan qui entraîne des corrections dans les documents transmis.

2001, c. 76, a. 82.

Annexe III — Lois administrées par le ministre des Transports du Québec

Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2)
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport (L.R.Q., c. P-9.001)
Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3)
Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01)
Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation (L.R.Q., c. A-7.0001)
Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac
Loi sur la publicité le long des routes (L.R.Q., c. P-44)
Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3)
Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. S-11.011)
Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14)
Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9)
Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., c. A-7.02)
Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25)
Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28)
Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14.1)
Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1)
Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01)
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) instituant la Commission des transports du Québec (articles 14 à 48)
Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-1.2)
Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24)

Annexe IV — Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur

Note

Le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* est disponible :

- sur le Cd-rom qui est placé dans la pochette du PMMUSC;
- sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://www.intranet-dsei/>, dans « Guides et manuels techniques », « Assistance à l'utilisateur ».

Annexe V — Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de la mission « Transport » reproduit dans ce plan est complet. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

Plan national de sécurité civile

Mission :	« TRANSPORT »
Porteur :	Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Les responsabilités du MTQ dans le cadre de sa mission :

Le ministère des Transports du Québec (MTQ), porteur de la mission « Transport », doit être en mesure de :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour répondre aux besoins de déplacement;
- Entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources et son expertise.

Ces quatre mandats permettront entre autres d'atteindre les objectifs suivants :

- Assurer des déplacements sécuritaires dans les meilleurs délais;
- Acheminer des secours vers l'endroit sinistré;
- Effectuer des évacuations;
- Désenclaver la zone sinistrée.

À titre d'information, voici la mission du MTQ telle qu'elle est inscrite dans le *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008* :

« Assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. »

Description des activités

Activités :

Monitoring des infrastructures

Les directions territoriales du MTQ sont responsables de l'activité. Les coordonnateurs régionaux en sécurité civile (directeurs territoriaux) doivent être en mesure de dresser un portrait de l'état des infrastructures de transport (terrestre) en fournissant les informations sur celles se trouvant sur leur territoire respectif.

Description des activités

Activités :

Soutien :

- La Direction des structures (DS) et la Direction du laboratoire des chaussées (DLC) du MTQ soutiennent les directions territoriales en ce qui a trait aux infrastructures routières du Ministère.
- Les centres intégrés de la gestion de la circulation (CIGC) de Québec et de Montréal soutiennent les directions territoriales en leur transmettant toute l'information relative aux événements ponctuels, aux conditions routières et aux travaux routiers sur le réseau sous la responsabilité du Ministère. De plus, ils sont en mesure de les informer quant au temps d'attente aux postes frontaliers.
- Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) soutient le MTQ en ce qui a trait aux réseaux d'accès aux chemins forestiers.

Transport terrestre des personnes

La Direction du transport terrestre des personnes (DTTP) du MTQ est responsable de l'activité. Elle entretient les liens nécessaires avec les associations de transporteurs de personnes réparties sur le territoire québécois.

Soutien :

- Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) soutient le MTQ en facilitant l'accès aux transporteurs scolaires.
- La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) soutient le MTQ en fournissant l'inventaire des véhicules utilisables (ex. : autobus).
- La mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité » peut être mise en oeuvre pour l'escorte des véhicules lors des déplacements de personnes.

Transport routier des marchandises

La Direction du transport routier des marchandises (DTRM) du MTQ est responsable de l'activité.

Premier volet : Véhicules lourds

Le Service des politiques économiques (SPE) de la DTRM entretient les liens pertinents avec les transporteurs routiers de marchandises et les expéditeurs répartis partout sur le territoire québécois. Il développe, gère et met à jour une liste de transporteurs spécialisés dans le transport de différents produits pouvant être rejoints 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine en cas de situation d'urgence nécessitant le transport de biens. Le SPE met, au profit du Plan national de sécurité civile (PNSC), son expertise en matière de logistique et de transport routier ainsi que les liens privilégiés qu'il entretient avec l'industrie québécoise du camionnage et les responsables des réseaux routiers des provinces et états voisins.

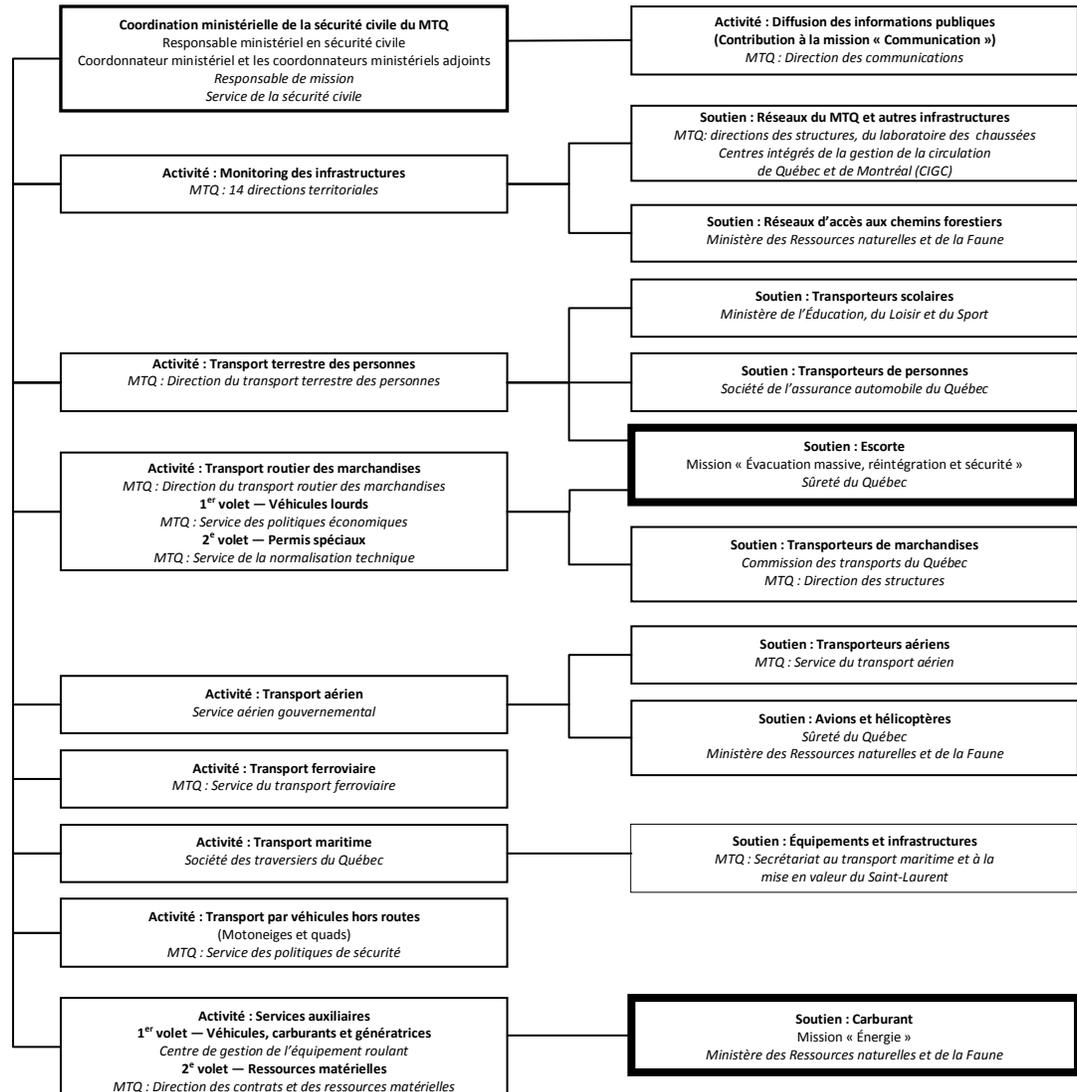
Deuxième volet : Permis spéciaux

Le Service de la normalisation technique (SNT) de la DTRM est responsable de donner des autorisations spécifiques à l'égard des charges et dimensions hors normes en situations d'urgence.

Activités :	Description des activités
	<p>Soutien :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Direction des structures (DS) du MTQ soutient le SNT quant à l'analyse des tracés que peuvent emprunter les transporteurs ayant des charges et dimensions hors normes. • La Commission des transports du Québec (CTQ) soutient le MTQ par sa connaissance des transporteurs. • La mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité » peut être mise en oeuvre pour l'escorte des véhicules lors des déplacements de marchandises.
<p>Transport aérien</p>	<p>Le Service aérien gouvernemental (SAG) du ministère des Services gouvernementaux est responsable de l'activité. Le SAG mobilise et coordonne les interventions des entreprises de transport aérien.</p> <p>Soutien :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Service du transport aérien du MTQ soutient le SAG par sa connaissance des transporteurs aériens, particulièrement ceux qui assurent des vols réguliers et qui ne fournissent pas de services de nolisement. • Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) soutient le SAG par l'accès aux avions citernes et hélicoptères (disponibles entre les mois d'avril à novembre) et à l'expertise reliée à la logistique dans ce domaine. • Après entente avec la Sûreté du Québec, le SAG pourra bénéficier des services héliportés (hélicoptères, personnel naviguant et équipements) disponibles à ce moment.
<p>Transport ferroviaire</p>	<p>Le Service du transport ferroviaire du MTQ est responsable de l'activité. Il demeure en relation avec les partenaires publics et privés dans ce domaine.</p>
<p>Transport maritime</p>	<p>La Société des traversiers du Québec (STQ) est responsable de l'activité. La STQ mobilise et coordonne les interventions des organisations de transport maritime. Elle développe et maintient des ententes de partenariat avec lesdites organisations afin d'accéder en tout temps aux équipements et infrastructures maritimes nécessaires à l'intervention d'urgence.</p> <p>Soutien :</p> <p>Le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent du MTQ soutient cette activité.</p>
<p>Transport par véhicules hors route</p>	<p>Le Service des politiques de sécurité du MTQ est responsable de cette activité. Il peut faire appel aux clubs de véhicules hors routes (VHR) ou aux concessionnaires de quads, et ce, directement ou par l'intermédiaire des fédérations.</p>

	Description des activités
Activités :	
Services auxiliaires	<p>Premier volet : Véhicules, carburants et génératrices</p> <p>Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pourrait être appelé à offrir du soutien dans les domaines suivants : fourniture d'équipements roulants (véhicules légers, véhicules lourds, véhicules outils, etc.), entretien ou réparation d'équipement et fourniture de carburants ou de génératrices.</p> <p>Soutien :</p> <p>La mission « Énergie » peut être mise en oeuvre pour l'approvisionnement en carburant pour les différents véhicules utilisés lors d'un événement majeur ou lors d'un sinistre.</p> <p>Deuxième volet : Ressources matérielles</p> <p>La Direction des contrats et des ressources matérielles (DCRM) du MTQ pourra être appelée à offrir du soutien dans les domaines suivants : courrier, messagerie, téléphonie, radiocommunication, salles de conférence et de vidéoconférence, locaux et recherche de fournisseurs de produits ou services.</p>
Diffusion des informations publiques	<p>La Direction des communications (DC) est responsable de cette activité. Par l'intermédiaire d'un répondant ministériel en communication, la DC du Ministère assure le suivi des activités de communication et produit les outils de communications nécessaires afin d'informer la clientèle concernée (citoyens, entrepreneurs, etc.). Le MTQ est responsable de ses actions de communication internes et externes. Le répondant ministériel en communication, à titre d'agent de liaison, fait l'arrimage nécessaire avec la mission « Communication ».</p>

Mission « Transport »



Sommaire des interrelations de la mission « Transport » avec les autres partenaires de l'OSCQ

Mise en œuvre d'autres missions

La mission « Transport » prévoit que certaines de ses activités nécessitent la mise en œuvre, en tout ou en partie, des missions suivantes :

- Évacuation massive, réintégration et sécurité;
- Énergie.

La coordination des actions des différentes missions ainsi interpellées s'effectue par le biais des mécanismes de coordination prévus au PNSC soit les ORSC, l'OSCQ et le CSCQ.

Soutien à la mission « Transport »

Par ailleurs, lorsque l'impact du sinistre dépasse ou risque de réduire sa capacité d'action, le MTQ peut aussi compter sur l'apport en ressources des partenaires suivants pour la réalisation de sa mission :

- Centre de gestion de l'équipement roulant;
- Commission des transports du Québec;
- Ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
- Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport;
- Service aérien gouvernemental;
- Société de l'assurance automobile du Québec;
- Société des traversiers du Québec;
- Sûreté du Québec.

Le MTQ assure la coordination des actions des responsables d'activité ou de soutien qu'il met à contribution dans le cadre de sa mission.

Contribution de la mission « Transport » aux autres missions du PNSC

Enfin, la **mission « Transport »** peut être appelée à contribuer à la réalisation d'autres missions du PNSC. Ainsi :

Activités de la mission « Transport »

Mission « Communication »

Le ministère des Transports est toujours responsable de ses communications. Toutefois, il appuie la mission « Communication » en souscrivant aux stratégies et objectifs de communication approuvés par l'OSCQ. Pour ce faire, il désigne, entre autres actions, un agent de liaison qui achemine, au Centre de traitement des communications, la stratégie de communication, les projets de documents d'information et d'activités de communication publique inhérents. Le contenu doit être clair, précis, validé et le plus à jour possible afin que la diffusion de l'information de nature publique se fasse dans les meilleurs délais, et ce, de façon cohérente.

Activités de la mission « Transport »

Mission « Bio alimentaire »	Transport d'eau, de nourriture ou de spécialistes en alimentation.
Mission « Eaux, matières dangereuses et résiduelles »	Transport de personnes et de marchandises.
Mission « Électricité »	Transport ou prêt de génératrices.
Mission « Énergie »	Transport de gaz naturel, de bois et autres combustibles.
Mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité »	Diverses activités de la mission « Transport ».
Mission « Habitation »	Transport de spécialistes et de marchandises.
Mission « Santé »	Transport de blessés, de médicaments et de matériels.
Mission « Soutien à l'OSCQ »	Transport d'intervenants.
Mission « Soutien aux services aux sinistrés »	Transport de personnes, allant ou provenant d'un Centre de services aux sinistrés, et des marchandises (matériels et appareils).
Mission « Soutien technique aux municipalités »	Transport de biens culturels.

Annexe VI — Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé

- Entente entre le ministère des Transports du Québec et la Sûreté du Québec dans le cadre du Plan national de sécurité civile, 21 avril 2005
- Entente de services entre le ministre de la Sécurité publique – Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie et le ministre des Transports – Direction générale des infrastructures et des technologies relativement à l’élaboration d’avis techniques dans des situations d’instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes, 1^{er} avril 2001 (entente renouvelable annuellement à moins d’un avis contraire)
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Canadien National dans le cadre du transport de véhicules spécialisés durant une situation d’urgence ferroviaire
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et la Société des traversiers du Québec relativement à l’activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Service aérien gouvernemental relativement à l’activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.

Entente entre le ministère des Transports du Québec et la Sûreté du Québec dans le cadre du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte complet de l'entente a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1.0 Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec, ici appelé « Ministère », est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (PNSC) qui consiste :

- à fournir de l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- à fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés;
- à entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- et, à fournir ses ressources.

Afin de le soutenir dans sa mission, le Ministère travaille en étroite collaboration avec plusieurs partenaires dont la Sûreté du Québec.

Dans le PNSC, la Sûreté du Québec est entre autre responsable de la mission « Évacuation massive — réintégration — sécurité ». À cet égard, le Ministère s'est engagé à soutenir la Sûreté du Québec, particulièrement, à fournir les moyens de transports nécessaires. De plus, la Sûreté du Québec assure la réalisation de plusieurs activités à titre de premier intervenant lorsque survient une situation d'urgence sur le réseau routier du Ministère comme la fermeture d'une route par exemple. Dans ce sens, la Sûreté du Québec et le Ministère doivent travailler constamment en étroite collaboration.

Il incombe au Ministère et à la Sûreté du Québec d'instaurer et de maintenir des mécanismes de communication efficaces pour éviter toute éventuelle ambiguïté et pour bien définir les actions à prendre durant un événement majeur. Le sens de majeur peut être entendu à partir du moment où le ministère de la Sécurité publique déploie une partie ou tout le Plan national de sécurité civile.

Pour coordonner une situation d'urgence, chacune des parties utilise un centre de coordination ou d'opération. Advenant l'ouverture du centre de contrôle de la Sûreté du Québec, la présence d'une personne représentant le Ministère serait un mécanisme de communication privilégié.

Rôle de l'agent de liaison

Cette personne, appelée, agent de liaison, devrait faciliter la gestion de l'événement de part sa connaissance du mode de fonctionnement et de la structure du Ministère. Particulièrement, elle doit :

- Faciliter l'acheminement de l'information aux bonnes personnes au Ministère.
- Valider la faisabilité d'une solution mise de l'avant par la Sûreté du Québec par rapport au mode de fonctionnement du Ministère.
- Respecter le rôle de la Coordination ministérielle de la sécurité civile du Ministère.

- En étroite collaboration avec le coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec, tenir informé le coordonnateur ministériel de la sécurité civile du Ministère des différentes actions prises ou à prendre.

2.0 Préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le Ministère et la Sûreté du Québec s'engagent à mettre en place les moyens de préparation nécessaires pour une intervention.

Le Ministère doit :

- Fournir à la Sûreté du Québec les coordonnées à jour des personnes à joindre au Ministère.
- Identifier des personnes responsables de jouer le rôle d'agent de liaison au centre de contrôle de la Sûreté du Québec. Le centre de contrôle de la Sûreté du Québec étant situé à Montréal, ces personnes demeurent préférablement dans la région métropolitaine de Montréal. Le Ministère s'engage à identifier un nombre minimal de personnes afin de permettre de prévoir les congés et la relève.
- S'assurer auprès de la Sûreté du Québec de l'efficacité de ce mécanisme de communication.
- S'il y a lieu, mettre en place les correctifs nécessaires.

La Sûreté du Québec doit :

- Fournir au Ministère les coordonnées à jour des personnes à joindre à la Sûreté du Québec.
- Former les personnes identifiées quant aux connaissances de base à avoir par rapport au mode de fonctionnement de la Sûreté du Québec et aux tâches reliées au rôle d'agent de liaison.
- Fournir toutes les ressources nécessaires pour assumer ses responsabilités dans son centre de contrôle (ressources matérielles et informationnelles).
- S'assurer auprès du Ministère de l'efficacité de ce mécanisme de communication.
- S'il y a lieu, mettre en place les correctifs nécessaires.

3.0 Intervention lors d'un accident majeur ou d'un sinistre nécessitant l'ouverture du centre de contrôle de la Sûreté du Québec

Lors d'un sinistre, le Ministère et la Sûreté du Québec doivent mettre en place les moyens leur permettant de mobiliser leurs ressources et celles de leurs partenaires aptes à contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours, protéger les personnes en danger et pour sauvegarder des biens.

Le Ministère s'engage à :

- Informer le coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec dès que le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du Ministère est en opération.
- Prendre les dispositions nécessaires pour mobiliser, à la demande de la Sûreté du Québec, le ou les personnes adéquates pour assumer les tâches d'agent de liaison.
- Respecter le rôle du coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec.

La Sûreté du Québec, s'engage à :

- Informer le coordonnateur ministériel du Ministère dès que le centre de contrôle est en opération;
- Faire état de ses besoins immédiats et éventuels quant à la présence d'un agent de liaison du Ministère dans son centre de contrôle.

- Respecter le rôle du coordonnateur ministériel du Ministère.

4.0 Rétablissement après un accident majeur ou d'un sinistre

Les deux parties conviennent de réaliser une séance de débriefing après une situation d'urgence.

5.0 Renouvellement de l'entente

Cette entente est renouvelable à chaque année à moins d'avis contraire de l'un des deux parties.

Il est également entendu que toute personne identifiée pour jouer le rôle d'agent de liaison dans le centre de contrôle de la Sûreté du Québec devra subir une enquête visant à s'assurer de ses antécédents criminels.

Le Ministère et la Sûreté du Québec confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document et s'entendent pour les respecter.

Signé à Montréal, le

2 mai 2005

Signé à Québec, le

21 avril 2005

ORIGINAL SIGNÉ

Jean Cowan, inspecteur-chef
Directeur de la Direction des mesures d'urgences,
Sûreté du Québec

Michel Labrie, ing.
Coordonnateur ministériel de la sécurité civile
Ministère des Transports

Entente de services entre le ministre de la Sécurité publique — Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie — et le ministre des Transports — Direction générale des infrastructures et des technologies — relativement à l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes

Note : Le texte complet de l'entente a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Objet de l'entente

Les parties conviennent que, dans les circonstances et selon les modalités prévues à l'entente, le ministre des Transports fournira au ministre de la Sécurité publique les services d'experts pour l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en danger la vie de personnes.

2. Obligations du ministre de la Sécurité publique

2.1 Coordination des demandes

Lorsque survient une situation où des questions se posent relativement à la stabilité du sol pouvant mettre en danger la vie de personnes, le ministre de la Sécurité publique fait appel au ministre des Transports.

Le ministre de la Sécurité publique est alors responsable de la coordination des demandes adressées au ministre des Transports.

2.2 Honoraires professionnels

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser au ministre des Transports le taux horaire d'un ingénieur senior conformément au décret no 1235-87 du 12 août 1987 intitulé *Tarif d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement par des ingénieurs*.

2.3 Frais de déplacement

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser, lorsque requis, les frais de transport ainsi que les frais d'hébergement facturés et accompagnés des pièces justificatives appropriées, et ce, conformément aux directives du Conseil du trésor.

2.4 Autres dépenses

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser les dépenses requises pour produire des avis techniques (forage, essais en laboratoire, analyses du sol) et des contre-expertises.

3. Obligations du ministre des Transports

3.1 Prestations

Le ministre des Transports s'engage à fournir au ministre de la Sécurité publique les services d'ingénieurs spécialisés en géotechnique de manière à :

- élaborer un avis technique afin de statuer de façon urgente sur l'opportunité d'intervenir pour protéger la vie de personnes à la suite d'un mouvement de sol;
- réaliser, lorsque nécessaire, une visite des lieux où s'est produit le mouvement de sol afin de faire une première évaluation technique des risques pouvant menacer la vie de personnes;
- faire rapport sur les risques relevés, les mesures d'intervention recommandées, les études complémentaires à réaliser afin de mieux circonscrire le risque de même que sur les mesures correctives ou d'atténuation recommandées en indiquant, s'il y a lieu, les endroits nécessitant une évaluation et une expertise plus poussées;
- produire des contre-expertises aux documents présentés à l'appui des demandes d'assistance financière;
- fournir un support-conseil aux directions régionales de la sécurité civile;
- émettre des avis sur les projets de schéma d'aménagement et les règlements de contrôle intérimaire;
- participer des rencontres avec les représentants de municipalité et de municipalités régionales de comté (MRC) pour discuter du contenu des schémas d'aménagement, des règlements de contrôle intérimaire et des schémas de sécurité civile;
- concevoir des plans de formation et assurer la formation, en collaboration avec la Direction des orientations en sécurité civile, au personnel du ministère de la Sécurité publique afin d'accroître son niveau de connaissance générale en géotechnique et de faciliter la communication avec les ressources du ministère des Transports, des MRC et des municipalités.

3.2 Délais de réalisation

Le ministre des Transports s'engage à respecter l'échéancier suivant dans l'exécution des demandes formulées par le ministre de la Sécurité publique en vertu de la présente entente :

- l'ingénieur spécialisé en géotechnique devra se rendre sur les lieux d'un mouvement de sol dans les 48 heures suivant une demande provenant de la Direction de l'assistance financière et du soutien administratif ou d'une direction régionale de la sécurité civile (selon des critères préétablis avec les spécialistes du ministère des Transports);
- un avis technique écrit devra être transmis au demandeur dans un délai de deux semaines suivant la date de la visite des lieux;
- un rapport de contre-expertise devra être transmis au demandeur dans un délai à fixer pour chacun des cas.

3.3 Confidentialité

Le ministre des Transports s'engage à ne révéler ni à faire connaître quoique ce soit dont il aurait eu connaissance dans l'exécution de la présente entente, sans y avoir été dûment autorisé par le ministre de la Sécurité publique.

4. Modalités de paiement

4.1 Honoraires professionnels

Les sommes prévues à l'article 2.2 devront être facturées deux fois l'an : une facture pour les travaux effectués du 1^{er} avril au 30 novembre, une facture pour les travaux exécutés du 1^{er} décembre au 31 mars. Ces factures devront être payées dans les trente (30) jours suivant la date de facturation.

4.2 Frais de déplacement et autres dépenses

Les sommes prévues aux articles 2.3 et 2.4 devront être réclamées à compter du moment où le ministre des Transports a rempli ses obligations et sont payables par le ministre de la Sécurité publique dans les trente (30) jours qui suivent la réception des pièces justificatives relatives aux dépenses engagées.

5. Résultats des travaux

Les résultats des travaux réalisés par le ministre des Transports en vertu de la présente entente, y compris tous les accessoires tels les rapports de recherche et autres, deviennent la copropriété conjointe du ministre de la Sécurité publique et du ministre des Transports qui peuvent en disposer à leur gré, après entente entre les deux parties et sous réserve de l'application des normes à caractère d'acquisition, d'utilisation et de gestion de droits d'auteur (A.M 2000,' Gazette officielle du 25 octobre 2000).

6. Suspension des travaux

Le ministre de la Sécurité publique peut en tout temps suspendre, en totalité ou en partie, l'exécution des services requis par la présente entente.

Le ministre de la Sécurité publique paie au ministre des Transports tous les frais que la suspension des travaux lui aura occasionnés.

7. Représentants des parties aux fins de l'application de l'entente

Le ministre de la Sécurité publique, aux fins de l'application du présent contrat, y compris pour toute approbation qui est requise, désigne le directeur de l'assistance financière et du soutien administratif, pour le représenter. De même, le ministre des Transports désigne le directeur du laboratoire des chaussées pour le représenter.

8. Communications

Un avis ou une directive en vertu des présentes, pour être valide et lier les parties, doit être donné par écrit par les représentants désignés dans l'entente et transmis aux endroits suivants :

Le ministre de la Sécurité publique :
Direction de l'assistance financière
et du soutien administratif
1 150, chemin Saint-Louis, RC 100
Sillery (Québec) G1S 4Z1

Le ministre des Transports :
Direction du laboratoire des chaussées
930, chemin Sainte-Foy, 5e étage
Québec (Québec) G1S 4X9

9. Modification de l'entente

Le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique et la sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies du ministère des Transports sont habilités à négocier et signer des modifications à la présente entente.

La présente entente, d'une durée d'un (1) an, entre en vigueur le 1^{er} avril 2001 et se termine le 31 mars 2002. Elle est automatiquement renouvelée à l'échéance d'année en année, à moins d'un avis de non renouvellement émis au moins trente (30) jours avant cette date de la part de l'une ou l'autre des parties.

En foi de quoi, les deux parties ont signé en double exemplaire :

« Le ministre de la Sécurité publique »

« Le ministre des Transports »

Date : 24 janvier 2002

Date : 19 février 2002

ORIGINAL SIGNÉ

Luc Crépeault, s.m.a.

Anne-Marie Leclerc, s.m. adj.

Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Canadien National dans le cadre du transport de véhicules spécialisés durant une situation d'urgence ferroviaire

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1.0 Contexte

(A) LE MINISTÈRE. Dans le cadre de sa mission, le ministère des Transports du Québec (ci-après appelé le «Ministère») doit : « Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec ».

(B) Dans le domaine du transport routier des marchandises, le Ministère a particulièrement la responsabilité :

- de développer des orientations, des politiques et un cadre législatif et normatif en sécurité dans les transports;
- de favoriser la concertation en sécurité par des représentations auprès des partenaires québécois gouvernementaux, para-gouvernementaux (notamment les municipalités), privés et extra-québécois en vue d'une action intégrée et efficace;
- d'identifier les éléments du système de transport québécois qui présentent des risques pour la sécurité des usagers et suggérer les correctifs nécessaires;

(C) RÈGLEMENT. Le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* et le *Règlement sur le permis spécial de circulation*, ainsi que leurs modifications successives (ci-après appelés les « Règlements ») constituent la base de travail de cette entente et il est entendu que l'application des normes est modulée en fonction de deux périodes durant l'année soit en période normale et en période de dégel.

(D) Les Règlements ont principalement pour objectif d'assurer la sécurité des usagers de la route et de protéger les infrastructures routières (ponts et chaussées).

(E) Un véhicule ou un ensemble de véhicules ne respectant pas les normes réglementaires prévues notamment quant aux dimensions, aux charges par groupe d'essieux et à la masse totale en charge des véhicules routiers, ne peut circuler sur un chemin public à moins que son propriétaire, le locataire ou l'exploitant n'obtienne un permis spécial de circulation délivré à cette fin.

(F) LA PÉRIODE DE DÉGEL. À chaque printemps, les limites de charges des véhicules lourds en période de dégel sont diminuées afin de protéger le réseau routier dont la capacité portante est plus faible. La réglementation sur les normes de charges et de dimensions des véhicules prévoit les restrictions de charges applicables aux véhicules lourds. Les réductions de charges aux essieux sont de l'ordre de 12 % à 20 %. De plus, la plupart des permis spéciaux de circulation autorisant des surcharges ne sont pas reconnus durant cette période. Le Ministère, par arrêté publié dans la Gazette officielle conformément à l'article 419 du *Code de la sécurité routière*, établit les dates et les zones où les restrictions sont applicables.

(G) LE CANADIEN NATIONAL. Le Canadien National (ci-après appelé le « CN ») est un transporteur ferroviaire nord-américain. Le réseau ferroviaire du CN au Québec avec ses partenaires les chemins de fer d'intérêt local est une composante importante du système de transport québécois. Le réseau du CN sert à l'acheminement de marchandises à travers le Québec et l'Amérique du Nord ainsi que des personnes, soit à travers les municipalités du Québec desservies par le train de banlieue, soit à travers le Québec, le Canada et les États-Unis pour ce qui est des trains de VIA, lesquels empruntent ce réseau.

(H) Les produits d'exploitation du CN proviennent du transport d'une vaste gamme de marchandises, notamment les produits pétroliers et chimiques, les céréales et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, les marchandises intermodales et les véhicules automobiles.

(I) Le CN :

- compte un effectif moyen de 22 470 personnes au Canada et aux États-Unis, dont 3 306 au Québec;
- exploite quelque 19 300 milles de voies de parcours au Canada et aux États-Unis, dont 1 830 au Québec;
- exploite le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord.
- exerce des activités dans huit provinces canadiennes et 16 états américains;
- possède un réseau qui couvre le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, et dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert (C.-B.), Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile (Alabama), ainsi que les grandes villes que sont Toronto, Buffalo, Chicago, Détroit, Duluth et Minneapolis St. Paul, au Minnesota, Superior et Green Bay, au Wisconsin, Memphis, Saint-Louis et Jackson, au Mississippi avec des liaisons pour toutes les régions de l'Amérique du Nord.

2.0 Définition d'« urgence ferroviaire »

(A) Pour les fins de la présente entente, « urgence ferroviaire » s'entend notamment et sans être exhaustif :

- (a) de toute opération sur le réseau ferroviaire du CN résultant notamment d'un déraillement, d'une inondation, de l'affaissement des voies ou d'une structure, ou d'un acte de sabotage ou de terrorisme, qui nécessite une intervention urgente de par son impact possible sur la sécurité des personnes et des infrastructures, l'économie, le transport de passagers ou suivant le contexte de cette entente (excluant le simple travail d'entretien et les opérations courantes, notamment celles de construction).

3.0 Problématique

(A) Advenant une urgence ferroviaire, le CN peut avoir besoin d'équipements spécialisés afin, entre autres choses, de remettre les convois sur les rails, pour enlever les convois, réparer des voies et, le cas échéant, construire ou ériger des voies et structures ferroviaires. Ces équipements, chargés sur des remorques, proviennent de différents lieux et doivent emprunter le réseau routier du Ministère. Les charges transportées étant assez importantes, les transporteurs doivent alors avoir des permis pour circuler sur le réseau routier.

(B) Un des éléments cruciaux demeure le temps de réaction advenant une urgence ferroviaire. Une situation peut s'avérer dangereuse pour les vies humaines ou pour les infrastructures. De

plus, des impacts économiques importants ayant des ramifications dans toute l'Amérique du Nord sont également à considérer. Effectivement, l'arrêt d'un train ou l'obstruction d'une voie ferroviaire peut avoir un effet domino sur l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain et possiblement sur le réseau routier du Québec.

(C) De son côté, le Ministère doit s'assurer de faire respecter les normes applicables dans le domaine et surtout assurer la sécurité des usagers de la route et protéger le réseau routier québécois, particulièrement en période de dégel.

4.0 Préparation avant une urgence ferroviaire

(A) Le Ministère et le CN s'engagent à mettre en place les moyens nécessaires pour une intervention.

(B) Le Ministère doit :

- Fournir au CN les coordonnées à jour des personnes à joindre au Ministère suivant un processus d'alerte joint à l'annexe « A ».
- Évaluer les charges et les dimensions des équipements transportés par rapport à la sécurité des usagers et aux infrastructures routières de façon à permettre la circulation des véhicules hors normes en situation d'urgence ferroviaire.

(C) Le CN doit :

- Fournir au Ministère les coordonnées à jour des personnes à joindre au CN.
- Fournir et maintenir à jour l'information demandée par le Ministère concernant les équipements spécialisés pouvant être nécessaires, tant ceux qu'il possède que ceux qu'il loue.

5.0 Intervention lors d'une urgence ferroviaire

(A) Lors d'une urgence ferroviaire, le Ministère et le CN doivent mettre en place les moyens leur permettant de mobiliser leurs ressources pour porter secours, protéger les personnes en danger et pour sauvegarder des biens.

(B) Le Ministère s'engage à :

- Fournir au CN dans les meilleurs délais, en fonction de l'information reçue, des besoins, du type de transport et de la période de l'année (normale ou dégel), les autorisations nécessaires pour circuler sur le réseau dans la mesure du possible.
- Valider les itinéraires routiers prévus par le CN pour circuler au Québec, tant à l'aller qu'au retour du site de l'urgence ferroviaire.
- Prendre les dispositions nécessaires pour mobiliser le ou les personnes adéquates pour coordonner la situation d'urgence ferroviaire.

(C) Le CN s'engage à :

- Respecter, dans la mesure du possible, les dispositions applicables aux charges et aux dimensions des véhicules routiers suivant les Règlements;
- Informer le Centre des télécommunications du Ministère de toute urgence ferroviaire qui nécessite l'intervention du Ministère en vertu de cette entente;
- Fournir l'information le plus exhaustivement et le plus exactement possible de façon à pouvoir diriger l'appel aux bonnes personnes, et
- respecter les normes, les itinéraires et les délais établis par le Ministère.

6.0 Rétablissement après une urgence ferroviaire

Les deux parties conviennent de l'importance de faire le point après un événement d'urgence ferroviaire et de participer aux séances de débriefing le cas échéant.

7.0 Mécanismes de concertation

(A) Afin de s'assurer de l'efficacité de cette entente et de mettre en place promptement les correctifs nécessaires (y compris tout amendement nécessaire à cette entente), les parties conviennent de créer un mécanisme de concertation, lequel prendra la forme d'un comité de concertation qui se réunira aussi souvent que nécessaire, mais au moins une fois par année avant la période de dégel déterminée conformément au paragraphe (F) de l'article 1.

(B) Les parties se communiqueront le nom de leur représentant respectif sur le Comité de concertation et ces représentants pourront inviter aux réunions du Comité toute personne du Ministère et du CN qui peuvent les aider dans leur fonction eu égard aux questions à traiter par le Comité.

(C) Les réunions du Comité de concertation pourront se tenir en personne ou par téléphone.

8.0 Durée

La présente entente reste en vigueur tant et aussi longtemps qu'elle n'est pas terminée par une des parties par préavis de 30 jours transmis à l'autre partie.

Le Ministère et le CN confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document et s'entendent pour les respecter.

Signé à Montréal, le

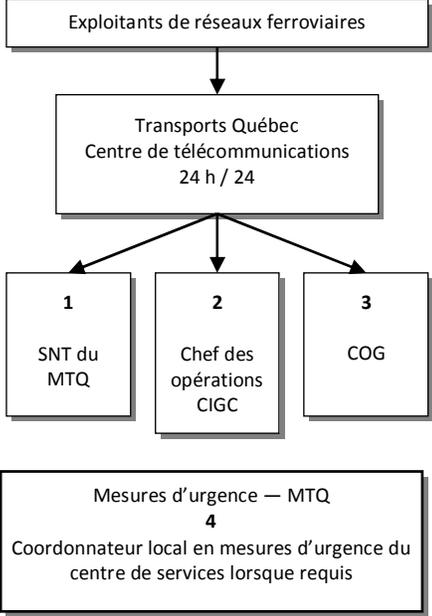
Signé à Québec, le 16 novembre 2005

ORIGINAL SIGNÉ

Jim V. Veia
Vice-président, Division Champlain
Canadien National

Jean Couture, s.m.a.
Direction générale des politiques et de la sécurité en
transport
Ministère des Transports

Annexe A (entente avec le CN) – Mise à jour le 18 mars 2009
 Urgences ferroviaires / Procédure de communication

	Entente entre les exploitants de réseaux ferroviaires et le MTQ	Actions à prendre au CDT
 <p>CIGC : Centre intégré de gestion de la circulation COG : Centre des opérations gouvernementales SNT : Service de la normalisation technique</p>	<p>Afin d'accélérer le traitement des demandes relatives aux déplacements d'équipements spécialisés à la suite d'une urgence ferroviaire qui surviendrait sur le territoire du Québec, une entente a été conclue entre le MTQ et le CN qui est applicable aux autres exploitants de réseaux ferroviaires. Cette entente permet d'accélérer l'obtention des autorisations requises aux déplacements des équipements spécialisés sur les routes du Québec.</p> <p>Selon les termes de l'entente, le requérant doit se référer au CDT pour l'acheminement de toute demande à cet effet.</p>	<p>Le préposé du CDT note dans la requête les coordonnées de l'appelant ainsi que les informations pertinentes.</p> <p>Le préposé pose trois questions relatives à l'événement ferroviaire et consigne le tout dans la requête.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Est-ce qu'il y a des vies en danger? 2. L'événement implique-t-il des matières dangereuses? 3. Si oui, lesquelles? <p>Le préposé transmet ensuite l'ensemble des informations recueillies :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. à Michel Lachance du Service de la normalisation technique (SNT) du MTQ si des mouvements de transports hors normes sont requis; 2. à Louise Milette, chef des opérations du CIGC; 3. au Centre des opérations gouvernementales (COG) par l'envoi d'un courriel à cog@msp.gouv.qc.ca; 4. si requis, au coordonnateur local du CS. <p>Le préposé saisit les informations complémentaires et, si requis, déclenche l'activation du <i>Plan des mesures d'urgence et de sécurité civile</i>.</p> <p style="text-align: center;">***</p> <p>À partir de cette étape, il revient au responsable du Service de la normalisation technique d'assurer le suivi de cette demande auprès du requérant.</p>

Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et la Société des traversiers du Québec relativement à l'activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (jointe à l'annexe A), qui consiste à :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés;
- Entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources.

Afin de le soutenir dans sa mission, le MTQ a sollicité la collaboration de plusieurs partenaires dont celle de la Société des traversiers du Québec (STQ) qui est responsable de l'activité « Transport maritime ».

À ce titre, la STQ coordonne et mobilise les interventions des entreprises de transport maritime. Pour ce faire, la STQ doit élaborer divers outils de travail en répertoriant les infrastructures et les moyens de transport maritime et en signant des ententes de partenariat.

Il incombe donc à la STQ et au MTQ, pour éviter toute ambiguïté, de bien définir leurs rôles respectifs relativement aux quatre dimensions de la sécurité civile : prévention, préparation, intervention et rétablissement.

2. Prévention et préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le MTQ et la STQ s'engagent à collaborer aux travaux permettant, en premier lieu, l'élimination ou la réduction d'un risque et l'atténuation des conséquences d'un sinistre et, en second lieu, la mise en place des préparatifs nécessaires à une intervention.

Pour ce faire, le MTQ doit :

- Fournir à la STQ une mise à jour complète du *Bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC)*.

Pour ce faire, la STQ doit :

- Définir et effectuer les tâches liées à son activité.

La STQ a constitué et tient à jour un inventaire des entreprises de transport maritime qu'elle juge pertinentes pour l'ensemble du territoire québécois.

Elle tient aussi un inventaire des infrastructures maritimes importantes pour l'ensemble du territoire québécois. La STQ s'engage à fournir aux directions territoriales cette information.

Par ailleurs, la STQ dispose de plusieurs outils tels qu'un centre de coordination, un bottin téléphonique et des cartes de géomatique.

- Rédiger des ententes avec les ressources spécifiques des réseaux externes pour prévoir leur mobilisation rapide en cas de sinistre.

Les partenaires ciblés seront sollicités par la STQ pour la signature d'une entente de partenariat ou d'intervention ponctuelle.

- Fournir au MTQ les coordonnées de ses ressources.

La STQ s'engage à fournir au Service de la sécurité civile du MTQ l'information concernant son coordonnateur corporatif et son substitut, de même que tout avis d'absence du coordonnateur corporatif.

3. Intervention à la suite d'un accident majeur ou d'un sinistre

Dans le cas d'un sinistre, la STQ doit mettre en œuvre les moyens lui permettant de mobiliser ses ressources et celles des entreprises de transport maritime pouvant contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours et protéger les personnes en danger, ainsi que pour sauvegarder des biens. Sans limiter la généralité de ce qui précède, la STQ s'engage à :

- Accomplir son activité à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ conformément au plan d'alerte et de mobilisation présenté à l'annexe B;
- Mettre en application les ententes établies préalablement avec les ressources externes;
- Communiquer au MTQ l'information pertinente ou demandée;
- Maintenir un canal d'information continue avec le coordonnateur ministériel du MTQ;
- Apporter les ajustements et modulations nécessaires à l'organisation de son activité selon les indications reçues du coordonnateur ministériel;
- Produire un rapport de l'activité au coordonnateur ministériel à la fin de l'intervention.

Le MTQ, quant à lui, s'engage à :

- Informer le coordonnateur corporatif de la STQ dès que le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ est en activité;
- Brosser un portrait de la situation et de son évolution prévisible;
- Faire état de ses besoins immédiats et futurs en matière de transport maritime;
- Établir un lien de communication privilégié entre les deux organismes;
- Préciser, après concertation avec ses partenaires, les relations avec les médias et la population tout en respectant l'autonomie de ceux-ci;
- Prendre les dispositions nécessaires pour fournir, à la demande de la STQ, les ressources adéquates pour l'inspection en région de certaines infrastructures maritimes qui auraient pu subir des bris à la suite d'un événement, et ce, afin d'accomplir le premier mandat de la mission « Transport » soit de « Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises ».

4. Rétablissement après un accident majeur ou un sinistre

À la demande du MTQ, la STQ peut être appelée à contribuer aux travaux permettant un retour à une « situation normale » après les interventions dont il est question ci-dessus.

Par ailleurs, le MTQ et la STQ conviennent de participer aux séances de débriefing pouvant être organisées par l'une ou l'autre des organisations.

5. Alerte et mobilisation

Pour toute alerte nécessitant une mobilisation de la STQ, le plan d'alerte et de mobilisation joint à l'annexe B doit être suivi.

6. Durée et renouvellement de l'entente

Cette entente entre en vigueur à compter de la signature par les deux parties. L'entente est valide jusqu'au 31 mars 2006. Elle est automatiquement renouvelée à l'échéance d'année en année, à moins d'un avis de non renouvellement émis au moins trente (30) jours avant cette date de la part de l'une ou l'autre des parties.

Le MTQ et la STQ confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document.

Signé à Québec, le 17 octobre 2005

Signé à Québec, le 3 août 2005

ORIGINAL SIGNÉ

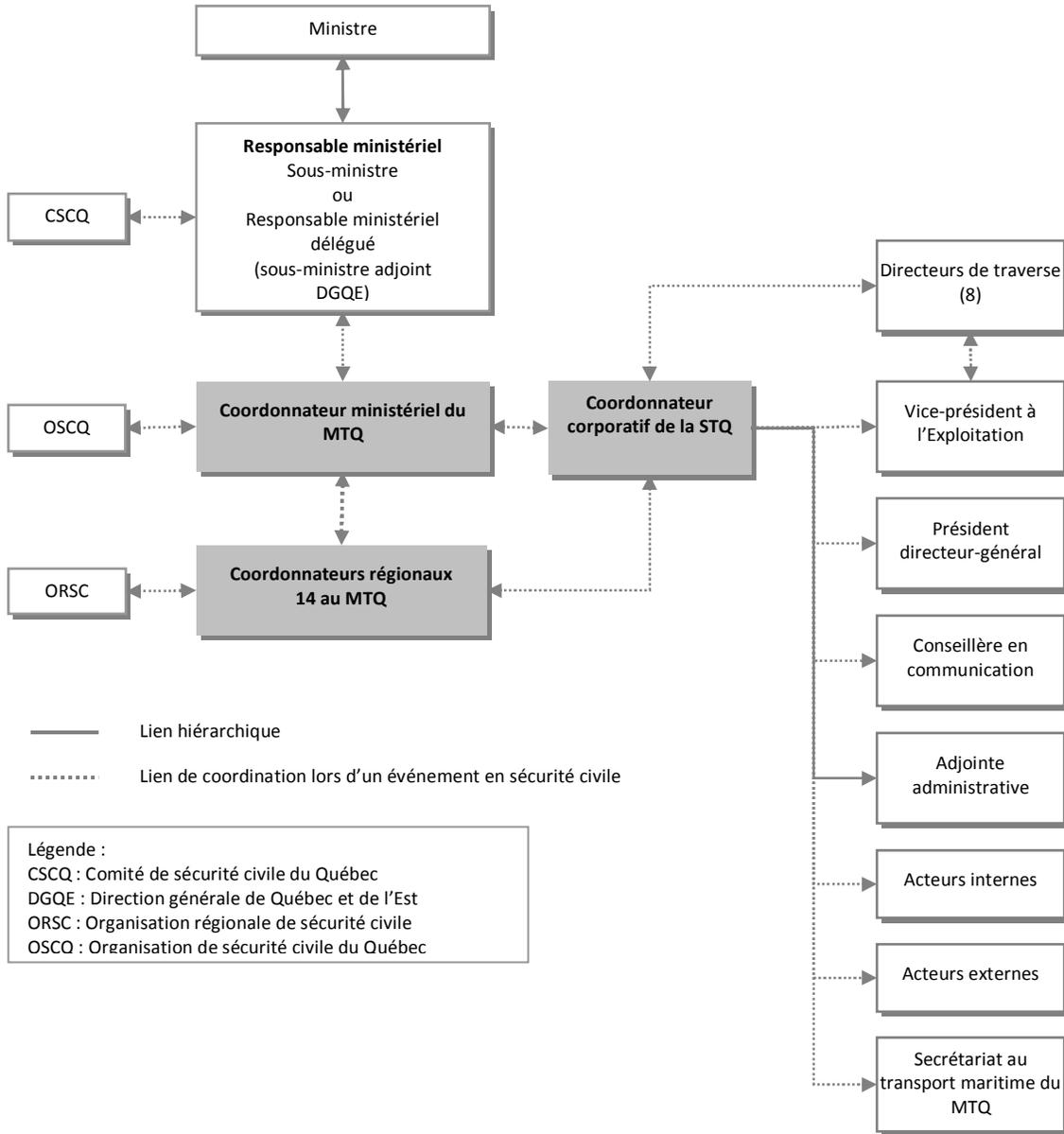
Jocelyn Fortier, avocat
Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Coordonnateur corporatif
Société des traversiers du Québec

Michel Labrie, ing.
Directeur du laboratoire des chaussées
Coordonnateur ministériel en sécurité civile
Ministère des Transports du Québec

Annexe A : Mission « Transport » (voir l'annexe IV du PMMUSC).

Annexe B (de l'entente avec la STQ)

Plan d'alerte et de mobilisation de l'activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile



Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Service aérien gouvernemental relativement à l'activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (jointe à l'annexe A), qui consiste à :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés;
- Entretien, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources.

Afin de le soutenir dans sa mission, le MTQ a sollicité la collaboration de plusieurs partenaires dont celle du Service aérien gouvernemental (SAG) qui est responsable de l'activité « Transport aérien ».

À ce titre, le SAG coordonne et mobilise les interventions des entreprises de transport aérien. Pour ce faire, le SAG peut élaborer divers outils de travail en procédant à un recensement des infrastructures et des moyens de transport aérien.

Il incombe donc au SAG et au MTQ, pour éviter toute ambiguïté, de bien définir leurs rôles respectifs, et ce, sur les quatre dimensions de la sécurité civile : prévention, préparation, intervention et rétablissement.

2. Prévention et préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le MTQ et le SAG s'engagent à collaborer aux travaux permettant, en premier lieu, l'élimination ou la réduction d'un risque et l'atténuation des conséquences d'un sinistre et, en second lieu, la mise en place des préparatifs nécessaires à une intervention.

Pour ce faire, le MTQ doit :

- Fournir au SAG une mise à jour complète du *Bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC)*.

Pour ce faire, le SAG doit :

- Développer et mettre en place les tâches liées à son activité.

Le SAG a constitué et tient à jour un inventaire des entreprises de transport aérien qu'elle juge pertinentes pour l'ensemble du territoire québécois.

Le SAG tient aussi un inventaire des infrastructures aériennes importantes pour l'ensemble du territoire québécois. Le SAG s'engage à fournir aux directions territoriales cette information.

Le SAG dispose finalement de plusieurs outils tels qu'un centre de régulation des vols, un bottin téléphonique et des cartes de géomatique.

- Fournir au MTQ les coordonnées de ses ressources.

Le SAG s'engage à fournir au Service de la sécurité civile du MTQ l'information concernant son Directeur général et son centre de régulation des vols, de même que tout avis d'absence du Directeur général.

3. Intervention à la suite d'un accident majeur ou d'un sinistre

Dans le cas d'un sinistre, le SAG doit mettre en œuvre les moyens lui permettant de mobiliser ses ressources et celles des entreprises de transport aérien aptes à contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours et protéger les personnes en danger, ainsi que pour sauvegarder des biens. Sans limiter la généralité de ce qui précède, le SAG s'engage à :

- Mettre en œuvre son activité à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ conformément au plan d'alerte et de mobilisation présenté à l'annexe B;
- Communiquer au MTQ l'information pertinente ou demandée;
- Maintenir un canal d'information continue avec le coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ;
- Produire un rapport de l'activité au coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ à la fin de l'intervention.

Le MTQ, quant à lui, s'engage à :

- Informer le Directeur général du SAG dès que le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ est en opération;
- Dresser un portrait de la situation et de son évolution prévisible;
- Faire état de ses besoins immédiats et éventuels en matière de transport aérien;
- Établir le lien de communication privilégié entre les deux organismes;
- Préciser, après concertation avec ses partenaires, les relations avec les médias et la population tout en respectant l'autonomie respective de ceux-ci en la matière;
- Prendre les dispositions nécessaires pour fournir, à la demande du SAG, les ressources adéquates pour l'inspection en région de certaines infrastructures aériennes qui auraient pu subir des bris à la suite d'un événement, et ce, afin d'accomplir le premier mandat de la mission « Transport » soit : « Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises ».

4. Rétablissement après un accident majeur ou un sinistre

À la demande du MTQ, le SAG peut être appelé à contribuer aux travaux permettant un retour à une « situation normale » après les interventions dont il est question précédemment.

Par ailleurs, le MTQ et le SAG conviennent de participer aux séances de débriefing pouvant être organisées par l'une ou l'autre des organisations.

5. Plan d'alerte et de mobilisation

Pour toute alerte nécessitant une mobilisation du SAG, le plan d'alerte et de mobilisation joint à l'annexe B doit être suivi.

6. Durée et renouvellement de l'entente

Cette entente se renouvelle à chaque année, à moins d'un avis contraire de l'une des organisations.

Le MTQ et le SAG confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document.

Signé à Québec, le 17 octobre 2005

Signé à Québec, le 3 août 2005

ORIGINAL SIGNÉ

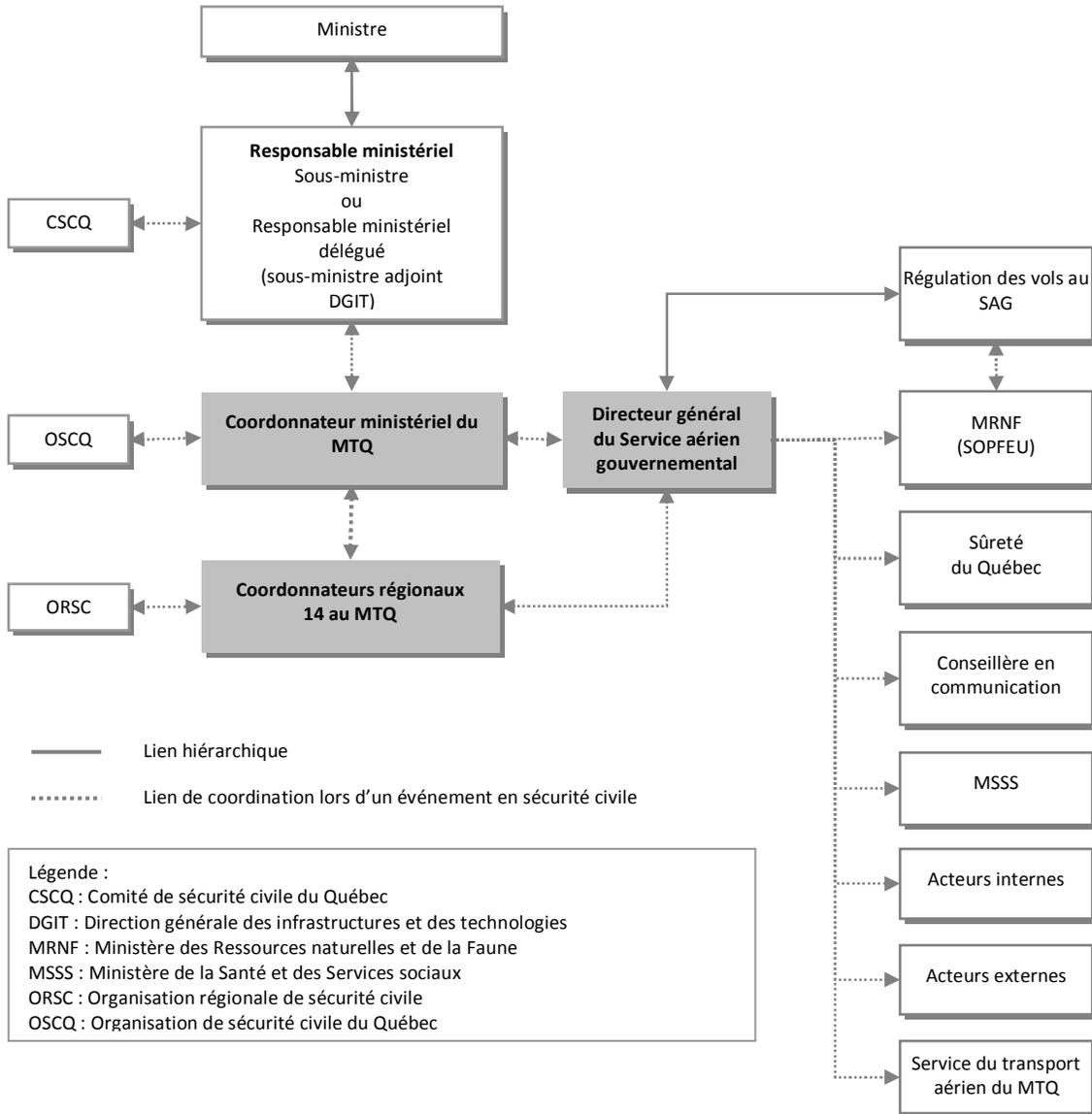
Lucien Tremblay
Directeur général
Service aérien gouvernemental

Michel Labrie, ing.
Directeur du laboratoire des chaussées
Coordonnateur ministériel en sécurité civile
Ministère des Transports du Québec

Annexe A : Mission « Transport » (voir l'annexe IV du PMMUSC).

Annexe B (de l'entente avec le SAG)

Plan d'alerte et de mobilisation de l'activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile daté du 18 juillet 2005.



Annexe VII — Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec

Les principales ententes de collaboration⁴²

■ Ententes entre M/O et municipalités

Entente sur le fonctionnement et le financement du programme d'inspection des aliments de la ville de Montréal		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, Ville de Montréal	Décembre 2004	Janvier 2007
Objet		
Délégation de l'inspection alimentaire par le MAPAQ à la Ville de Montréal. Conformément au PRSC/PNSC, le MAPAQ pourrait soutenir la Ville de Montréal si un trop fort volume d'inspection provoqué par les impacts d'un sinistre survenait sur son territoire.		

Équipes spécialisées d'intervention CBRN des services de sécurité incendie		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, villes de Gatineau, de Montréal et de Québec	Gatineau : 2003-01-06 Montréal : 2002-07-16 Québec : 2003-01-14	31 mars 2011
Objet		
Mise en place, fonctionnement et financement d'une équipe spécialisée d'intervention lors d'événements comportant des risques de nature chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) au sein du service de sécurité incendie.		
Les villes acceptent de mettre à la disposition du ministre de la Sécurité publique, ou de toute municipalité qui en ferait la demande, les services, les équipements et le matériel de l'unité spécialisée. Certains coûts, pour le recours à une de ces équipes, seront facturés au ministre de la Sécurité publique ou à la municipalité ayant demandé assistance.		

⁴² Source : Ministère de la Sécurité publique, *Plan national de sécurité civile*, 26 avril 2006 (document de travail).

■ **Ententes entre M/O et associations, organismes à but non lucratif, instituts de recherches, etc.**

Aide professionnelle à l'administration municipale		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MAMR, Association des ingénieurs municipaux du Québec	1998-09-22	Entente permanente à moins d'être annulée par l'une des parties
Objet		
Définition de la contribution des membres de l'association afin d'offrir une aide professionnelle à une administration municipale en situation d'urgence, et ce, principalement en matière d'infrastructures municipales.		

Entente sur les modalités de gestion de l'inventaire du matériel d'urgence		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société canadienne de la Croix-Rouge (division du Québec)	2001-06-19	Jusqu'à son remplacement ou jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Définition des modalités de gestion par la Croix-Rouge de l'inventaire du matériel d'urgence sous la responsabilité du MSP. Addenda en 2002 afin de permettre le remisage de matériel dans une remorque.		

Entente sur la préparation et la mise en œuvre de services aux sinistrés lors de situations d'urgence ou de sinistres		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société canadienne de la Croix-Rouge (division du Québec)	1995-12-12 renouvelée 2001-06-19	Jusqu'à son remplacement ou jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Définition des paramètres de collaboration en ce qui a trait à l'assistance humanitaire aux personnes sinistrées.		

Entente pour la prévention de la cruauté envers les animaux		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux (SPCA)	2000-08-15	En processus de renouvellement
Objet		
Sauvetage et hébergement temporaire des animaux de compagnie.		

Accords sur les principes de gestion liés à la gestion et au déploiement des génératrices		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, MAPAQ, UPA	2001	Entente de principe permanente
Objet		
Allocation des génératrices aux producteurs en cas de panne d'électricité. Le MAPAQ est le répondant de l'UPA au sein de l'ORSC ou de l'OSCQ lors de la mise en place des processus de gestion des groupes électrogènes. Lorsqu'une priorité doit être déterminée dans les différentes demandes des membres de l'UPA, cette dernière se charge d'offrir au MAPAQ son ordre de préférence. Le MAPAQ achemine cet ordre à l'OSCQ. La livraison par Hydro Québec peut ensuite se faire selon le processus convenu dans l'Entente sur la gestion et le déploiement des génératrices (MSP et Hydro Québec) directement aux membres choisis par l'UPA dans l'ordre des priorités accordées aux composantes des autres secteurs par l'OSCQ.		

Entente de collaboration en cas de sinistre d'envergure entre le MAPAQ et l'IRDA		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (IRDA), MAPAQ	2000-11-20	Entente de principe permanente
Objet		
Mise à la disposition du MAPAQ du laboratoire de chimie inorganique et de physique de l'IRDA en cas de sinistre d'envergure.		

Fonctionnement d'un réseau de communication d'urgence par RAQI en soutien au MSP		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Clubs Radio amateur du Québec inc. (RAQI)	2002-07-17	3 ans, renouvelée automatiquement jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Organisation d'un réseau de bénévoles qui collaborent avec le MSP lors d'urgences.		

Diverses ententes de fourniture de groupes électrogènes		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, fournisseurs de génératrices	Diverses	Diverses
Objet		
Fourniture de groupes électrogènes en situation de forte demande ou de sinistre.		

Diverses ententes de réduction de la consommation d'énergie		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, grandes entreprises industrielles	Diverses	Diverses
Objet		
Réduction de la consommation en situation d'urgence.		

■ **Ententes interministérielles**

Entente sur la gestion et le déploiement des génératrices		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, MSP	2001-12-11	Indéterminée
Objet		
Gestion de l'offre, de la demande et du déploiement des génératrices de grande capacité lors d'un sinistre comme le définit la mission « Électricité ».		

Entente de services relativement à l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MTQ	2001-04-01	Renouvelée automatiquement jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Fourniture par le MTQ au MSP de services d'experts pour l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes.		

Entente de partenariat relative à la réalisation d'un plan d'action triennal 2003-2006 concernant la gestion des risques de glissement de terrain en milieu argileux		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MTQ, MRNF, MAMR	2004-05	2006-03-31 renouvelable 1 an
Objet		
Réalisation en commun d'un plan d'action triennal 2003-2006 sur la gestion des risques de glissement de terrain en milieu argileux.		

Entente de collaboration entre le MSP, le MRNF et la SOPFEU en sécurité civile		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MRNF, Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)	2004-08-11	Renouvelable aux 3 ans
Objet		
Paramètres de collaboration mutuelle, particulièrement lors d'incendies de forêt majeurs.		

■ **Ententes intergouvernementales canadiennes**

Accord Canada-Québec relatif à l'organisation et au maintien d'un programme de services de santé d'urgence		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Santé Canada, MSSS	1965-05-06	
Objet		
Cette entente prévoit l'organisation et le maintien d'un programme de services de santé d'urgence ainsi que l'établissement et la conservation au Québec d'un approvisionnement de fournitures et de matériel sanitaire, notamment la fourniture par le Canada d'une unité de centre avancé de traitement et d'une unité de rassemblement des blessés pour chaque zone de protection civile au Québec.		

Accord d'aide mutuelle en cas d'incendie de forêt		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Ministère des Ressources naturelles du Canada, MRNF, ministères des Ressources naturelles des autres provinces et territoires	1983-09-14	
Objet		
Cet accord prévoit le partage en cas de besoin de divers moyens de lutte contre les incendies de forêt, comme le partage de ressources humaines et d'équipement spécialisé y compris des avions-citernes.		

Protocole encadrant 10 ententes sectorielles concernant les activités d'inspection des aliments, des intrants agricoles et de la santé animale et végétale sur le territoire québécois		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	1998-09	Entente de gestion permanente
Objet		
Partage des établissements québécois sous inspection. L'ACIA inspecte les entreprises effectuant du commerce interprovincial et international. Le MAPAQ inspecte les autres entreprises. Conformément au PNSC, le MAPAQ pourrait demander à l'ACIA d'inspecter sa clientèle prévue à l'entente après un sinistre pouvant avoir des impacts sur celle-ci. Dix ententes sectorielles conclues depuis septembre 1998 : produits laitiers, miel, œufs et ovoproduits, secteur tertiaire, viandes comestibles, fruits et légumes frais, produits manufacturés non agréés, fruits et légumes transformés, produits marins, produits de l'érable.		

Entente intergouvernementale canadienne concernant la collaboration et la communication de renseignements en cas de maladie animale exotique		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, ACIA	en préparation	
Objet		
La négociation d'une entente entre le MSP, le MAPAQ et l'ACIA concernant la collaboration des parties en cas d'éradication des maladies animales exotiques pouvant survenir au Québec ainsi que la gestion des conséquences liées à celle-ci est en cours et devrait être conclue en 2006.		

■ Ententes internationales

Ententes entre entreprises d'électricité		
Parties à l'entente	Date	Échéance
64 producteurs, transporteurs et distributeurs d'électricité en Amérique du Nord	Diverses	Diverses
Objet		
Assistance au rétablissement du service en cas de sinistre majeur. Ententes amorcées par le <i>Edison Electric Institute</i> . Protocoles et modalités de facturation établis.		

Protocole d'entente internationale d'aide à la gestion des urgences (PEIAGU)		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Île-du-Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Québec, Terre-Neuve-et-Labrador, Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island, Vermont	2002-08-26	
Objet		
Le Québec, les provinces de l'Est du Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre ont convenu de se prêter une assistance mutuelle en vue de la gestion de toute urgence ou catastrophe faisant l'objet d'une demande d'aide de la part d'une entité touchée, qu'il s'agisse d'un désastre naturel, d'un danger, d'une catastrophe technologique ou d'un aspect de protection civile relatif aux pénuries de ressources.		

Entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État du New Hampshire concernant les répercussions environnementales transfrontalières		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, New Hampshire	2001-08-27	
Objet		
Cette entente vise à établir des mécanismes d'échanges, de coopération et de concertation en matière de répercussions environnementales transfrontalières. Elle prévoit notamment que les parties s'avisent et, lorsque c'est approprié, se portent assistance dans le cas où surviendrait tout élément de cause naturelle ou accidentelle susceptible de porter atteinte à la qualité de l'environnement du territoire de l'autre partie.		

Entente de coopération en matière d'environnement entre le gouvernement de l'État de New York et le gouvernement du Québec		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, New York	1993-05-10	
Objet		
Cette entente vise à établir des mécanismes d'échanges, de coopération et de concertation en matière de répercussions environnementales entre le Québec et l'État de New York. Elle prévoit notamment que les parties s'avisent et se portent assistance dans le cas où surviendrait tout accident de cause naturelle, technologique ou autre susceptible de porter atteinte à la qualité de l'environnement du territoire de l'autre partie.		

Entente entre le gouvernement du Québec et GOES Data Collection System Program		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MENV, <i>National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)</i> – organisme du gouvernement américain	1992-02-26	
Objet		
<p>Cette entente prévoit la fourniture par le satellite géostationnaire <i>GOES</i> exploité par l'organisme <i>NOAA</i> de données de nature environnementale portant sur les paramètres physiques, chimiques ou biologiques des océans, des rivières, des fleuves, des lacs, du sol et de l'atmosphère. Elle prévoit également des priorités de participation aux systèmes de collecte ayant trait aux avertissements de catastrophe.</p>		

Convention pour fins de protection des forêts contre l'incendie dans le territoire boisé adjacent aux lignes frontières du Québec et de certains états américains		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New York, Rhode Island, Vermont	1969-08-27	
Objet		
<p>Cette entente a pour but de faciliter la prévention et la suppression efficace des incendies de forêt notamment en prévoyant une aide mutuelle et en établissant un organisme central destiné à coordonner les activités des parties à l'entente et à leur fournir les services communs requis de la <i>Northeastern Forest Fire Protection Commission (NFFPC)</i>.</p>		

Accord de coopération entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la planification et la gestion civile d'urgence sur une base globale		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Gouvernement du Canada, gouvernement des États-Unis	1986-04-28	
Objet		
<p>Cet accord prévoit l'entraide mutuelle entre les deux pays lors de sinistres d'origine naturelle ou anthropique afin d'être en mesure d'intervenir de façon plus efficace en situation d'urgence.</p>		

Accord de coopération entre le Québec et l'État du Vermont		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, Vermont	2003-12-04	
Objet		
<p>Cette entente de collaboration porte sur différents secteurs dont ceux de la sécurité et de l'énergie. Elle prévoit une collaboration et une entraide mutuelle advenant une catastrophe naturelle, notamment en cas de perturbation majeure des réseaux de transport électrique.</p>		

Annexe VIII — Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Note : Le guide complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

Remerciements

Des remerciements sincères s'adressent aux collègues pour leur collaboration apportée au cours de la rédaction de ce document : Géraldine Bouchard-Vézina, Christiane Bourassa, Benoît Demers, Gilles Guay, François Hallé, Marie Lalancette, Bernard Lanctôt, Jacques Langlois, Normand Leblond, Luc Lemieux, Sylvie Marcotte, Mario Martel, Grace Mc Collough, Marie-Josée McNicoll, Marcel Picard, Elaine Proulx, Pierre Richard, Lyne Robidoux, Pierre Sylvestre, Édith Tremblay et Line Tremblay.

Coordination

La coordination de ce dossier a été assumée par Diane Matte, du Service de la sécurité civile.

Correspondance

Si vous avez des questions ou des commentaires, ou si vous désirez obtenir des copies additionnelles, communiquer avec le Service de la sécurité civile, situé au 700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1

Avertissement

Dans le présent document, le genre masculin est utilisé sans discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

Mise en contexte

La tempête de verglas qui a sévi dans le sud du Québec et les inondations survenues au Saguenay ont été des événements majeurs au cours desquels plusieurs employés du ministère des Transports ont été appelés à travailler de façon intense et durant de longues périodes. Il appert que l'accompagnement ou le bien-être de ces employés et de leurs familles ait été plus ou moins adéquat.

Dans l'ensemble des procédures et des différents plans de mesure d'urgence mis en place par le Ministère, aucun volet ne traite du soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence et des effets post-traumatiques vécus à la suite de celle-ci.

Au cours de l'année 2002, le Service de la sécurité civile du ministère des Transports a constitué un groupe de travail pour élaborer le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence*. Il lui a confié le mandat de proposer un cadre de référence afin de mieux outiller les gestionnaires dans leur façon de soutenir les employés mobilisés à l'occasion d'une situation d'urgence ou d'un événement majeur.

Après avoir examiné les recommandations indiquées dans les différents rapports notamment ceux produits par le Ministère, la Commission Nicolet et le comité organisateur du programme d'exercices Concerto 2003, le groupe de travail a élaboré ce guide à l'intention des gestionnaires.

Le groupe de travail propose donc dans ce guide des mesures et des moyens à prendre, des activités à planifier et à organiser, des outils de communication à utiliser ou à concevoir afin que les gestionnaires soient prêts à répondre aux besoins des employés et à leurs familles appelés à travailler à l'occasion de situations d'urgence ou de sinistre. De plus, il désigne les personnes et les partenaires dont la collaboration est essentielle pour la mise sur pied des moyens ou activités proposées.

Rappelons que ce guide est le fruit d'une réflexion de plusieurs représentants et gestionnaires de divers secteurs d'activité au Ministère conscients de l'importance de planifier pour répondre aux différents besoins des employés et de l'organisation à l'occasion des situations d'urgence ou de sinistre. Pour cette raison, le groupe de travail recommande aux autorités que le Guide soit intégré dans le Plan ministériel (PMSC) et dans les divers plans régionaux de la sécurité civile.

Nous espérons que cet outil de gestion sera utile à tous les paliers de l'organisation de manière à améliorer ses façons de faire.

1. La relève du personnel et la surcharge de travail

But				
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.				
Avant	S'assurer de pouvoir remplacer le personnel ayant des responsabilités dans le domaine de la sécurité civile ou à l'intérieur des quatre mandats de la mission « transport » (adjoint aux coordonnateurs locaux, répondants en communication, etc.).	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Désigner les personnes	Coordonnateur régional et coordonnateur local	
		Inscrire les coordonnées des personnes désignées à l'intérieur du Bottin régional de la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	
Avant	Avoir une connaissance des divers documents en sécurité civile (le Plan national de sécurité civile, les plans régionaux, les bottins, les cartes du territoire, les listes des noms de personne-ressource, par exemple des employés saisonniers et des volontaires).	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Regrouper les documents et le matériel nécessaires à l'intervention afin de constituer une trousse à remettre à tous les gestionnaires concernés	Répondant régional en sécurité civile	Matériel : les clés ou le code des accès aux bâtiments, aux bureaux, aux classeurs, aux véhicules; les coupons de taxi; les billets de métro; etc.
		Rendre disponibles les plans déposés dans le site intranet de la direction territoriale	Répondant régional en sécurité civile	
		S'assurer de la mise à jour des documents (électronique et papier)	Répondant régional en sécurité civile	Particulièrement le Bottin régional de la sécurité civile

But				
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.				
Avant	Bien connaître les responsabilités, les rôles et les tâches des intervenants en sécurité civile : coordonnateurs régional et local, agent de communication, répondant régional en sécurité civile, chef du Service des liaisons avec les partenaires et les usagers, chef du Service du soutien à la gestion, chef du Service des inventaires et du Plan, le responsable du Centre régional de l'information et des communications, le responsable du Centre des télécommunications, etc.	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Discuter sur les responsabilités, les rôles et les tâches à l'occasion des comités de gestion	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Voir la charte des responsabilités élaborée dans le cadre de la mise en œuvre du PNSC
		Mise sur pied d'un comité de sécurité civile dans la direction territoriale	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
		Planifier des exercices	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile et l'équipe du SSC	
Avant	S'assurer qu'un employé ayant des connaissances du milieu et une capacité à travailler sous pression avec de nombreux fournisseurs puisse soutenir l'équipe de coordination en situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Rencontrer l'employé dans le but de discuter de son rôle et de ses responsabilités en situation d'urgence	Chef du Service du soutien à la gestion en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Cet employé peut être le technicien ou la technicienne en administration
		Inviter l'employé désigné à participer aux exercices	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	

But				
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.				
Avant		Moyens	Personne-ressource	Remarques
	S'associer à un conseiller en gestion des ressources humaines (CGRH) et à un agent de référence pouvant être en mesure d'intervenir auprès des personnes qui fournissent une prestation de travail sur une longue période	Sensibiliser le personnel indiqué ci-dessus à leur rôle en situation d'urgence	Chef du Service du soutien à la gestion Intervenants dans le PAE	CGRH : point a été ajouté à l'ordre du jour du Forum des conseillères et conseillers à la clientèle en avril 2005 Agents de référence : point a été ajouté à l'ordre du jour de la rencontre du 17 mars 2005
		Connaître les ressources du PAE des autres ministères	Responsable ministériel du PAE	Grace McCollough connaît les responsables ministériels – la liste a été élaborée
Convenir d'une façon de faire dans la direction territoriale		Coordonnateur régional Chef du Service du soutien à la gestion		
Avant	Prévoir le prêt de services d'une ou des équipes à une autre direction territoriale (ex. équipe de signalisation)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Réunir le personnel concerné pour les informer du besoin	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile	Obtenir la cohésion
		Prendre entente avec les directeurs des directions territoriales limitrophes	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile	
Former les équipes et prévoir la logistique	Coordonnateur local			
Avant	Prendre entente avec les directeurs des autres directions territoriales afin d'assurer la relève du gestionnaire « sinistré »	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		En discuter à l'occasion des réunions de directeurs	Coordonnateur régional en collaboration avec le SSC (soutien)	Directive ?
		En discuter à l'occasion des comités de gestion en territoire	Coordonnateur régional en collaboration avec le SSC (soutien)	Directive ?

Pendant	Désigner le personnel (employés et gestionnaires) pour des quarts de travail	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Élaborer un horaire de travail	Coordonnateur régional Coordonnateur local	Par ex. : un quart de travail de 8 heures
Pendant	S'assurer que l'information soit véhiculée de façon adéquate (compréhension des rôles et des tâches des intervenants ainsi que de l'état de situation)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Faire le point à une fréquence régulière	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	
Pendant	Mobiliser les employés des services administratifs, les intervenants du PAE et le conseiller en gestion des ressources humaines en territoire	Moyens	Personne-ressource	Remarques
			Chef du soutien à la gestion	
Pendant	Alerter et affecter l'équipe ou les équipes autonomes dans la direction territoriale qui en fait la demande	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		S'assurer d'avoir une liste à jour des employés disponibles	Coordonnateur local	
Pendant	Faire appel à un gestionnaire d'une autre direction pour assurer la relève du gestionnaire « sinistré »	Moyens	Personne-ressource	Remarques

2. L'expertise du personnel

But				
Obtenir de manière rapide l'expertise du personnel pour assurer le soutien à l'équipe de coordination de la direction territoriale.				
Avant	Connaître l'expertise du personnel dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Consigner l'information à l'intérieur d'un document	Répondant régional en sécurité civile	À ajouter à la trousse de l'intervenant
		Voir le Guide de mise en œuvre en territoire du PNSC		Une liste d'exemples est présentée dans les pages 31 à 35 du document
Avant	Obtenir les coordonnées du personnel ayant des responsabilités en sécurité civile dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Fournir les données au SSC pour la mise à jour du Bottin des ressources en sécurité civile (papier)	Répondant régional en sécurité civile	
		Mettre à jour les données dans le Bottin électronique des ressources en sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	

3. L'expertise des partenaires

But				
Obtenir de manière rapide l'expertise des partenaires, des membres de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC) ayant des responsabilités à l'intérieur de la mission « Transport », pour assurer le soutien à l'ensemble des employés du Ministère.				
Avant	Connaître l'expertise des partenaires dans la direction territoriale (STQ, SAG, etc.)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Consigner l'information à l'intérieur d'un document	Répondant régional en sécurité civile	À ajouter à l'intérieur de la trousse de l'intervenant
		Ajouter une annexe au Plan régional de la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	
Avant	Obtenir les coordonnées des partenaires ayant des responsabilités en sécurité civile dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Fournir les données au SSC pour la mise à jour du Bottin des ressources en sécurité civile (papier)	Répondant régional en sécurité civile	
		Mettre à jour les données dans le Bottin électronique des ressources en sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	Mise en ligne en janvier 2005
		Voir le Guide de mise en œuvre en territoire du PNSC	Coordonnateur régional	
		Voir les ententes ou les modalités de fonctionnement convenues avec les partenaires	Chef du Service du soutien à la gestion	
		Consulter la liste des partenaires dans la base de données intitulée <i>Inventaire des ressources</i>	Chef du Service du soutien à la gestion	Base de données : projet pilote dans la Direction de la Côte-Nord
		Intégrer la liste des partenaires dans le bottin régional	Répondant régional en sécurité civile	
Pendant	Mettre à la disposition du personnel le bottin (électronique et papier) tout en respectant les exigences de la Loi sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels	Moyens	Personne-ressource	Remarques

4. La disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services

But			
Connaître la disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services pouvant soutenir les employés de la direction territoriale à l'occasion d'une situation d'urgence.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Restauration : Prendre entente avec les fournisseurs	Répondant régional en sécurité civile Chef du Service du soutien à la gestion Administration CS	Les restaurants St-Hubert et les pizzerias permettent la facturation
	Élaborer une liste des fournisseurs de services du territoire en tenant compte des données à saisir dans le <i>Répertoire des fournisseurs de services</i>	Chef du Service du soutien à la gestion	
	S'assurer que l'information concernant les fournisseurs de services soit à jour dans le répertoire nommé ci-dessus	Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile	Base de données : projet pilote dans les directions de la Côte-Nord et de l'Est-de-la-Montérégie
	Hébergement : Maintenir à jour la base de données dans le domaine de l'hébergement	Répondant régional en sécurité civile	Le SSC se charge d'obtenir le fichier sur l'hébergement auprès de Tourisme Québec En attente
	Transport : Mettre à la disposition des employés des coupons de taxi	Coordonnateur local	
Pendant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Consulter le Répertoire des fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion	Base de données : projet pilote dans la Direction de la Côte-Nord

5. La santé et la sécurité des employés

But				
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité des employés à l'occasion d'une situation d'urgence.				
Avant	Connaître les besoins de protection des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Faire appel à une personne qui aurait la responsabilité d'évaluer les besoins de protection des intervenants pour chacun des risques présentés dans le PRSC	Responsable de la santé et de la sécurité au travail ou technicien en administration responsable des achats en collaboration avec le technicien à l'exploitation pour les services territoriaux *	* Le technicien principal ou le coordonnateur des ressources du SP
		Établir une liste de l'équipement et du matériel nécessaires	Technicien en santé et sécurité au travail ou technicien en administration responsable des achats en collaboration avec le technicien à l'exploitation pour les services territoriaux *	Ex. : Eau potable, appareils de communication, gants, masques, etc.
		Valider la liste de l'équipement et du matériel à acquérir	Coordonnateur régional	
		Acquérir l'équipement et le matériel et les entreposer dans un endroit adéquat	Technicien en santé et sécurité au travail Technicien en administration Magasinier	
		Récupérer et faire réparer, le cas échéant, l'équipement et le matériel utilisés par les employés	Technicien en santé et sécurité au travail Technicien en administration Magasinier	
Avant	Sensibiliser les intervenants en sécurité civile à se faire vacciner	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Inviter les intervenants à se faire vacciner	Coordonnateur régional	Peut s'inscrire dans une démarche prévue au Ministère, habituellement au cours du mois d'octobre

But				
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité des employés à l'occasion d'une situation d'urgence.				
Pendant	Subvenir aux besoins alimentaires, d'hébergement et de transport des employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion	
Pendant	Permettre aux employés ayant travaillé 7 jours consécutifs (ou moins) une période de repos	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Pendant	Répondre aux besoins de protection des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Mettre à la disposition des intervenants l'équipement et le matériel requis pour assurer leur protection	Coordonnateur régional Coordonnateur local	Ex. : Eau potable, appareils de communication, gants, masques, etc.
Après	S'assurer de répondre aux besoins des employés en ce qui concerne le soutien psychologique ou les problèmes de santé	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Obtenir le soutien de la DRH ou du PAE	Chef du Service du soutien à la gestion	Dans le cas de la relève du personnel, cette mesure est également prise en considération
		Assurer un suivi auprès des employés ayant consulté ou ayant été référés	Représentants de la DRH ou du PAE	

6. Les communications

But				
Informez le personnel de la direction territoriale de l'évolution de la situation d'urgence.				
Avant	S'assurer d'être en mesure d'informer le personnel de la direction territoriale (qu'il soit ou non concerné par la situation d'urgence ou le sinistre)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Établir une liste des numéros de téléphone à la résidence de tous les employés de la direction et des personnes à contacter	Chef du Service du soutien à la gestion Technicien en administration	Remplir le formulaire demandant l'autorisation de divulguer des renseignements personnels
		Prévoir l'équipe de communicateurs	Répondant régional en communication	Peut se faire par divers moyens de communication (courriel, télécopieur, etc.)
Avant	S'assurer d'être en mesure d'informer les intervenants de manière à ce qu'ils puissent agir avec efficacité sur un territoire ou dans une zone sinistrée	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Tenir à jour les cartes géographiques du territoire et les données à l'intérieur de l'application SSCGÉO	Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile Responsable de la géomatique dans la direction territoriale	Peut répondre également à un besoin de sécurité pour l'intervenant
Pendant	Informez le personnel de la direction territoriale (qu'il soit ou non concerné par la situation d'urgence ou le sinistre)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Mobiliser l'équipe de communicateurs	Coordonnateur régional	Peut être le répondant régional en communication, le répondant régional en sécurité civile ou autre
Après	Présenter au personnel de la direction territoriale le bilan de la situation d'urgence ou du sinistre	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Rédiger des articles	Répondant régional en communication	En collaboration avec le répondant régional en sécurité civile

7. La reconnaissance des personnes

But				
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant leurs compétences, leurs initiatives, etc.				
Avant	Promouvoir le rôle des employés en situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant déjà vécu un sinistre	Répondant régional en sécurité civile Répondant régional en communication	
Pendant	Favoriser la visite des autorités (du sous-ministre, du sous-ministre adjoint ou du directeur) sur les lieux où se trouvent les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Proposer aux autorités de se rendre sur les lieux	Coordonnateur régional	
Pendant	Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Assurer la logistique de la visite des autorités	Coordonnateur régional Répondant régional en communication en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
Pendant	Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Rédiger des communiqués de presse	Répondant régional en communication	En collaboration avec le répondant régional en sécurité civile ou autre personne-ressource

But				
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant leurs compétences, leurs initiatives, etc.				
Après	Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Rédiger une lettre de remerciements	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	Personnaliser la lettre
		Organiser une activité de reconnaissance	Répondant régional en communication en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
		Commémorer l'événement	Responsable ministériel en sécurité civile	Cassette-vidéo, épinglette, photos ou autres
		Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant déjà vécu une situation d'urgence	Répondant régional en sécurité civile Répondant régional en communication	
		Rédiger des articles pour publication	Répondant régional en communication en collaboration avec le SSC (soutien)	Clientèle du Ministère : Journal interne de la direction territoriale, Journal l'Équipe Population : hebdos dans les villes et les municipalités
Après	Présenter, à l'occasion de divers événements, une synthèse des actions prises par les employés au cours d'une situation d'urgence (Colloque de la sécurité civile et de la gestion des risques, Journées d'information CBRN, etc.)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		S'inscrire au programme	Coordonnateur régional	
		Répondre à l'appel de communications	Coordonnateur régional	
		Préparer la présentation	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile et le Service de la sécurité civile	

8. Les débriefings

But				
Faire ressortir les points forts et ceux à améliorer; ajuster les perceptions; démontrer de la transparence, de la crédibilité et du souci de l'amélioration continue, renforcer le partenariat et, enfin, mettre en place les correctifs et les recommandations; assurer le suivi.				
Avant	Débriefing émotionnel : Tenir un premier débriefing (séance de ventilation - 1 ^{er} débriefing à la suite d'une situation d'urgence). Cette première séance permet de préserver et de restaurer l'équilibre psychologique des personnes impliquées	Moyens Prendre entente avec le responsable ministériel du PAE	Personne-ressource Coordonnateur régional	Remarques
	Avant Effectuer des exercices de débriefing (type opérationnel)	Moyens Désigner les personnes susceptibles d'animer des débriefings	Personne-ressource Coordonnateur régional	Remarques
Faire appel au programme de formation au SSC		Coordonnateur régional	SSC : Possibilité de former des animateurs de débriefing ou d'animer les séances de débriefing	
Coordonner la formation sur le débriefing		Répondant régional en sécurité civile	Soutien du SSC	
Établir un calendrier des sessions de formation		Coordonnateur régional en sécurité civile en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Soutien du SSC	
Prendre connaissance de la politique ministérielle de débriefing		Coordonnateur régional Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile Chefs (SLPU, SP, SIP, SG, Exploitation)	Document en cours d'élaboration	

But				
Faire ressortir les points forts et ceux à améliorer; ajuster les perceptions; démontrer de la transparence, de la crédibilité et du souci de l'amélioration continue, renforcer le partenariat et, enfin, mettre en place les correctifs et les recommandations; assurer le suivi.				
Après		Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Débriefing opérationnel (à chaud et à froid) : Tenir des débriefings permettant de saisir les observations et les constats qui découlent des opérations	Contacté, au besoin, le SSC	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	
		Organiser la séance de débriefing	Animateur de la séance de débriefing en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
		Réaliser la synthèse des commentaires exprimés	Scripteur (désigné par l'animateur)	
		Élaborer un rapport destiné aux autorités ¹	Animateur de la séance de débriefing Scripteur	
		Mettre en place les correctifs et les recommandations	Coordonnateur régional	
		Assurer le suivi des recommandations	Coordonnateur local	

¹ Une table des matières est en cours d'élaboration au SSC.

9. Les ressources financières et matérielles

But				
Être en mesure de joindre rapidement le personnel et d'avoir accès aux diverses ressources à l'occasion d'une situation d'urgence.				
Avant	Se donner des moyens plus souples pour gérer la situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Évaluer les meilleures façons de faire dans la direction territoriale	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS DCRM en soutien	
		Se doter d'une carte de crédit gouvernementale	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS	
	Obtenir des chèques d'avance de voyage, à même le fonds local de l'unité	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS	Dans le cas des dépenses engagées par l'employé	
Pendant	Autoriser les employés à effectuer les achats	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Fournir aux employés les informations relatives aux cartes de crédit, aux numéros de compte ou autres moyens retenus	Chef du Service du soutien à la gestion et responsable en sécurité civile en direction territoriale (ex. chef du SLPJ)	
Après	S'assurer de rembourser rapidement l'employé des divers frais qu'il a absorbés à l'occasion d'une situation d'urgence (ex. heures supplémentaires, frais de déplacement) ou de le compenser	Moyens	Personne-ressource	Remarques

10. La préparation des employés et de leurs proches à faire face à une situation d'urgence

But				
Sensibiliser les employés et leurs proches à l'importance de se préparer à faire face à une situation d'urgence.				
Avant		Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Sensibiliser les employés à l'importance de la communication avec leurs proches advenant une situation d'urgence	Acquérir et distribuer la trousse d'information de sécurité civile du MSP	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile Direction régionale du MSP	Accorder de l'importance à la préparation d'une trousse de survie
		Organiser des ateliers portant sur la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile et SSC	En accord avec le coordonnateur régional
		Inviter les employés à informer leurs proches de leur rôle en sécurité civile	Coordonnateur régional	
Évaluer les ateliers et assurer un suivi		Répondant régional en sécurité civile	En accord avec le coordonnateur régional	
Pendant	Informar la famille de l'employé si celui-ci n'est pas en mesure d'établir un contact avec elle (par exemple, en raison de l'éloignement, de communications impossibles, etc.)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Désigner une personne responsable d'établir un contact	Coordonnateur régional	

11. Le soutien aux employés et à leurs proches durant une situation d'urgence

But				
Soutenir les employés mobilisés ainsi que leurs proches durant une situation d'urgence.				
Pendant	Dans le cas où la famille se trouve dans la zone sinistrée, permettre aux employés mobilisés à l'occasion d'une situation d'urgence de se rendre auprès de leurs proches. Si ces derniers sont dans l'impossibilité de s'y rendre, leur demander de désigner une personne	Moyens	Personne-ressource	Remarques

Liste des personnes ayant contribué au développement du Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Géraldine Bouchard-Vézina, Direction des communications
Christiane Bourassa, Direction des ressources humaines
Benoît Demers, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Gilles Guay, Direction de Chaudière-Appalaches
François Hallé, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Marie Lalancette, Service du Plan, analyse, programmes et ressources
Bernard Lanctôt, Direction des ressources humaines
Jacques Langlois, Direction de Québec
Normand Leblond, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Luc Lemieux, Direction du Saguenay–Lac St-Jean–Chibougamau
Sylvie Marcotte, Direction de Île-de-Montréal
Mario Martel, Service du Plan, analyse, programmes et ressources
Diane Matte, Service de la sécurité civile
Grace Mc Collough, Direction des ressources humaines (PAE)
Marie-Josée McNicoll, Direction de la Côte-Nord
Marcel Picard, Direction de l'Abitibi–Témiscamingue–Nord-du-Québec
Elaine Proulx, Direction de l'Estrie
Pierre Richard, Direction des communications
Lyne Robidoux, Direction des ressources humaines
Pierre Sylvestre, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Édith Tremblay, Direction du Saguenay–Lac St-Jean–Chibougamau
Line Tremblay, Service de la sécurité civile

Annexe IX — Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier

Note : Le texte complet du cadre ministériel a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente de l'original.

Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier

Janvier 2008

Directeur de projet :

Louis Ferland, ing., directeur de l'Estrie

Chargé de projet :

Philippe Veillette, ing., chef du secteur Exploitation, Service des technologies d'exploitation

Membres du groupe de travail :

- Anne Baril, ing., chef du Service des technologies d'exploitation
- Christine Chartier, ing., chef des centres de services de Laval et Repentigny
- Carol Chayer, chef des centres de services de Beauceville, Thetford Mines et Laurier-Station–Lévis
- Claude DeGrace, ing., chef des centres de services de Campbell's Bay et Gatineau
- Jacques Dionne, ing., chef du centre de services de Sept-Îles
- Pierre Fernandez Galvan, ing., chef du Service des ressources et de la coordination de l'exploitation, Direction générale de Montréal et de l'Ouest
- Salem Aliche, ing., Service de la coordination et des ressources, Direction générale de Québec et de l'Est
- Alain Vallières, Bureau du sous-ministre

Ont participé au processus de consultation et de validation :

- Les membres de la Table ministérielle de parrainage de l'exploitation
- Les membres du Comité directeur de l'exploitation
- Les directeurs territoriaux
- Les membres du Comité ministériel sur l'organisation du travail
- La Direction des ressources humaines
- Yvan Barrette, président de la Table de normalisation Entretien et *monitoring*

Le contenu de cette publication a été préparé par le ministère des Transports.

TABLE DES MATIÈRES

- Préambule
- Le monitoring du réseau routier
- 1. Objet
- 2. Principes et orientations
- 3. Champ d'application
- 4. Définition du *monitoring*
- 5. Objectifs spécifiques
- 6. Résultats visés
- 7. Responsabilités
- 8. Fréquences de surveillance
- 9. Niveau de qualité
- 10. Évaluation du cadre ministériel de gestion
- 11. Entrée en vigueur
- Annexe

PRÉAMBULE

Depuis l'an 2000, plusieurs lettres, cibles, plans d'action et orientations émis par le sous-ministre, les sous-ministres adjoints et les directeurs ont confirmé que le ministère des Transports, en tant que gestionnaire de réseau routier, devait mettre l'accent sur la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration des activités de *monitoring*.

Compte tenu des attentes et des engagements pris par le Ministère dans la Déclaration de services aux citoyens à l'égard de la sécurité et de la fluidité de la circulation, il convient de préciser les objectifs et les résultats visés devant guider les actions de l'ensemble des gestionnaires en matière de *monitoring* du réseau routier et de les situer dans le contexte de la réalisation du Plan stratégique.

La détermination et la définition des activités, l'élaboration de processus formalisés et documentés de production de ces activités, la détermination des rôles des ressources humaines dans la chaîne de production, leur formation et la mise en application de systèmes de mesure et de systèmes qualité sont quelques-uns des moyens que se donne le Ministère afin d'être en mesure de livrer un service de qualité aux citoyens et ainsi de combler les attentes significatives et respecter les engagements pris.

De plus, en raison des impacts économiques importants liés au temps de déplacement des personnes et des marchandises sur le réseau routier, il est nécessaire d'accorder une importance stratégique aux actions visant à limiter les pertes de temps et la congestion.

Nous vous invitons donc à prendre connaissance de cette deuxième version du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, à y adhérer et à y investir les efforts requis afin de concrétiser localement, dans chacun des territoires, les objectifs et les résultats visés en matière de *monitoring* du réseau routier.

ORIGINAL SIGNÉ

Anne-Marie Leclerc

Jean-Louis Loranger

Jacques Gagnon

LE MONITORING DU RÉSEAU ROUTIER

1. Objet

Le présent Cadre ministériel de gestion du *monitoring* du réseau routier a pour objet de fixer les objectifs du ministère des Transports du Québec concernant le *monitoring* du réseau routier sous sa responsabilité. Il traite plus particulièrement des résultats visés que le Ministère entend atteindre et des rôles des gestionnaires et des employés responsables de sa mise en œuvre.

2. Principes et orientations

Le ministère des Transports entend être proactif afin de demeurer un acteur de premier plan en matière de sécurité et de mobilité sur son réseau. Dans cette perspective, le présent cadre ministériel de gestion a, pour orientation générale, de fournir à la clientèle des produits et services de *monitoring* adaptés à ses besoins et orientés sur des résultats mesurables.

Le contenu du présent cadre ministériel de gestion est largement inspiré des trois principes directeurs suivants :

- La sécurité et la fluidité doivent faire l’objet d’une préoccupation constante.
- Une exploitation performante du réseau routier ne peut se réaliser sans une connaissance adéquate de son état et de son utilisation.
- Le partage des informations stratégiques et l’action concertée sur le réseau routier sont deux clés de succès.

Dans cette perspective, les objectifs fixés doivent assurer les impératifs liés à la sécurité de l’usager tout en présentant le potentiel le plus élevé de maintien de la fluidité. Cette exploitation performante du réseau routier ne peut se réaliser sans une connaissance adéquate, en temps opportun, de son état (anomalies observables) et de son utilisation.

La formalisation de cette connaissance et son analyse jumelées aux autres données disponibles (inspection) permettront à l’exploitant du réseau d’assembler l’information nécessaire pour décoder les problématiques ainsi que de définir les besoins à court, à moyen et à long terme, et de réaliser les interventions requises.

Le ministère des Transports n’est pas l’unique intervenant à offrir des produits et services aux utilisateurs de son réseau routier. Il s’agit donc d’une responsabilité partagée. Dès lors, la concertation, la communication et le partage de l’information stratégique, en association avec tous les acteurs concernés, sont les éléments clés pour optimiser l’efficacité des interventions.

3. Champ d’application

Le présent cadre ministériel de gestion s’applique sur l’ensemble des routes sous la responsabilité du Ministère.

4. Définition du monitoring

Le *monitoring* du réseau routier est l’ensemble des activités nécessaires pour avoir, en continu, une connaissance adéquate de l’état et de l’utilisation du réseau dans le but d’intervenir rapidement et de mettre en action les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, leur porter assistance ainsi que pour maintenir la fonctionnalité du réseau et la fluidité de la circulation.

Dans le contexte du présent cadre ministériel, la connaissance de l’état du réseau se traduit par la détection de toutes nouvelles anomalies observables liées aux infrastructures routières qui sont susceptibles d’affecter, à court terme, la sécurité des usagers ou la fluidité du réseau.

Le présent cadre ministériel doit orienter les gestionnaires dans la réalisation de toutes les activités de *monitoring*. Ces activités sont regroupées sous trois produits et services (P/S) d'exploitation.

Premièrement, la connaissance du réseau regroupe les activités d'exploitation des centres d'appels, des centres de gestion de la circulation ou des centres intégrés de *monitoring* et de patrouille du réseau en été et en hiver. Ces activités ont pour objectif la collecte de données en temps réel relatives à l'état et à l'utilisation du réseau.

Deuxièmement, l'assistance à l'usager compte une seule activité du même nom qui se concrétise par la réalisation des actions urgentes nécessaires pour protéger les usagers en difficulté et maintenir une circulation sécuritaire en cas d'accident ou de panne.

Finalement, l'activation des plans d'intervention, comptant aussi une seule activité du même nom, consiste à aviser les personnes responsables de ces plans d'une situation qui nécessite leur mise en place.

La description détaillée de ces activités est présentée en annexe.

5. Objectifs spécifiques

Le Ministère entend mettre en œuvre les moyens visant l'atteinte des objectifs spécifiques suivants :

- Maîtriser la connaissance de l'état et de l'utilisation du réseau routier et la rendre accessible et significative.
- Garantir une capacité d'intervention efficace sur le réseau, particulièrement dans la gestion des incidents s'y produisant, des urgences dans le transport et des sinistres.
- Coordonner l'action et l'échange d'information auprès de tous les acteurs œuvrant sur le réseau routier, particulièrement en matière de gestion des urgences, de suivi des actions et d'arrimage au processus d'entretien courant et périodique.
- Resserer les liens de collaboration avec les partenaires et les clients.

6. Résultats visés

De façon à assurer l'atteinte des objectifs fixés, il y a lieu de convenir que, sur un horizon de trois ans après l'entrée en vigueur du présent cadre ministériel de gestion, des résultats mesurables auront été obtenus en regard des sept actions suivantes :

1. Définir, élaborer et diffuser aux surveillants du réseau routier des outils ministériels leur permettant d'accomplir les tâches à réaliser.
2. Élaborer et diffuser un programme de formation pour soutenir l'utilisation des outils ministériels mis à la disposition des surveillants du réseau routier.
3. Assurer la maîtrise de la production des activités en élaborant un système de suivi soutenu par des indicateurs mesurables.
4. Assurer l'élaboration et la mise en œuvre d'outils automatisés de collecte des données pour le suivi des activités.
5. Maintenir un procédé de gestion de l'information afin de pouvoir réagir rapidement et d'assurer la sécurité et la fluidité sur le réseau 24 heures par jour, et ce, tous les jours de l'année.
6. Assurer la surveillance de l'ensemble du réseau en fonction de fréquences formalisées adaptées localement aux caractéristiques physiques des routes et aux niveaux de risques associés à l'environnement du corridor routier et qui respectent les fréquences minimales du présent cadre ministériel.

7. Établir et maintenir des liens avec les principaux intervenants œuvrant sur le réseau routier (policiers, pompiers, conducteurs de dépanneuse et autres) afin de consolider le rôle majeur du Ministère en matière de sécurité.

7. Responsabilités

Comité directeur de l'exploitation

Le Comité directeur de l'exploitation propose aux sous-ministres adjoints et au sous-ministre des objectifs, des résultats visés et des attentes en matière d'exploitation tenant compte des ressources humaines, matérielles et financières disponibles. Le Comité exerce un rôle d'orientation et de coordination générale dans le respect des responsabilités de chaque direction générale.

Directeurs généraux territoriaux

Le directeur général a la responsabilité d'assurer le leadership dans l'application du présent cadre ministériel de gestion. Ainsi, il assume les actions relatives au suivi de gestion et au réajustement des objectifs et des résultats visés en fonction des besoins de l'organisation. Il a également la responsabilité d'harmoniser les actions sur les grands axes routiers situés dans plusieurs directions territoriales.

Directeurs territoriaux

La mise en application du cadre ministériel de gestion relève de la responsabilité de chaque directeur territorial. Chaque directeur définit notamment les paramètres d'intervention propres à sa direction et l'intègre à son plan d'action. Il en assure la diffusion auprès de son personnel et de ses partenaires.

Chefs des centres de services et de l'exploitation

Les chefs des centres de services et de l'exploitation ont pour mandat d'assurer la gestion des ressources budgétaires et humaines pour soutenir la mise en œuvre du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, mesurer l'atteinte des indicateurs et corriger, s'il y a lieu, le processus de livraison des activités de *monitoring* dans un souci d'amélioration continue.

Contremaîtres

Les contremaîtres doivent fournir le soutien nécessaire pour assurer la sécurité du surveillant du réseau routier comme défi ni dans le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, analyser le signalement des problématiques, prioriser et planifier les actions à prendre à court terme pour assurer la sécurité et la fluidité du réseau routier, prendre en charge les fermetures de routes et les chemins de détour, offrir le soutien nécessaire aux partenaires et aux corps policiers concernés et, finalement, planifier les travaux pour assurer le rétablissement des fonctionnalités du réseau routier.

Surveillants du réseau routier

Les surveillants du réseau routier sont responsables de l'exécution des activités spécialisées de connaissance du réseau routier, d'assistance à l'utilisateur et d'activation des plans d'intervention. Ils effectuent, selon les directives émises par le gestionnaire, les activités suivantes en tout ou en partie :

- Réaliser le programme de surveillance en parcourant le réseau routier qui leur est assigné.
- Relever et rapporter toutes les déficiences, les anomalies et tous les empiètements sur le réseau routier et assurer l'enregistrement et la transmission des données à l'aide des outils (équipement informatique ou autre) mis à leur disposition.

- Signaler les besoins d'interventions et prendre les mesures qui s'imposent, lorsque requis, afin de corriger les situations pouvant avoir un impact sur la fluidité de la circulation ou la sécurité du réseau.
- Procéder aux interventions mineures (réparation, ramassage de débris, etc.).
- Recueillir des observations et assurer la mise à jour des données relatives à l'état et aux conditions du réseau routier.
- Assister les techniciens des travaux publics et les responsables des opérations au cours d'interventions relatives au monitoring du réseau.
- Intervenir au cours d'évènements ou d'accidents sur le réseau routier en assurant la sécurité des lieux (signalisation, protection, fermeture), en portant assistance aux personnes en difficulté, en requérant les services policiers et ambulanciers, et en collaborant avec ces derniers.
- Porter assistance aux usagers du réseau routier (information, dépannage, etc.), conformément au Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur.
- Assurer la rédaction de rapports tels que des rapports de surveillance et des rapports d'activité.

8. Fréquences de surveillance

Bien que l'organisation de ces activités soit propre à chacune des directions territoriales, des critères ministériels de base ont été définis afin d'assurer un niveau de service adéquat.

En premier lieu, des fréquences minimales pour la surveillance du réseau et les principaux éléments à surveiller ont été établies à partir des processus déjà en place dans les directions territoriales. Le but visé est d'effectuer une surveillance efficace, efficiente et pertinente des routes sous la responsabilité du Ministère, c'est-à-dire assurer une connaissance adéquate de l'utilisation et de l'état du réseau.

La surveillance est planifiée selon la classification fonctionnelle du réseau routier présentée dans le chapitre 1 « Classification fonctionnelle » du Tome I – Conception routière. Les fréquences de surveillance applicables tout au long de l'année sont indiquées dans le tableau suivant :

Tableau 1

Fréquences minimales de surveillance du réseau routier

ROUTE	DJMA	FRÉQUENCE
Autoroute	> 30 000	1 fois/jour (calendrier) /ou surveillance caméra 24 h/24 h ¹
	< 30 000	2 fois/semaine, au moins 1 fois/fin de semaine
Nationale	> 15 000	2 fois/semaine
	< 15 000	1 fois/semaine
Régionale	> 5 000	1 fois/semaine
	< 5 000	1 fois/2 semaines
Collectrice	Tous	1 fois/2 semaines
Accès aux ressources	Tous	1 fois/4 semaines

1. Surveillance par caméra dans les secteurs à risque (nombre élevé de bretelles, voies convergentes problématiques, historique d'accident, etc.)

Il est à noter que les fréquences minimales de surveillance peuvent être augmentées si certaines problématiques ou caractéristiques de la route le requièrent. Des conditions climatiques exceptionnelles (vents violents, pluies importantes, verglas ou autres) peuvent justifier la surveillance d'une partie spécifique du réseau.

Cette surveillance doit permettre de relever tout type d'anomalie observable qui nécessite une intervention pour assurer la sécurité des usagers et favoriser la fluidité de la circulation. Les anomalies concernant les éléments suivants doivent être relevées :

- revêtement de la chaussée;
- accotements;
- talus;
- éléments de sécurité (glissières, atténuateurs, etc.);
- ouvrages d'art (ponceaux, ponts d'étagement, etc.);
- signalisation routière;
- accès;
- feux de circulation;
- équipements d'éclairage;
- grilles, couvercles;
- clôtures;
- voies cyclables (sur route ou dans l'emprise du Ministère);
- haltes routières;
- passages à niveau;
- autres.

Au moment de la surveillance, on doit également porter attention à certaines situations problématiques qui nécessitent une intervention à court terme :

- animaux morts et détritiques;
- publicité non autorisée;
- accumulation d'eau;
- chute de glace;
- véhicule en panne;
- accident;
- objets suspects;
- autres.

Les parties du réseau où se trouvent des aménagements particuliers, tels que ceux mentionnés ci-dessous, doivent aussi être observées et les anomalies relevées doivent être acheminées, le cas échéant, à l'organisation responsable :

- travaux routiers;
- événements spéciaux;
- zones scolaires;
- services publics et municipaux;
- boîtes postales;
- autres.

9. Niveau de qualité

Pour effectuer le suivi de la réalisation des activités de *monitoring*, les deux indicateurs de gestion suivants doivent être mesurés (à l'aide de l'outil ministériel) :

- taux de respect des fréquences minimales de surveillance du réseau;
- délai de prise en charge d'une anomalie par la personne responsable de sa correction.

10. Évaluation du cadre ministériel de gestion

La Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures assurera la mise à jour du présent cadre ministériel de gestion, en collaboration avec les unités administratives concernées, en fonction des besoins exprimés et des orientations données par les membres du Comité directeur de l'exploitation.

11. Entrée en vigueur

Le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier* entre en vigueur le 1^{er} juillet 2008.

ANNEXE

Combinaison de P/S	P/S	Activité	Description
Surveillance du réseau	Connaissance du réseau	Connaissance du réseau (général)	Collecte de données en temps réel (centres d'appels, centres de gestion de la circulation et patrouille) relatives à l'état et à l'utilisation du réseau routier
		Exploitation des centres d'appels téléphoniques	Réception des appels concernant la sécurité des usagers du réseau routier et de la fluidité de la circulation, transmission des informations et suivi des requêtes en temps réel
		Exploitation des centres de gestion de la circulation	Analyse, traitement, intégration et échange de données provenant de systèmes de gestion de la circulation (caméras, détecteurs de véhicules et autres) concernant la sécurité des usagers du réseau routier et la fluidité de la circulation
		Patrouille du réseau en été	Présence sur le réseau routier (selon les exigences du cadre territorial de <i>monitoring</i>), pendant la période correspondant aux horaires de travail d'été, d'un employé du Ministère pour relever et transmettre, en temps réel, les données concernant l'état et l'utilisation du réseau routier
		Patrouille du réseau en hiver	Présence sur le réseau routier (selon les exigences du cadre territorial de <i>monitoring</i>), pendant la période correspondant aux horaires de travail d'hiver, d'un employé du Ministère pour relever et transmettre, en temps réel, les données concernant l'état et l'utilisation du réseau routier (excluant la surveillance des travaux)
Urgences	Assistance à l'utilisateur	Assistance à l'utilisateur (général)	Mise en œuvre des mesures requises pour protéger et assister les usagers en difficulté sur le réseau, assurer le maintien sécuritaire de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau
	Activation des plans d'intervention	Activation des plans d'intervention (général)	Mise en œuvre des plans établis, en situation d'urgence transport, collecte et transmission des données requises, fermetures complètes ou partielles de routes, maintien de la circulation (chemins de détour) et rétablissement de la fonctionnalité du réseau (réouverture de routes)

Annexe X — Projet de modification à la liste des activités normalisées en monitoring

Le tableau qui suit est intégral au tableau préparé par la Direction du support aux opérations. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

Combinaison de P/S	P/S	No	Activité	Description	Unité de mesure	Mesure des quantités
Mesures d'urgence et de sécurité civile	Assistance à l'utilisateur	6121-0	Assistance à l'utilisateur. (niveau d'intervention 1)	Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou circulant sur le réseau (présence de débris, urgence, etc.), assister les usagers en difficulté, assurer le maintien de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau.	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre de fois que le surveillant du réseau routier est intervenu pour les cas énumérés dans la description de l'activité.
	Activation des plans d'intervention spécifiques au MTQ	6123-0	Activation des plans d'intervention spécifiques au MTQ. (niveau d'intervention 2)	Mise en œuvre des procédures établies, en situation d'urgence spécifique au MTQ, cueillette et transmission des informations requises, fermetures complètes ou partielles de routes, maintien de la circulation (chemins de détour) et rétablissement de la fonctionnalité du réseau (réouverture de routes).	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre de fois que l'activation de plans d'intervention a été nécessaire.
	Activation des mesures de sécurité civile	6124-0	Activation des mesures de sécurité civile. (niveau d'intervention 3)	Mise en œuvre des mécanismes de coordination à l'échelle d'une direction territoriale et/ou ministérielle et de toutes activités réalisées dans ce cadre ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission <transport> du Plan national de sécurité civile.	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre d'interventions de niveau 3.

Annexe XI — Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et des centres auxiliaires

- Le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile est situé au :

700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage, salle 27.30
Québec (Québec) G1R 5H1

- Les centres auxiliaires sont situés :

Direction de la Capitale-Nationale
475, boulevard de l'Atrium
Québec

Centre de services de Boucherville
1, boulevard de Mortagne
Boucherville

Annexe XII — Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers

Le texte qui suit est le contenu intégral de la position ministérielle de fermeture de routes préparée par le Service des technologies d'exploitation du MTQ. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

Fermeture de routes à l'entretien du ministère des Transports lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers

POSITION MINISTÉRIELLE

PO-01
ÉMISE : 1996-03-29

RÉVISÉE : 1998-11-17

APPROUVÉE LE 17 NOVEMBRE 1998
ANNE-MARIE LECLERC
DIRECTRICE GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES
ET DES TECHNOLOGIES

Ministère des Transports
Service des technologies d'exploitation

1. Généralités

En vertu de l'article 293.1 du Code de la sécurité routière, L.R.Q., chapitre C-24.2, la personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut, au moyen d'une signalisation appropriée, restreindre ou interdire sur ce chemin, pour des motifs de sécurité, la circulation des véhicules ou de certains d'entre eux.

En vertu de l'article 420 du Code de la sécurité routière, L.R.Q., chapitre C-24.2, un agent de la paix peut interdire l'accès de tout véhicule ou de certains d'entre eux à un chemin public si des motifs d'urgence le justifient. Cette intervention est de nature temporaire et le corps policier doit en aviser immédiatement le ministère des Transports.

Un des rôles importants du responsable de l'entretien d'un chemin public et des corps policiers est d'assurer la sécurité et la protection des usagers de la route.

Seul le ministère des Transports en partenariat avec les corps policiers concernés peut décider de la fermeture d'une route pour une période qu'il juge nécessaire et décide du moment de la réouverture.

Les principaux partenaires ciblés concernant une fermeture de routes sont :

- Ministère des Transports
- Corps policiers
- Sécurité civile
- Municipalité
- Autres selon le cas

2. Champ d'application

La présente position ministérielle vise particulièrement la fermeture de routes lors de situations hivernales extrêmes et traite également les situations d'urgence affectant ou pouvant affecter la sécurité des usagers.

Cette position ne s'applique pas à la fermeture temporaire de routes ou de chemins pour la tenue d'événements exceptionnels, sportifs ou populaires.

3. Objectifs

Conformément à sa mission et à ses choix stratégiques, le Ministère veut :

- assurer la mobilité et la sécurité des usagers par la préservation des infrastructures et l'intégration des systèmes de transport avec le souci de l'environnement et de l'aménagement;
- améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation.

Plus particulièrement, les orientations qui suivent ont pour but d'encadrer et de soutenir la prise de décision en matière de fermeture de routes lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence affectant ou pouvant affecter la sécurité des usagers en déterminant les critères de fermeture, en décrivant les mesures à prendre lorsque des véhicules sont immobilisés et en précisant les responsabilités respectives des intervenants.

4. Principes

La présente position a pour préoccupation la protection des usagers de la route. Elle a donc, avant tout, comme principe d'assurer la sécurité des usagers.

Ainsi, le ministère des Transports doit prendre les moyens nécessaires pour intervenir et sécuriser l'utilisateur de la route et ce n'est que dans les cas extrêmes que cette politique s'applique, conformément à l'article 2 de la Charte des droits et libertés de la personne et de l'article 1471 du Code civil lesquels stipulent que :

***L'article 2.** Toute personne doit porter secours à celui dont la vie est en péril, personnellement ou en obtenant du secours, en lui apportant l'aide physique nécessaire et immédiatement, à moins d'un risque pour elle ou pour les tiers ou d'un autre motif raisonnable.*

***L'article 1471.** La personne qui porte secours à autrui ou qui, dans un but intéressé, dispose gratuitement de biens au profit d'autrui est exonérée de toute responsabilité pour le préjudice qui peut en résulter, à moins que ce préjudice ne soit dû à sa faute intentionnelle ou à sa faute lourde.*

5. Orientations

5.1 Fermeture de routes

La décision de fermer une autoroute ou une route doit résulter d'une situation ultime et ne doit pas avoir pour effet qu'un usager emprunte une route parallèle encore plus dangereuse que la route qu'il vient de quitter.

Afin d'atteindre les objectifs énumérés précédemment dans le respect des principes énoncés, le Ministère entend procéder à la fermeture de routes lorsque l'une des situations suivantes se présente :

a) Visibilité nulle

Une perte de visibilité (poudrerie, brouillard, précipitation excessive, etc.) qui a pour conséquence d'empêcher le conducteur d'anticiper tout obstacle éventuel ou toute situation dangereuse en avant de lui (congrès qui obstruent la route, véhicules immobilisés, véhicules accidentés, etc.).

Cette situation est liée aux caractéristiques sectorielles de la route (courbes dangereuses, pentes, ponts ou viaducs, intersections avec immobilisation de véhicules, entrées/sorties d'autoroutes, vitesse de circulation des véhicules, etc.).

b) Précipitations importantes - chaussées glacées

Cette situation est causée par des précipitations importantes qui rendent le déneigement et le déglacage adéquats presque impossible ainsi que la chaussée impraticable de façon sécuritaire.

Cette situation se caractérise par de nombreux véhicules enlisés sur les voies de circulation rendant la circulation des autres véhicules sinon impossible du moins périlleuse. Par le fait même, les véhicules enlisés dans la neige augmentent la difficulté du passage des équipements de déneigement.

Cette situation se caractérise également par une chaussée glissante rendant extrêmement difficile la maîtrise des véhicules et, par conséquent, mettant en péril la sécurité des usagers.

c) Cas de forces majeures

Les cas qui ont pour conséquence d'empêcher le conducteur d'anticiper tout obstacle éventuel ou toute situation dangereuse en avant de lui (congrès qui obstruent la route, véhicules immobilisés, véhicules accidentés, fils électriques sur la chaussée, glissement de terrain, etc.).

d) Demande d'un corps policier

Cette situation se présente lorsqu'un agent constate qu'une route est dangereuse à cause d'une chaussée glissante, que la visibilité est nulle ou que des accidents répétés rendent cette route non praticable de façon sécuritaire. Il doit alors aviser immédiatement le Ministère qui prendra la décision appropriée.

L'agent peut cependant interrompre temporairement la circulation devant l'urgence de la situation, c'est-à-dire si les voies sont obstruées ou si la sécurité des usagers est mise en cause. Encore ici, il doit en informer immédiatement le Ministère qui prendra la décision appropriée.

Une telle interruption temporaire de la circulation ne peut donc être considérée comme une fermeture de la route tant que le Ministère ne l'a pas confirmée et n'a pas enclenché la Procédure sur la fermeture de routes lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence affectant ou pouvant affecter la sécurité des usagers.

5.2 Véhicules immobilisés

Lors de mauvaises conditions météorologiques hivernales ou lors de la fermeture d'une route, il est important de vérifier la présence de véhicules immobilisés (accident, enlèvement, panne) dans le corridor de la route à fermer et de vérifier la présence de personnes à bord.

Si tel est le cas, des dispositions doivent être prises, conformément à la Procédure sur la fermeture de routes lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence affectant ou pouvant affecter la sécurité des usagers, afin d'assurer la sécurité des personnes immobilisées dans ces véhicules.

Le texte qui suit est le contenu intégral de la procédure de fermeture de routes préparée par le Service des technologies d'exploitation du MTQ. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

Fermeture de routes à l'entretien du ministère des Transports lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers

PROCÉDURE

PR-01

ÉMISE : 1996-03-29

RÉVISÉE : 1998-11-17

APPROUVÉE LE 17 NOVEMBRE 1998
ANNE-MARIE LECLERC
DIRECTRICE GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES
ET DES TECHNOLOGIES

Ministère des Transports
Service des technologies d'exploitation

1. Responsabilités

Service des technologies d'exploitation

Élaboration et révision de la position ministérielle et de la procédure.

Directions territoriales et centres de services

Mise en œuvre de la position ministérielle et application de la procédure.

Corps policiers

Application de la procédure.

Sécurité civile

Coordination des actions et mobilisation sélectives des partenaires à la suite d'une fermeture de routes.

2. Généralités

La décision officielle de fermer ou de rouvrir une route du réseau routier géré par le Ministère doit être prise par le représentant désigné du ministère des Transports en conformité avec l'article 293.1 du Code de la sécurité routière.

Dès que la décision de fermer une route est prise, le Ministère installe le matériel de signalisation nécessaire pour barrer la route et arrêter la circulation. La signalisation peut être des panneaux avec ou sans feux clignotants, des camions munis de flèche de signalisation ou tout autre

matériel adéquat pour avertir du barrage à l'avance. Ces barrages doivent être placés de façon à assurer la sécurité des usagers tout en bloquant la route à la circulation.

Il est souhaitable que le corps policier concerné assiste en tout temps les représentants du Ministère lors d'une fermeture de routes. Les policiers ont généralement un effet beaucoup plus dissuasif que les employés du Ministère pour faire respecter des barrages implantés.

Dès que la décision de rouvrir une route est prise, le Ministère enlève la signalisation et le matériel ayant servi au barrage de la route.

3. Inspection du réseau routier

Le ministère des Transports s'assure de disposer en tout temps durant l'hiver des ressources humaines et matérielles pour l'entretien et l'exploitation du réseau routier sous sa juridiction. Les responsables peuvent donc évaluer les différentes conditions d'entretien et d'exploitation du réseau et se rendre compte des situations susceptibles de causer des problèmes pour la sécurité des usagers. Le personnel affecté à l'entretien doit porter une attention particulière afin de déceler les véhicules immobilisés sur ou aux abords de la route et d'évaluer le risque qu'il pourrait faire courir aux usagers en immobilisant leur véhicule de déneigement.

De la même façon, les différents corps policiers du Québec maintiennent en tout temps des agents sur les routes. Ceux-ci peuvent alors évaluer les conditions de circulation sur le réseau routier.

Lors de situations difficiles, il revient à ces deux intervenants de se coordonner et se concerter afin de mettre en place les mesures appropriées pour éviter les situations mettant en danger la sécurité des usagers.

4. Mécanismes d'application

Le ministère des Transports informe et obtient le support du corps policier concerné lors d'une fermeture pour une période indéterminée.

Le corps policier informe immédiatement le ministère des Transports dans un cas d'interdiction de circuler.

Le ministère des Transports doit informer immédiatement la Sécurité civile d'une fermeture éventuelle ou réelle.

Lors d'un débordement, c'est-à-dire, lorsque le ministère des Transports et le corps policier ne peuvent suffire à secourir les usagers de la route et à assurer leur sécurité, le ministère des Transports demande à la Sécurité civile d'intervenir afin de mobiliser d'autres partenaires de l'Organisation de sécurité civile du Québec. Il s'agit de cas où l'apport de compétences spécifiques est requise pour assurer la sécurité des usagers de la route et même dans certains cas de la population.

On trouvera à l'annexe A un plan d'intervention qui définit le rôle des partenaires ainsi que le plan d'alerte et de mobilisation.

Le directeur territorial ou le chef du Centre de services du ministère des Transports désigne annuellement les responsables autorisés à prendre la décision de fermer des routes lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence et de les rouvrir. Une liste des responsables désignés est transmise à la direction territoriale, à la Direction des communications, aux corps

policiers, à la Sécurité civile et autres organismes concernés au plus tard le 15 octobre de chaque année.

Le réseau routier est classifié selon une hiérarchie de niveaux de service pour le déneigement et le déglçage. Chaque centre de services prépare une carte indiquant les circuits de déneigement et de déglçage selon un code de couleur, une indication du niveau de service de chacun des circuits et les coordonnées du ou des entrepreneurs par circuit. Cette carte peut être distribuée aux partenaires intéressés.

Les représentants de la direction territoriale et des centres de services du ministère des Transports doivent rencontrer au moins deux fois l'an, les responsables locaux des corps policiers, de la Sécurité civile ou d'autres organismes concernés. Lors de la première rencontre au début de l'hiver, ils établissent les modalités d'application de la politique et de la procédure concernant la fermeture de routes, expliquent s'il y a lieu les circuits et leurs niveaux de service, établissent un plan d'intervention régional durant les tempêtes et expliquent le langage utilisé pour décrire l'état du réseau routier. Lors de la deuxième rencontre à la fin de l'hiver, le ministère des Transports et les partenaires feront le bilan post hivernal pour ajuster, s'il y a lieu, les procédures et les plans d'intervention.

5. Information des intervenants concernés

Le ministère des Transports avise le public selon les modalités suivantes :

5.1 Fermeture

- a) La décision de fermer une section de route prise par le responsable désigné est transmise au centre de services au moyen du système de radiocommunication ou du téléphone.
- b) Le centre de services transmet immédiatement cette décision à la direction territoriale et à la Direction des communications (état des routes) de Québec ou de Montréal, aux corps policiers, à la Direction régionale de la sécurité civile et aux autres organismes concernés.

L'information transmise à la direction territoriale et à la Direction des communications doit indiquer la section de route exacte, l'heure, la durée approximative de la fermeture et les circuits de déviation possibles. À cet effet vous trouverez à l'annexe B un rapport de fermeture/réouverture de routes servant à la transmission de l'information nécessaire aux fins de statistiques.

- c) La Direction des communications et la direction territoriale relaient dans les plus brefs délais cette information aux différents médias. Elles doivent également s'assurer de la diffusion effective de l'information par les médias.

L'information doit préciser aussi les raisons qui ont motivé la décision de fermeture, par exemple : visibilité nulle découlant de la poudrierie et de la neige trop abondante causant des accidents, une congestion de la circulation qui empêchent les matériels de déneigement de circuler, etc.

5.2 Réouverture

- a) La décision de rouvrir une route prise par le responsable désigné est transmise au centre de services au moyen du système de radiocommunication ou du téléphone.

- b) Le centre de services transmet immédiatement cette décision à la direction territoriale et à la Direction des communications (état des routes) de Québec ou de Montréal, aux corps policiers, à la Direction régionale de la sécurité civile et aux autres organismes concernés.
- c) La Direction des communications et la direction territoriale relaient dans les plus brefs délais cette information aux différents médias. Elles doivent également s'assurer de la diffusion effective de l'information par les médias.
- d) Dans chaque cas de fin d'alerte, le rapport (fermeture/réouverture de routes mentionnée au point 5.1 b.) doit être dûment complété conformément à la présente politique et doit être transmis sans délai à la direction territoriale et au Service des politiques et analyses en sécurité de la Direction de la sécurité en transport.

5.3 Autres situations d'urgence

Des situations d'urgence nécessitant la fermeture temporaire de routes peuvent aussi survenir durant d'autres périodes de l'année, par exemple durant la période du dégel. Les points 5.1 et 5.2 de la présente procédure s'appliquent alors. Dans ces circonstances, d'autres intervenants tels : Environnement et Faune, Sécurité civile, Ressources naturelles, Hydro-Québec (niveau d'eau des barrages) peuvent alors devenir interlocuteurs, permettant une prise de décision souvent plus éclairée. Il peut être requis dans certains cas de se référer au plan des mesures d'urgence du MTQ.

6. Véhicules immobilisés

Lors de mauvaises conditions climatiques hivernales, que la route soit fermée ou ouverte, les équipements de déneigement et de déglçage peuvent, en cas d'extrême urgence, servir à porter une aide suffisante à des personnes immobilisées afin d'assurer leur sécurité, tout en considérant que la sécurité d'autres usagers de la route dépend de la poursuite des opérations de déneigement et de déglçage.

Les opérateurs vérifient au cours de leurs activités sur le réseau routier, si des véhicules sont immobilisés (accident, enlèvement, panne). Lorsque des signes évidents démontrent que des personnes sont en danger, l'opérateur doit aviser son chef d'équipe ou son contremaître, arrêter et leur porter secours. S'il y a des blessés ou des personnes incommodées, il doit s'assurer que le corps policier responsable soit prévenu et demeurer sur les lieux. Dans le cas contraire, si il n'y a pas de signes évidents, l'opérateur doit aviser le chef d'équipe ou son contremaître qui procédera à la vérification du véhicule immobilisé et préviendra le corps policier responsable. Dans les deux cas, l'opérateur doit obtenir l'autorisation du chef d'équipe ou du contremaître avant de quitter les lieux.

Les patrouilleurs, les chefs d'équipe et les contremaîtres doivent arrêter et vérifier la présence de personnes à bord du véhicule immobilisé afin que l'aide dont elles ont besoin leur soit procurée et s'assurer que le corps policier responsable soit prévenu.

Dans les cas où aucune personne n'est à l'intérieur du véhicule, s'assurer que le corps policier responsable soit prévenu afin que le véhicule soit déplacé.

Règle générale, on ne déplace pas de véhicules à l'aide des véhicules de déneigement et de déglçage.

7. Procédure locale de fermeture

À partir de la présente procédure, chaque centre de services révisé annuellement sa propre procédure locale de fermeture de routes lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence affectant ou pouvant affecter la sécurité des usagers.

La procédure locale de fermeture de routes doit identifier l'organigramme décisionnel, le processus de concertation privilégié avec les intervenants externes (Sûreté du Québec, corps policiers municipaux, Sécurité civile, médias, etc.), le plan d'opération et les mécanismes à mettre en œuvre lors de fermetures, les véhicules et matériels de signalisation requis, etc.

Cette procédure locale doit être acheminée annuellement à la direction territoriale au plus tard le 15 octobre de chaque année pour approbation.

8. Entrepreneur

Un entrepreneur effectuant les travaux d'entretien sur le réseau du ministère des Transports doit se comporter de la même façon qu'un employé du Ministère. C'est le ministère des Transports qui a la responsabilité d'aviser par un écrit au contrat, un entrepreneur du rôle qu'il doit jouer selon la présente procédure.

9. Registre

Un registre provincial des rapports de fermeture/réouverture de routes doit être tenu à jour afin de produire un rapport statistiques à la fin de la saison hivernale. À cet effet, chaque direction territoriale doit transmettre le rapport fermeture/réouverture au Service des politiques et analyses en sécurité, tel que spécifié au point 5.2 d) ou celui qu'il utilise.

10. Bilan posthivernal

Suite à l'analyse des rapports, un bilan posthivernal permettra d'évaluer le processus de fermeture de routes et d'y apporter des correctifs si requis pour la saison suivante.

Annexe XIII — Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec

Note : Le guide est actuellement en révision.

Annexe XIV — Fiche d'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3)

La fiche qui suit est intégrale à la fiche préparée par la Direction du support aux opérations. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

Création d'un lot (sans besoin) par unité administrative et par événement regroupant les opérations reliées à l'activité 6124-0 : Activation des mesures de sécurité civile (Niveau d'intervention 3).

- La dénomination du lot débutera par MSC (Sécurité civile) suivi d'un suffixe numérique (01) incrémenté à chaque création d'un nouveau lot. Il est important d'inscrire une description significative lors de la création du lot.
- La saisie des rapports d'activités :
 - Il est nécessaire d'inscrire la date réelle de l'événement sur le rapport.
 - Il est recommandé d'utiliser la zone commentaires du rapport d'activités et d'y consigner toutes informations pertinentes sur l'événement (on peut par exemple y décrire l'événement et /ou y inscrire les CS ou DT venus porter assistance).
 - Lorsqu'un CS demande assistance à une autre unité administrative tel un CS ou une DT, cette dernière doit transmettre au CS demandeur les coûts de ses interventions et les consigner au lot de travail de l'évènement créé par le CS demandeur.
- Ce lot doit contenir uniquement les informations reliées aux opérations décrites à l'activité : Mise en œuvre des mécanismes de coordination à l'échelle d'une direction territoriale et/ou ministérielle et de toutes activités réalisées dans ce cadre ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission <transport> du Plan national de sécurité civile.
- Les dates de planification et d'exécution du lot de travail correspondent à la période couverte par l'évènement.

Annexe XV — Liste des détenteurs du PMMUSC

Cabinet du ministre

- Bureau du ministre

Bureau du sous-ministre

- Sous-ministre
- Direction des communications
- Service de la sécurité civile

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

- Sous-ministre adjoint
- Direction de l'Abitibi-Témiscamingue (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de Laval-Mille-Îles (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de l'Est-de-la-Montérégie (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de l'Estrie (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de l'Île-de-Montréal (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de l'Outaouais (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction des Laurentides-Lanaudière (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Centre intégré de gestion de la circulation – Montréal

Direction générale de Québec et de l'Est

- Sous-ministre adjoint
- Direction de la Capitale-Nationale (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de la Chaudière-Appalaches (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de la Côte-Nord (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction de la Mauricie-Centre-du-Québec (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction du Bas-Saint-Laurent—Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Bureau de la Coordination du Nord-du-Québec (directeur et répondant régional en sécurité civile)
- Centre intégré de gestion de la circulation – Québec

Direction générale des infrastructures et des technologies

- Sous-ministre adjoint
- Direction des structures
- Direction du laboratoire des chaussées
- Direction du soutien aux opérations

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

- Sous-ministre adjoint
- Direction de la sécurité en transport
- Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire
- Service du transport aérien
- Service du transport ferroviaire
- Service au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent
- Direction du transport routier des marchandises
- Direction du transport terrestre des personnes

Direction générale des services à la gestion

- Directeur général
- Direction des contrats et des ressources matérielles
- Direction des ressources financières
- Direction des ressources humaines
- Direction des technologies de l'information

Autres

- Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- Ministère de la Sécurité publique

Annexe XVI — Liste des sigles et des acronymes

APC	Accès prioritaire à la composition (système APC) (lignes téléphoniques)
CCMSC	Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile
CGER	Centre de gestion de l'équipement roulant
CIGC	Centre intégré de gestion de la circulation
CMSC	Coordination ministérielle de la sécurité civile
CN	Canadien National
COG	Centre des opérations gouvernementales
COR	Centre des opérations régionales
COUS	Centre des opérations d'urgence sur le site
CS	Centre de services
CSA	Association canadienne de normalisation (<i>Canadian Standards Association</i>)
CSCQ	Comité de sécurité civile du Québec
CTQ	Commission des transports du Québec
DC	Direction des communications
DCRM	Direction des contrats et des ressources matérielles
DGIT	Direction générale des infrastructures et des technologies
DGMO	Direction générale de Montréal et de l'Ouest
DGQE	Direction générale de Québec et de l'Est
DGSCSI	Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DLC	Direction du laboratoire des chaussées
DS	Direction des structures
DT	Direction territoriale
DTRM	Direction du transport routier des marchandises
DTTP	Direction du transport terrestre des personnes
DVIEP	Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes
IVS	Indice de vulnérabilité sismique
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MELS	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
M/O	Ministères, organismes (publics ou privés, fédéraux, provinciaux, municipaux, etc.)
MRC	Municipalité régionale de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMSC	Organisation municipale de sécurité civile
ORSC	Organisation régionale de sécurité civile
OSCQ	Organisation de la sécurité civile du Québec
PC-MTQ	Poste de commandement MTQ
PEIAGU	Protocole d'entente internationale d'aide à la gestion des urgences
PMMUSC	Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile
PMUA	Plan de mesures d'urgence d'aéroport
PNSC	Plan national de sécurité civile
PRMUSC	Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile
PRSC	Plan régional de sécurité civile (ministère de la Sécurité publique)
P/S	Produits et services
PSC	Plan de sécurité civile de la municipalité

RAC	Règlement de l'aviation canadien
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAG	Service aérien gouvernemental
SGG	Service de la géotechnique et de la géologie
SNT	Service de la normalisation technique
SPE	Service des politiques économiques
SQ	Sûreté du Québec
SSC	Service de la sécurité civile
STQ	Société des traversiers du Québec
VHR	Véhicules hors routes

Annexe XVII — Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC

Chacun des exemplaires officiels du *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile* (PMMUSC) est numéroté. Ce numéro correspond à un détenteur⁴³ unique.

Demande de révision ou de modification

Toute demande de révision ou de modification du PMMUSC doit être transmise au Service de la sécurité civile (SSC). La teneur des changements à apporter, le chapitre et la page ou les pages à remplacer doivent être clairement indiqués.

Page révisée

Lorsqu'une page du PMMUSC est révisée, celle-ci porte la date de la révision, laquelle apparaît au bas de la page.

Si la révision nécessite l'ajout de pages supplémentaires, la page révisée porte le numéro de la page qui lui est attribué dans le PMMUSC. Les pages subséquentes portent le même numéro de page suivi d'une lettre. Cela évitera de changer l'ensemble de la pagination du PMMUSC.

Exemple du bas d'une page non révisée

PMMUSC — 15 janvier 2008 — **19**

Exemples du bas d'une page révisée

PMMUSC — Révision :16 janvier 2008 — **19**

PMMUSC — Révision :16 janvier 2008 — **19 A**

20 — Révision :16 janvier 2008 — PMMUSC

⁴³ Détenteur : Le PMMUSC est remis à une personne de par les fonctions qu'elle occupe en mesures d'urgence ou de sécurité civile. Si cette personne devait quitter ses fonctions, le PMMUSC devrait alors être remis à la personne remplaçante.

Suivi de la mise à jour du PMMUSC

Chacun des détenteurs d'un exemplaire officiel du PMMUSC recevra par courriel les pages révisées.

D'autre part, les détenteurs d'une version imprimée maison pourront consulter les pages révisées dans l'intranet du Service de la sécurité civile. Ils auront la responsabilité de se les procurer.

La version complète du PMMUSC à jour (contenant les pages révisées) est déposée dans l'intranet du SSC en version PDF. Les personnes qui désirent imprimer uniquement les pages révisées pourront se les procurer également par l'intranet.

Instructions pour la mise à jour par les détenteurs du PMMUSC

Sur réception de pages révisées, les détenteurs du PMMUSC devraient suivre la procédure suivante :

1. Vérifier les pages révisées jointes au courriel d'envoi pour s'assurer que toutes les pages indiquées dans le courriel sont reçues.
2. S'il manque une page, en aviser le SSC.
3. Enlever et détruire les pages à remplacer dans leur exemplaire du PMMUSC.
4. Intégrer les pages révisées à leur exemplaire du PMMUSC.

Mise à jour annuelle

L'ensemble du PMMUSC est mis à jour annuellement, en février. La prochaine révision complète est prévue pour février 2010.

Au moment de la mise à jour annuelle, la pagination est alors revue en entier. La liste des détenteurs officiels est également révisée.

Chacun des détenteurs d'un exemplaire officiel du PMMUSC en recevra la mise à jour. Il est de leur responsabilité de classer les sections du PMMUSC dans leur reliure à anneaux.

D'autre part, les détenteurs d'une version imprimée maison pourront consulter la mise à jour complète du PMMUSC en version PDF dans l'intranet du SSC. Ils auront la responsabilité de se la procurer.

Transports
Québec 