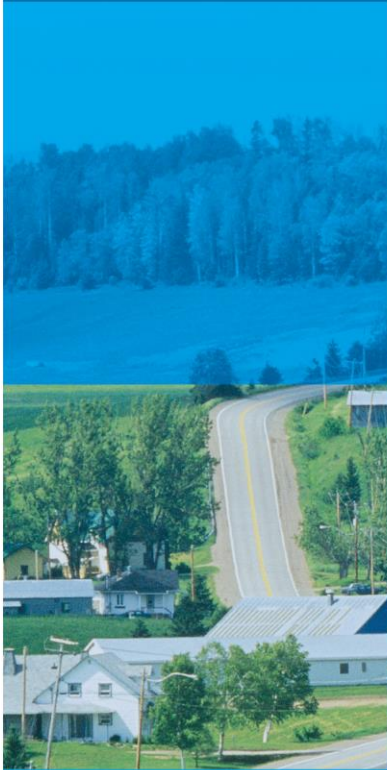
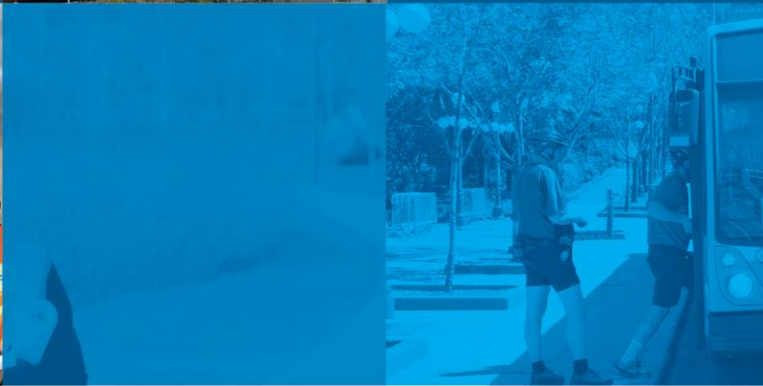


MINISTÈRE DES TRANSPORTS

# PLAN MINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ CIVILE



AOÛT  
2019





# **Plan ministériel de sécurité civile du ministère des Transports**

Révision 2019

ISBN : 978-2-550-82388-9 (version PDF)  
Dépôt légal — Bibliothèque et Archives nationales du Québec  
Dépôt légal — Bibliothèque et Archives Canada



## MOT DU SOUS-MINISTRE

Le territoire québécois est vaste. Sa géomorphologie et son climat rendent nos systèmes de transport vulnérables face aux phénomènes météorologiques extrêmes, aux mouvements de terrain, aux inondations, à l'érosion des berges et à la submersion côtière, pour n'en nommer que quelques-uns. De surcroît, au Québec comme ailleurs, les changements climatiques augmentent la fréquence et l'intensité de certains aléas naturels, accentuent la vulnérabilité des infrastructures sous la responsabilité du Ministère et haussent le niveau de risque associé aux sinistres potentiels.

Par ailleurs, l'étendue de notre réseau routier, ainsi que l'importance et la diversité des activités économiques du Québec nous rendent également vulnérables face aux sinistres d'origine anthropique. Les risques d'origine anthropique sont inquiétants, notamment dans le cas du transport des marchandises et des matières dangereuses, car le nombre d'usagers du réseau routier sous la responsabilité du Ministère ne cesse d'augmenter.

Le Ministère s'est doté d'un Plan ministériel de sécurité civile (PMSC) afin de répondre aux risques de sinistres et de catastrophes susceptibles d'affecter les systèmes de transport sous sa responsabilité et les services qu'il offre à la population. Ce plan couvre les quatre volets de la sécurité civile : la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement.

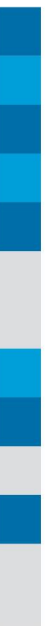
Au cours des dernières années, plusieurs événements liés à la sécurité civile ont mené au dépôt de rapports et d'analyses concernant les actions et les initiatives du Ministère à leur sujet. Le Ministère ayant pris acte des recommandations issues de ces documents, il révisé et ajuste régulièrement le contenu de son PMSC.

Je tiens à rappeler que la sécurité civile au Québec est une responsabilité partagée et que le Ministère joue un rôle de premier plan dans l'administration publique québécoise. Le PMSC constitue l'assise du Ministère en matière de gestion des sinistres et des catastrophes.

Je vous invite à le lire attentivement et à en intégrer le contenu dans votre pratique pour que le Ministère demeure un chef de file au Québec en matière de sécurité civile.

Le sous-ministre et responsable ministériel de la sécurité civile,

Marc Lacroix




# TABLE DES MATIÈRES

Mot du sous-ministre.....	5
Table des Matières .....	7
Liste des tableaux.....	11
Liste des figures et cartes .....	11
Liste des logigrammes .....	11
Introduction .....	13
Les objectifs spécifiques du PMSC .....	14
La <i>Politique ministérielle de sécurité civile</i> .....	14
La gestion des risques .....	14
La portée du PMSC .....	16
Les clientèles visées par le PMSC .....	17
PARTIE 1 – La sécurité civile .....	19
CHAPITRE 1 – La sécurité civile au Québec.....	20
1.1 Une responsabilité partagée.....	20
1.2 L’organisation de la sécurité civile au Québec.....	20
1.2.1 L’Organisation municipale de sécurité civile .....	20
1.2.2 L’Organisation régionale de sécurité civile.....	21
1.2.3 L’Organisation de sécurité civile du Québec.....	21
1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec.....	22
1.3 La planification de la sécurité civile au Québec .....	22
Chapitre 2 – Les mesures d’urgence et de sécurité civile au Ministère .....	25
2.1 La coordination locale des mesures d’urgence et de la sécurité civile .....	25
2.2 La coordination régionale de la sécurité civile .....	26
2.3 La coordination ministérielle de la sécurité civile .....	26
2.3.1 Le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile .....	26
2.3.2 La Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle	26
Partie 2 – les mesures de prévention, de préparation, d’intervention et de rétablissement.....	29
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 conception et l'entretien des chaussées .....	32
3.2.3	La cartographie des risques .....	33
3.2.4	La veille sur la gestion des risques et les changements climatiques.....	33
3.3	Les unités administratives du Ministère engagées dans les mesures de prévention .....	33
<b>CHAPITRE 4 – Les mesures de préparation .....</b>		<b>38</b>
4.1	La clarification des rôles et des responsabilités concernant les mesures d'urgence et la sécurité civile.....	40
4.1.1	Le responsable ministériel de la sécurité civile .....	40
4.1.2	Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile .....	41
4.1.3	Le responsable de la mission « Transport » .....	43
4.1.4	Le directeur de la sécurité civile .....	44
4.1.5	Les sous-ministres adjoints .....	46
4.1.6	Le directeur des communications .....	46
4.1.7	L'agent de liaison au Centre national de coordination gouvernementale ou au Centre régional de coordination gouvernementale.....	48
4.1.8	Le responsable d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport » .....	48
4.1.9	Le rôle d'un expert du Ministère.....	49
4.1.10	Le coordonnateur régional de la sécurité civile .....	51
4.1.11	Le répondant régional en sécurité civile.....	53
4.1.12	Le répondant régional en communication (agent de liaison pour la mission « Communication » – Urgence Québec).....	55
4.1.13	Le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile.	56
4.1.14	Le chef des opérations .....	57
4.1.15	« Coordonnateur MTQ » sur le site.....	58
4.2	La mission « Transport ».....	60
4.3	La coordination des actions et la concertation des partenaires.....	60
4.4	La planification des mesures d'urgence et de sécurité civile.....	61
4.4.1	Les plans de mesures d'urgence pour les aéroports du Ministère .....	61
4.4.2	Les plans d'intervention d'urgence spécifiques.....	62
4.4.3	Les plans gouvernementaux d'intervention particulière sous la responsabilité de l'OSCQ .....	62
4.5	La collaboration avec d'autres instances de la sécurité civile .....	62
4.5.1	Les ententes de collaboration du Ministère avec des partenaires gouvernementaux du Québec ou d'autres provinces et des partenaires du secteur privé.....	62
4.5.2	Les ententes de collaboration du Ministère avec le gouvernement fédéral	62
4.5.3	Les ententes de collaboration et les accords internationaux du gouvernement du Québec .....	63
4.6	Le prêt de personnes-ressources entre DGT.....	63
4.7	La formation destinée aux intervenants de la sécurité civile .....	63



4.8	Le programme d'exercices – volet routier et ferroviaire .....	64
4.9	Le monitoring du réseau routier.....	65
4.10	Le monitoring et la surveillance des structures .....	65
4.11	Le monitoring des mouvements de terrain.....	66
4.12	L'adjudication de contrats lors d'une situation d'urgence .....	66
4.13	L'outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence .....	66
4.14	Les ententes conclues avec les fournisseurs.....	67
4.15	Les directions du Ministère engagées dans les mesures de préparation .	67
<b>Chapitre 5 – Les mesures d'intervention.....</b>		<b>71</b>
5.1A	La situation d'urgence .....	71
5.1	Les mesures d'intervention générales .....	72
5.1.1	Les mesures d'urgence et de sécurité civile .....	72
5.1.2	Les centres de gestion .....	106
5.1.4	La mise en branle du processus ministériel d'alerte et de mobilisation	107
5.1.5	La démobilisation .....	108
5.1.6	La circulation et le traitement de l'information à l'interne.....	110
5.1.7	Le processus de coordination des communications.....	112
5.2	Les directions du Ministère engagées dans les mesures d'intervention .	116
5.3	Les mesures d'intervention particulières.....	117
5.3.1	Accident ou incident dans un aéroport.....	119
5.3.2	Accident ferroviaire.....	123
5.3.3	Accident routier .....	125
5.3.4	Blocus d'une route.....	127
5.3.5	Conditions climatiques difficiles .....	129
5.3.6	Déversement de matières dangereuses (déversement liquide) .....	131
5.3.7	Objet suspect .....	133
5.3.8	Éboulement ou avalanche .....	135
5.3.9	Affaissement.....	137
5.3.10	Glissement de terrain .....	139
5.3.11	Tremblement de terre .....	141
5.3.12	Embâcle ou débâcle .....	145
5.3.13	Accumulation d'eau ou inondation .....	147
5.3.14	Incendie ou explosion.....	149
5.3.15	Autres risques .....	153
<b>Chapitre 6 – Les mesures de rétablissement .....</b>		<b>155</b>
6.1	Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles.....	155
6.2	Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels.....	156
6.3	Les mesures de rétablissement destinées aux intervenants et à l'organisation .....	156
6.3.1	Le processus de retour sur l'expérience .....	157
6.3.2	Le débriefage à chaud.....	157



6.3.3	Le débriefage à froid .....	158
6.3.3	Le suivi des recommandations .....	158
6.4	Les mesures concernant le remboursement des dépenses .....	159
6.5	Les directions du Ministère engagées dans les mesures de rétablissement	159
	Glossaire.....	161

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 – La liste des risques en sécurité civile qui touchent le Ministère.....	16
Tableau 2 – L’expertise du Ministère en matière de prévention.....	34
Tableau 3 – L’expertise du Ministère en matière de préparation.....	67
Tableau 4 – Les couleurs utilisées dans les logigrammes.....	75
Tableau 5 – L’expertise du Ministère en matière d’intervention.....	116
Tableau 6 – La coloration du béton suivant la température estimée.....	150
Tableau 7 – La dégradation des matériaux en fonction de la température.....	151
Tableau 8 – L’expertise du Ministère en matière de rétablissement.....	159

## LISTE DES FIGURES ET CARTES

Figure 1 – Le processus de gestion des risques.....	16
Figure 2 – Les mesures d’intervention générales.....	73
Figure 3 – Le processus d’alerte et de mobilisation en mesures d’urgence et en sécurité civile.....	109
Figure 4 – Plan d’alerte et de mobilisation lors d’un tremblement de terre.....	143

## LISTE DES LOGIGRAMMES

Logigramme 1 – Logigramme d’intervention / Coordination LOCALE.....	79
Logigramme 2 – Processus d’intervention / Coordination RÉGIONALE.....	89
Logigramme 3 – Processus d’intervention / Coordination MINISTÉRIELLE.....	98



## INTRODUCTION

Dans une perspective d'amélioration continue, la Direction de la sécurité civile (DSC) procède régulièrement à la révision du Plan ministériel de sécurité civile (PMSC). Outre le fait qu'elle tient compte des façons de faire préconisées dans le Plan national de sécurité civile (PNSC) et qu'elle s'inspire de la norme canadienne CAN/CSA Z731 03 sur la planification des mesures et interventions d'urgence, la version actualisée intègre la notion de développement durable et est conforme aux principes de sécurité civile dictés par le ministère de la Sécurité publique (MSP)<sup>1</sup>. Puisque plusieurs de ces principes renvoient à une approche préventive de la sécurité civile, le PMSC a été élaboré à la suite d'une démarche de gestion continue des risques et s'inscrit dans la continuité du Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier. Cette nouvelle version tient également compte des recommandations issues des rapports produits en 2017 par messieurs Michel C. Doré et Florent Gagné sur la gestion des urgences majeures et de la sécurité civile au Ministère<sup>2</sup>.

Le PMSC présente des actions retenues par le Ministère en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement, et ce, en vue de réduire les risques de sinistres relevant du domaine de la sécurité civile et pouvant avoir des répercussions sur les systèmes de transport sous la responsabilité du Ministère, ou encore pour en atténuer les effets. Ainsi, le PMSC :

- définit les mesures appropriées;
- élabore un processus d'interventions dictées selon les situations;
- clarifie les rôles, les responsabilités des intervenants des mesures d'urgence et de la sécurité civile du Ministère ainsi que les formations qui leur sont nécessaires;
- prévoit la mise en application d'un système de reddition de comptes.

La première partie du PMSC trace le portrait de la sécurité civile au gouvernement du Québec et au Ministère. La seconde partie constitue le pilier central du PMSC. En effet, elle porte essentiellement sur les mesures relatives à la prévention, à la préparation, à l'intervention et au rétablissement, retenues par le Ministère pour réduire les risques mis en évidence par la démarche de gestion des risques en matière de sécurité civile ou en atténuer les effets.

---

<sup>1</sup> Les principes de sécurité civile sont énoncés dans le document *Approche et principes en sécurité civile* publié en 2009 par le ministère de la Sécurité publique.

<sup>2</sup> Il est question ici des rapports intitulés *Portrait de la sécurité civile au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports*, *Pour contribuer à une société résiliente aux catastrophes* et *Pour mieux vivre en hiver. Rapport d'enquête sur les événements survenus sur l'autoroute 13 les 14 et 15 mars 2017*.

## Les objectifs spécifiques du PMSC

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

- maîtriser la connaissance de l'état et de l'utilisation des systèmes de transport et celle des risques liés à la sécurité civile auxquels ils sont exposés et rendre cette connaissance accessible et applicable;
- garantir, en situation de sinistre, une capacité d'intervention efficace, particulièrement dans la gestion des urgences majeures et des événements liés à la sécurité civile, notamment dans le domaine du transport des personnes et des marchandises;
- coordonner l'action de tous les acteurs œuvrant sur les systèmes de transport sous la responsabilité du Ministère, particulièrement en matière de gestion des urgences majeures et des événements liés à la sécurité civile ainsi que l'échange d'informations entre eux; coordonner le suivi des actions et l'arrimage de celles-ci au processus d'entretien courant et périodique
- assurer une surveillance des incidents et des urgences pouvant atteindre les systèmes de transport sous la responsabilité du Ministère et coordonner les actions en matière de gestion des urgences majeures et des événements liés à la sécurité civile;
- resserrer les liens de collaboration avec les partenaires et les clients.

## La Politique ministérielle de sécurité civile


Au cours des premiers mois de 2018, le Ministère s'est doté d'une *Politique ministérielle de sécurité civile* dans le but de renforcer son engagement relatif à la sécurité civile, essentiel à la résilience de la société québécoise.

Par cette politique, le Ministère s'engage à bonifier les efforts et les initiatives du gouvernement pour renforcer la résilience des collectivités et de la société québécoise, et ce, en concertation avec ses partenaires privés, publics ou parapublics.

Le Ministère s'engage également à préserver la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires face aux aléas naturels ou anthropiques, sur tout le territoire québécois, tout en contribuant au développement durable du Québec.

## La gestion des risques

Au Ministère, l'approche de la gestion des risques relatifs à la sécurité civile a pour objectif de réduire les risques de sinistre ou d'en atténuer les effets. Cette approche mise sur la prise en considération systématique des risques dans la planification des projets, la réalisation des opérations courantes et la prise de décisions administratives. Il s'agit d'un processus d'amélioration continue de la gestion des opérations du Ministère.



Les risques relatifs à la sécurité civile constituent des menaces ou phénomènes externes à l'organisation ayant pour effet d'empêcher le Ministère d'assurer pleinement sa mission première, à savoir *assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec*. De plus, le Ministère définit les risques relatifs à la sécurité civile comme les éléments sur lesquels ce dernier peut intervenir, dans son champ de compétences, en vue de les réduire ou d'atténuer les effets des sinistres. Le processus ministériel de gestion des risques est cohérent avec celui proposé dans le document de référence *Gestion des risques en sécurité civile* élaboré par le MSP<sup>3</sup> de même qu'avec la norme ISO 31000.

Le Ministère a également consolidé son engagement en cette matière par l'adoption, en décembre 2017, de la *Politique de gestion des risques en sécurité civile* dont les objectifs visent à :

- évaluer le niveau résiduel des risques relatifs à la sécurité civile, en tenant compte de l'impact appréhendé des changements climatiques;
- dresser un portrait global de leur maîtrise;
- produire des recommandations visant à améliorer la situation.

La *Politique de gestion des risques en sécurité civile* porte sur les risques associés à des sinistres qui pourraient avoir des conséquences non négligeables sur la mission du Ministère. Il est question ici de sinistres potentiels résultant d'événements majeurs liés à la sécurité civile pouvant raisonnablement occasionner des dégâts dont le degré de gravité est décrit dans le PMSC.

---

<sup>3</sup> Ministère de la Sécurité publique, *Gestion des risques en sécurité civile*, 2009

Figure 1 – Le processus de gestion des risques

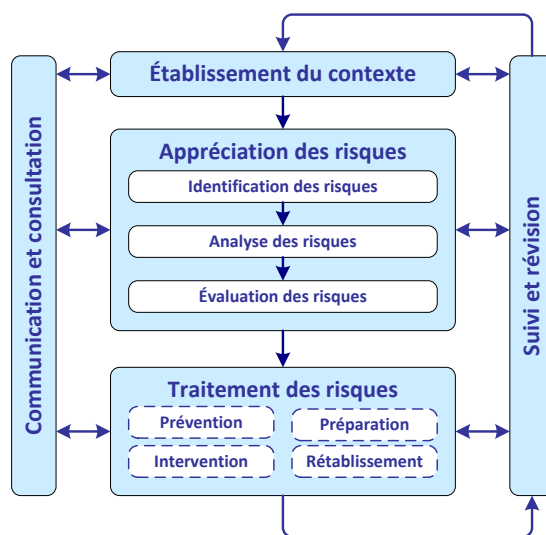


Tableau 1 – La liste des risques relatifs à la sécurité civile touchant le Ministère

Risques naturels	Risques anthropiques
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conditions climatiques difficiles (tempête hivernale, vents violents, verglas, blizzard, déferlement côtier, pluies abondantes)</li> <li>- Éboulement ou avalanche</li> <li>- Érosion, mouvement de terrain ou glissement de terrain</li> <li>- Tremblement de terre</li> <li>- Embâcle ou débâcle</li> <li>- Accumulation d'eau ou inondation</li> <li>- Feu de forêt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rupture de barrage</li> <li>- Chute de lignes à haute tension</li> <li>- Fuite de gaz</li> <li>- Interruption de la circulation maritime</li> <li>- Accident ou incident dans un aéroport</li> <li>- Incendie ou explosion</li> <li>- Accident ferroviaire</li> <li>- Accident de la route</li> <li>- Perturbations sociales (blocage d'infrastructures de transport ou manifestations)</li> <li>- Incident lié à la sûreté (terrorisme ou sabotage)</li> <li>- Déversement de matières dangereuses</li> <li>- Affaissement ou effondrement de route ou de structure</li> </ul>

## La portée du PMSC

Il est important de souligner que le PMSC ne contient pas toutes les initiatives du Ministère en matière de mesures d'urgence et de sécurité civile, notamment en ce qui a trait aux mesures de prévention et de préparation.

L'approche de gestion des risques relatifs à la sécurité civile préconisée par le Ministère touche à tous les types d'aléas que peuvent subir les systèmes de transport sous la



responsabilité du Ministère, particulièrement le réseau routier.<sup>4</sup> 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 pouvoir s'adapter à différentes situations ou se voir modifier rapidement selon la nature du problème. Ce sont des mesures dites « tous risques ».

Ainsi, le PMSC prévoit des mesures applicables en tout temps et qui nécessiteront d'être actualisées pour demeurer optimales et efficaces. En matière d'intervention, il apporte des précisions et des indications quant à la réponse à fournir en cas d'urgence majeure, et ce, afin d'assurer un retour aux activités normales du Ministère dans les meilleurs délais possibles.

Par ailleurs, le fait d'intégrer tous les types d'aléas ne signifie évidemment pas que des mesures propres à un risque particulier ou à une catégorie de risques ne doivent pas être établies. Des mesures adaptées sont inévitables dans plusieurs circonstances, principalement dans les cas de risques élevés aux conséquences importantes, lesquels ont été déterminés lors de l'application de la démarche de gestion des risques. Voilà pourquoi le PMSC dresse une liste des mesures particulières appliquées dans le but de réduire ces risques ou d'atténuer les effets des sinistres. Cette liste est toutefois appelée à être modifiée au cours des prochaines années.

Enfin, le PMSC expose les orientations ministérielles en matière de sécurité civile dont découleront les plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC).

## Les clientèles visées par le PMSC

La nature de l'information que le PMSC contient est susceptible d'interpeller le personnel du Ministère engagé dans la surveillance, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des systèmes de transport. Par ailleurs, puisqu'une grande partie du PMSC est consacrée aux mesures de préparation et d'intervention, il s'adresse particulièrement aux autorités et aux intervenants opérationnels du Ministère.

Enfin, il concerne également les ministères et organismes responsables d'activités de soutien définis dans la mission « Transport » du PNSC.

---

<sup>4</sup> Le PMSC n'aborde pas les mesures d'urgence dans les aéroports du Ministère. Ces dernières font l'objet de plans de mesures d'urgence d'aéroport.





# **PARTIE 1 – LA SÉCURITÉ CIVILE**

Chapitre 1 : La sécurité civile au Québec

Chapitre 2 : Les mesures d'urgence et de sécurité civile au Ministère

# CHAPITRE 1 – LA SÉCURITÉ CIVILE AU QUÉBEC

## 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 dans la société québécoise. En effet, le système de la sécurité civile s'appuie sur la responsabilisation de tous les citoyens, particulièrement de ceux qui ont des activités ou des biens générateurs de risques de sinistre majeur. Ce système fait la promotion d'un partage clair des responsabilités en matière de sécurité civile entre les différents paliers de gouvernance, soit les autorités locales et régionales, les ministères et organismes gouvernementaux ainsi que l'ensemble de l'appareil gouvernemental.

## 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 paliers de responsabilités. Ces mécanismes s'inspirent de l'approche privilégiée de gestion utilisée 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 des parties, tout en respectant l'autonomie de gestion interne des organisations qui interviennent. Pour réaliser cette concertation, des comités appelés « organisations de sécurité civile » sont mis en place aux divers paliers.

L'implantation de mécanismes à chacun des paliers 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 la sécurité civile. Elle regroupe les gestionnaires des services responsables de cerner les facteurs de risque sur le territoire de la municipalité, d'adopter des mesures de prévention visant à les atténuer et d'élaborer le *Plan municipal de sécurité civile* présentant les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement prévues en cas de sinistre. Lors d'un sinistre, cette organisation 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<sup>5</sup> :

### 1.2.2 L'Organisation régionale de sécurité civile

Il a été décidé de doter chaque région administrative du territoire québécois d'une organisation apte à coordonner l'intervention gouvernementale en région. La coordination de l'Organisation régionale de sécurité civile (ORSC) est assumée par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique responsable de ce territoire. Il agit alors à titre de coordonnateur régional de la sécurité civile.

L'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.

En situation d'urgence, cette organisation a le mandat d'assurer la concertation, la planification et la coordination des actions régionales des ministères et organismes gouvernementaux, et ce, en vue de soutenir ses membres et les OMSC.

Lorsque la situation l'exige, l'ORSC peut activer un Centre régional de coordination gouvernementale (CRCG). Le CRCG rassemble au même endroit les partenaires régionaux de l'ORSC afin de coordonner l'action gouvernementale au palier régional. Le CRCG permet de coordonner plus efficacement l'engagement des ressources des ministères et organismes pour soutenir les OMSC lorsque l'ampleur d'un sinistre ou d'une situation dépasse leurs capacités d'intervention.

### 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 de la sécurité civile des ministères et organismes gouvernementaux sollicités par le ministre de la Sécurité publique. Le sous-ministre associé de la de la sécurité civile et de la sécurité incendie du MSP est le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ et, à ce titre, il est responsable du bon fonctionnement de cette organisation. 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 le PNSC opérationnel. En situation d'urgence, l'OSCQ assure la coordination des ministères et organismes directement interpellés par l'événement lié à la sécurité civile en cause, et ce, sur la base de l'organisation des ressources prévues dans le PNSC. L'OSCQ intervient pour soutenir les ORSC.

Lorsque la situation l'exige, l'OSCQ peut activer un Centre national de coordination gouvernementale (CNCG). Le CNCG rassemble au même endroit les partenaires des ministères et organismes membres de l'OSCQ afin de coordonner l'action

<sup>5</sup> Ministère de la Sécurité publique, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, février 2008.

gouvernementale au palier national pour mettre en œuvre les activités prévues dans le *Plan national de sécurité civile*. Le CNCG permet de coordonner plus efficacement les ressources des ministères et organismes pour soutenir les ORSC lorsqu'un sinistre ou une situation dépasse les capacités d'intervention présentes à l'échelle régionale.

### 1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec<sup>6</sup>

Le Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ) occupe dans l'appareil gouvernemental québécois une position stratégique en matière de sécurité civile. Rattaché au Secrétariat général du ministère du Conseil exécutif, le CSCQ est présidé par le secrétaire général du gouvernement. Ses membres actifs sont de niveau sous-ministériel. Il s'agit du mécanisme de coordination et de concertation stratégique de l'intervention étatique.

De façon générale, ce comité oriente et approuve la planification gouvernementale de la sécurité civile. En situation de sinistre d'envergure, il supervise l'action gouvernementale et rend des comptes, au besoin, au premier ministre du Québec et aux ministres concernés.

En plus du coordonnateur gouvernemental de la sécurité civile, y siègent les sous-ministres et dirigeants des principaux ministères et organismes interpellés par la gestion des sinistres.

## 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.

### 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 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

<sup>6</sup> Ministère de la Sécurité publique, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, février 2008.

services essentiels, évaluer les risques de sinistres auxquels ils peuvent être exposés et appliquer les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement nécessaires pour y remédier.

***La Politique québécoise de sécurité civile 2014-2024 : vers une société québécoise plus résiliente face aux catastrophes***

La toute première politique québécoise de la sécurité civile se veut une référence pour orienter les actions de tous les acteurs concernés par celle-ci. Elle vise à favoriser la consolidation du système québécois de sécurité civile, à améliorer la connaissance des risques, à accroître la diffusion d'informations et le développement des compétences, à recourir en priorité à la prévention et à renforcer la capacité de réponse aux catastrophes afin d'éviter des décès et des blessures ainsi que de limiter les impacts socio-économiques des sinistres.

Pour assurer le suivi de cette politique, un plan d'action national a été élaboré, sous la coordination du ministère de la Sécurité publique, qui vise à atteindre les objectifs poursuivis, à favoriser la concertation entre les divers acteurs et à assurer la cohérence et la complémentarité des actions réalisées.

Cette politique est en concordance avec les mesures préconisées à l'échelle internationale. Elle rejoint les recommandations formulées par diverses organisations internationales, dont l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de coopération et de développement économiques, quant à la mise en œuvre de politiques et de stratégies de gestion des risques et des catastrophes par les gouvernements nationaux, régionaux et locaux.





## CHAPITRE 2 – LES MESURES D’URGENCE ET DE SÉCURITÉ CIVILE AU MINISTÈRE

En vertu de sa mission, le Ministère a le devoir de prêter assistance aux usagers des systèmes de transport sous sa responsabilité et d’assurer la gestion de situations d’urgence et d’événements liés à la sécurité civile qui peuvent avoir des répercussions sur ces systèmes. 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 Ministère a déployé 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 sécurité civile.

Cette organisation ministérielle de sécurité civile comporte trois mécanismes de coordination : la coordination locale des mesures d’urgence et de la sécurité civile, la coordination régionale<sup>7</sup> de la sécurité civile et la coordination ministérielle de la sécurité civile.

L’organisation des mesures d’urgence repose d’abord et avant tout sur les coordonnateurs locaux des mesures d’urgence et en sécurité civile. Lorsque la gravité de la situation l’exige, les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile interviennent afin de soutenir les coordonnateurs locaux. Enfin, lorsque survient un événement majeur lié à la sécurité civile qui touche plus d’une direction générale en territoire, ou dans d’autres cas où la situation l’exige, il revient au coordonnateur ministériel de la sécurité civile de soutenir les coordonnateurs régionaux.

### 2.1 La coordination locale des mesures d’urgence et de la sécurité civile

Chaque centre de services (CS) du Ministère peut mettre en place une structure de coordination locale des mesures d’urgence et de la sécurité civile. 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 et de la sécurité civile est sous la responsabilité du coordonnateur local des mesures d’urgence et de la sécurité civile, ou un substitut préalablement désigné. Le coordonnateur local des mesures d’urgence et de la sécurité civile a l’entière responsabilité de la gestion des opérations relatives à une situation d’urgence ou d’un sinistre qui touche un endroit bien circonscrit du secteur placé sous sa responsabilité.

---

<sup>7</sup> L’échelle régionale fait référence à une direction générale en territoire.

## 2.2 La coordination régionale de la sécurité civile

Chacune des directions générales de territoire (DGT) du Ministère possède une structure de coordination régionale de la sécurité civile. Ces dernières déterminent, conformément aux orientations ministérielles, les grands enjeux en matière de sécurité civile sur leur territoire et établissent les priorités d'action dans les quatre dimensions de la sécurité civile : la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement.

La coordination régionale de la sécurité civile est sous la responsabilité du coordonnateur régional de la sécurité civile, soit le directeur général en territoire. Le coordonnateur régional de la sécurité civile est assisté par un ou plusieurs coordonnateurs régionaux substitués et d'un ou plusieurs répondants régionaux en sécurité civile (RRSC).

Le coordonnateur régional de la sécurité civile a l'entière responsabilité de la gestion d'un sinistre ou d'un événement lié à la sécurité civile 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. Les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile agissent également comme représentants du Ministère dans les ORSC.

## 2.3 La coordination ministérielle de la sécurité civile


### 2.3.1 Le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile

Le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile détermine les grands enjeux et les orientations en matière de sécurité civile au Ministère et établit les priorités d'action dans toutes les dimensions de la sécurité civile. La mise en œuvre des actions et des orientations qui émanent du comité de coordination ministérielle de la sécurité civile est assumée par la Direction de la sécurité civile (DSC).

Le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile est sous la responsabilité du coordonnateur ministériel de la sécurité civile, en l'occurrence le sous-ministre adjoint aux territoires, et réunit les deux coordonnateurs ministériels substitués, le directeur de la sécurité civile, le responsable de la mission « Transport » et certains directeurs généraux en territoire.

### 2.3.2 La Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle

La Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle (DGSCVO) est composée de deux unités, la Direction de la sécurité civile et la Direction de la veille opérationnelle. La direction générale a pour mandat d'analyser l'état des systèmes et de la mobilité des usagers, de développer la programmation ministérielle de la sécurité civile et d'en coordonner la réalisation, de réaliser les plans ministériels de sécurité civile, de soutenir les unités administratives, de préparer des outils, de contribuer à l'inventaire des ressources pour la réalisation de la mission « Transport » du PNSC ainsi que d'assurer la connaissance situationnelle et la diffusion de l'information aux autorités du Ministère concernant l'état fonctionnel des systèmes de transport sous la responsabilité du Ministère.



La direction générale s'appuie sur les connaissances, les ressources et les compétences de plusieurs unités administratives du Ministère. Les centres intégrés de gestion de la circulation (CIGC) de Québec, Montréal, Trois-Rivières et de Gatineau ainsi que le Centre de veille, qui relèvent de la DGCSCVO, assument des fonctions essentielles de *surveillance des systèmes de mobilité*. C'est également les CIGC qui lancent le processus d'alerte des unités administratives du Ministère lorsque survient un sinistre ou un événement lié à la sécurité civile.





## **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



## CHAPITRE 3 – LES MESURES DE PRÉVENTION

La prévention est l'ensemble des mesures et des actions établies en permanence qui concourt à réduire les risques ou la probabilité d'occurrence des aléas ou à atténuer les vulnérabilités de l'organisation face à ces derniers. Dans un contexte de changements climatiques, les mesures de prévention permettent de réduire la vulnérabilité aux aléas naturels dont la fréquence, la durée et l'intensité sont susceptibles de s'accroître.

### 3.1 Les mesures de prévention générales

Au Ministère, plusieurs mesures de prévention générales sont en vigueur. Ces mesures sont dites générales puisqu'elles s'appliquent à l'ensemble des risques susceptibles d'atteindre le Ministère.

#### 3.1.1 Les lois et règlements

En matière de prévention, le Ministère 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 préventives relatives 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 Ministère doit se conformer aux mesures instaurées dans les lois et les règlements des autres ministères et organismes gouvernementaux.

#### 3.1.2 Les normes

Le Ministère, en vertu de son mandat premier, a le devoir d'élaborer et de respecter des normes de qualité afin de tenir compte de divers aléas de la nature ou de l'activité humaine, lorsqu'il planifie, conçoit, construit, exploite et entretient les infrastructures de transport routier, maritime, ferroviaire et aérien dont il a la responsabilité.

L'élaboration des normes propres au Ministère est sous la responsabilité de la Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation.

#### 3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives

Le Ministère met également en avant des actions de prévention dans ses programmes, ses politiques, ses positions et ses directives. La *Politique ministérielle de gestion des risques*, la *Politique ministérielle de sécurité civile*, le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, la *Politique de continuité des services* et le système d'inspection des structures sont des exemples de mesures importantes de prévention mises en place par le Ministère.

Par ailleurs, le Ministère administre des programmes de soutien à la recherche et des programmes d'aide au développement du transport, et ce, en partenariat avec des organismes intervenant notamment auprès des citoyens, en lien avec la sécurité dans leurs comportements lors de leurs déplacements. Le Ministère collabore également 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.

### 3.1.4 La culture de la sécurité civile

Le Ministère met en œuvre diverses activités visant à développer et à promouvoir la sécurité civile chez le personnel, notamment par la diffusion sur le site intranet du Ministère de ses actions et réalisations en matière de sécurité civile, par la réalisation d'exercices de simulation d'interventions d'urgence et par de la formation continue en ce sens auprès de ses employés concernés par des situations d'urgence ou des événements liés à la sécurité civile.

## 3.2 Les mesures de prévention spécifiques

Les principales mesures de prévention que le Ministère a mises en place pour assurer la gestion de risques spécifiques sont présentées dans les points qui suivent. Cependant, d'autres initiatives ont été prises à tous les paliers du Ministère. Le *Recueil sur la gestion des risques dans le secteur routier au ministère des Transports du Québec*<sup>8</sup> constitue une référence à cet égard.

### 3.2.1 La conception et l'entretien des structures

La Direction générale des structures (DGS) participe à l'élaboration et à la mise à jour du *Code canadien de conception des ponts routiers* (CSA S6). Ce code 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 Ministère se conforme aux normes dictées par ce code influe également sur l'application de ce dernier au Québec par les autres gestionnaires de structures.

La DGS élabore et met à jour également les manuels de conception, de construction, d'entretien, d'inspection et d'évaluation de la capacité portante des structures. Ces manuels précisent l'application des normes dictées par le code canadien et complètent les activités du Ministère liées à la gestion d'infrastructures de transport et aux bonnes pratiques en la matière.

Par ailleurs, au moment de la conception et de la construction des infrastructures, la Direction générale du laboratoire des chaussées (DGLC) 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 conception et l'entretien des chaussées

La DGLC a la responsabilité de fournir les services d'ingénierie dans les domaines des chaussées, de la géotechnique, de la géologie et des matériaux d'infrastructures. Elle contribue à l'amélioration 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

---

<sup>8</sup> Ministère des Transports du Québec, *Recueil sur la gestion des risques dans le secteur routier au ministère des Transports du Québec*, Service de la sécurité civile, août 2011.



les effets sur l'état des infrastructures. Elle élabore des normes de conception et de réfection des 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

La Direction de la géotechnique et de la géologie (DGG), qui relève de la DGLC, s'est vu confier par le gouvernement du Québec la responsabilité de produire des cartes indiquant les zones potentiellement exposées aux mouvements de terrain, aux glissements de terrain et à l'érosion côtière. Dans le cas des endroits pour lesquels elles ont été produites, ces cartes permettent notamment de mieux gérer les risques visant les infrastructures. Le Ministère doit tenir compte de la présence de ces zones à risque dans ses activités d'exploitation, de développement, d'amélioration et de conservation des infrastructures de transport au Québec.

Le Ministère partage également des données avec le ministère de la Sécurité publique et le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation afin que ceux-ci produisent une cartographie des risques disponible pour le public ainsi que pour les autres ministères et organismes.

### 3.2.4 La veille sur la gestion des risques et les changements climatiques

Un bulletin de veille sur la gestion des risques et les changements climatiques est publié au Ministère. Le bulletin de veille traite de la gestion des risques, de l'adaptation aux changements climatiques ainsi que des méthodologies et outils utiles en gestion des risques.

## 3.3 Les unités administratives du Ministère engagées dans les mesures de prévention

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

Tableau 2 – L'expertise du Ministère en matière de prévention

Unité administrative	Expertise
Direction générale des structures	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fournir les services d'ingénierie dans les domaines des structures, des systèmes électrotechniques et de l'hydraulique.</li> <li>– Développer et contribuer à maintenir dans un état fonctionnel et sécuritaire l'ensemble des structures et des systèmes électrotechniques sous la responsabilité du Ministère.</li> <li>– Soutenir les unités territoriales dans les activités de construction, de réfection et de gestion des structures et des systèmes électrotechniques sous leur responsabilité.</li> <li>– Fournir l'expertise technique nécessaire à la préparation, à la réalisation de projets de construction ou de réfection de structures et de systèmes électrotechniques.</li> <li>– Produire un bilan de l'état des structures et élaborer des stratégies d'investissement et de réhabilitation.</li> <li>– Évaluer la performance des activités d'entretien, de réfection et d'amélioration des structures.</li> <li>– Voir à la préservation de l'état des structures.</li> <li>– Fournir des services d'ingénierie hydraulique en traitant des domaines suivants : l'hydraulique urbaine, l'hydraulique des cours d'eau, l'hydraulique maritime et l'hydrologie.</li> </ul>
Direction générale du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fournir des normes, des guides de soutien et des formations dans les domaines des sols de chaussées, des matériaux d'infrastructures, des mouvements de sol, des glissements de terrain et des éboulis.</li> </ul>
Direction générale de la gestion des actifs routiers et de l'innovation	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fournir des normes, des guides, et des formations en matière d'ingénierie et d'entretien de structures.</li> <li>– Concevoir, diffuser et mettre à jour des bases d'informations géographiques.</li> <li>– Faire l'acquisition et le suivi des données concernant l'état des structures et leur entretien.</li> <li>– Effectuer des travaux en matière d'adaptation aux changements climatiques.</li> </ul>

Unité administrative	Expertise
<p>Direction générale de la gestion des projets routiers et de l'encadrement en exploitation</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Présenter un cadre de gestion de projet, d'entretien et d'exploitation en fournissant des services en matière d'environnement et de conception géométrique.</li> <li>– Développer et implanter des outils de gestion de projets routiers.</li> <li>– Concevoir, proposer et diffuser des orientations et des outils en matière de préparation et de réalisation de projets routiers, de gestion de l'entretien et de l'exploitation, ainsi qu'en matière d'environnement.</li> <li>– Soutenir et assurer la gestion de l'entretien et de l'exploitation, la planification du réseau et les interventions sur celui-ci par le développement, l'implantation et le maintien de systèmes d'information performants, ainsi que la connaissance de l'état des infrastructures routières et des projets routiers.</li> <li>– Soutenir la préparation de projets et de grands projets d'infrastructures de transport en produisant des livrables techniques (études, avis, devis, plans).</li> <li>– Produire un bilan d'état des ponceaux.</li> <li>– Élaborer et négocier des ententes à portée ministérielle, en coordonner l'application et entretenir des relations soutenues avec les organismes ou les entreprises concernées.</li> <li>– Faire évoluer les modalités de contrôle de la qualité des produits et services acquis par le Ministère pour la réalisation des activités de construction, de réfection, d'entretien et d'exploitation du réseau routier.</li> <li>– Proposer des orientations techniques en matière d'assurance de la qualité de façon à garantir la performance des ouvrages et l'efficacité des investissements du Ministère.</li> <li>– Développer, mettre au point, et soutenir l'implantation de systèmes de gestion de l'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport.</li> <li>– Concevoir et proposer des orientations de gestion de la qualité pour usage interne et externe, des orientations de gestion de l'entretien et d'exploitation, et de gestion technique des corridors routiers afin d'uniformiser l'action du Ministère en fonction des besoins des usagers.</li> <li>– Assurer l'harmonisation et la cohérence des messages destinés aux usagers.</li> <li>– Voir à l'aménagement d'équipements et d'infrastructures adjacents aux voies de circulation en fonction des besoins des usagers en vue de faciliter l'accès aux produits touristiques.</li> </ul>
<p>Direction générale de la politique de la mobilité durable et de l'électrification</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Offrir des services-conseils et de l'expertise technique ou scientifique dans les domaines de l'économie, de l'aménagement du territoire, de la sociodémographie et des plans de transport.</li> <li>– Offrir de l'expertise technique en matière d'inspection et d'entretien des infrastructures ferroviaires.</li> </ul>

Unité administrative	Expertise
Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Effectuer des suivis et des inspections sur la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité ferroviaire.</li> <li>– Offrir une expertise technique en matière d'inspection et d'entretien des infrastructures ferroviaires.</li> </ul>
Direction générale de la sécurité et du camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Procéder à l'échange d'informations avec l'industrie du camionnage.</li> <li>– Définir des normes techniques et le transport hors normes.</li> <li>– Définir les orientations, politiques et le cadre législatif et normatif en matière de sécurité dans les transports.</li> <li>– Bâtir les outils et les guides d'analyse pour optimiser les interventions en matière de sécurité civile.</li> <li>– Mettre en évidence des éléments du système de transport québécois qui présentent des risques pour la sécurité des usagers.</li> <li>– Réaliser et diffuser des études émanant de recherches, de veille et de transfert technologique dans le domaine de la sécurité dans les transports.</li> </ul>
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Offrir des services-conseils aux autorités et aux membres du personnel en matière de stratégies et de techniques de communication, de promotion et de sensibilisation.</li> <li>– Diffuser de l'information concernant le Ministère et mettre en valeur ses principales réalisations.</li> <li>– Assurer les relations publiques, les relations de presse et la publicité sociétale pour informer les citoyens des activités du Ministère; répondre à leurs demandes d'information et évaluer leur degré de satisfaction.</li> </ul>
Direction des enquêtes et de l'audit interne	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Évaluer et apprécier la pertinence, l'efficacité, l'efficience des moyens utilisés, la rentabilité et l'impact des programmes, des politiques, des processus et des projets pour soutenir la prise de décisions.</li> </ul>
Directions générales des territoires	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Appliquer des mesures opérationnelles de prévention (détaillées dans les plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile).</li> </ul>
Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Offrir une expertise technique en matière de gestion des risques.</li> <li>– Offrir aux DGT une expertise-conseil en matière de sécurité civile.</li> <li>– Développer une expertise en matière de sûreté des infrastructures.</li> <li>– Faire faire le monitoring des infrastructures du Ministère par les CIGC.</li> <li>– Faire faire l'analyse stratégique par le Centre de veille concernant les situations et risques susceptibles d'affecter les systèmes de transport sous la juridiction du Ministère.</li> </ul>





## **CHAPITRE 4 – LES MESURES DE PRÉPARATION**

La préparation est l'ensemble des activités et des mesures destinées à renforcer la capacité du Ministère à répondre 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 Ministère, on prévoit, par cette clarification des rôles et des responsabilités, les fonctions de chacun avant, pendant et après un sinistre<sup>9</sup>.

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 Ministère, et ce, à l'échelle locale, régionale et ministérielle.

### 4.1.1 Le responsable ministériel de la sécurité civile

Le responsable ministériel de la sécurité civile est le sous-ministre.

Le responsable ministériel de la sécurité civile doit :

#### ■ Avant un sinistre :

- implanter une culture de sécurité civile dans le Ministère;
- siéger, avec les autres sous-ministres et dirigeants d'organismes gouvernementaux, au CSCQ, sous la direction du secrétaire général du gouvernement du Québec;
- orienter et approuver, à titre de membre du CSCQ, la planification gouvernementale de la sécurité civile;
- définir les orientations et les attentes du Ministère en matière de sécurité civile.

#### ■ Pendant un sinistre :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- participer à la gestion de la situation et aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- faire les gestes nécessaires et être imputable des actions qui lui sont confiées dans le processus d'intervention défini au point 5.1.1;
- tenir informés les cabinets du ministre et du ministre délégué.

---

<sup>9</sup> *Avant un sinistre* : lorsqu'il n'y a aucun sinistre en cours ni aucun sinistre 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 au retour à la normale.



### ■ Après un sinistre :

- s'assurer du rétablissement de la situation et en informer le CSCQ;
- participer aux séances de débriefage et s'assurer qu'il y en ait à tous les paliers (local, régional et ministériel);
- transmettre aux autorités compétentes les rapports d'événements issus des débriefages;
- s'assurer que les modifications à apporter, s'il y a lieu, soient faites à tous les paliers.

#### 4.1.2 Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile

Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile exerce au Ministère le leadership dans la gestion de situations d'urgences majeures et d'événements liés à la sécurité civile. Pour assumer ses responsabilités, il est soutenu par deux coordonnateurs ministériels substitués qui prennent la relève au besoin. C'est le coordonnateur ministériel de la sécurité civile qui dirige les travaux du comité de coordination ministérielle de la sécurité civile.

Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile a l'entière responsabilité de la coordination d'une situation d'urgence à portée gouvernementale ou qui touche plus d'une DGT. Il s'assure que les ressources de la mission « Transport » du PNSC sont disponibles pour répondre aux besoins. Il a également le pouvoir discrétionnaire de déclencher, s'il le juge nécessaire, les mécanismes de gestion et de coordination ministérielle lors d'une situation d'urgence locale ou régionale, même s'il ne s'agit pas d'une situation d'atteinte à la sécurité civile, que les ressources locales n'ont pas atteint leurs capacités opérationnelles maximales ou que l'événement lié à la sécurité civile touche une seule direction générale en territoire.

Lorsque la situation l'exige, le coordonnateur ministériel de la sécurité civile s'assure que les liaisons soient effectuées avec le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ, le Centre des opérations gouvernementales (COG) du MSP, le Centre national de coordination gouvernementale (CNCG), le responsable ministériel de la sécurité civile (le sous-ministre) et les membres du comité de gestion du Ministère.

Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile fait également appel au directeur des communications pour que l'information soit diffusée de façon appropriée en partenariat avec Urgence Québec, organisme responsable de la mission « Communication » du PNSC.

Le coordonnateur ministériel de la sécurité civile et les coordonnateurs ministériels substitués assument les responsabilités énumérées ci-dessous :

### ■ En prévention/préparation :

- définir les orientations du Ministère en matière de sécurité civile;
- implanter une culture de sécurité civile au sein du Ministère;
- assumer au besoin les tâches du responsable ministériel de la sécurité civile en ce qui a trait à l'organisation de la sécurité civile au Ministère;

- signifier les attentes du Ministère en matière de sécurité civile;
- diriger le Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile et y représenter le responsable ministériel de la sécurité civile;
- participer aux activités, aux rencontres et aux travaux de l'OSCQ;
- s'assurer de l'actualisation et de l'application du PMSC, des PRMUSC et de plans d'intervention d'urgence spécifiques (PIUS);
- maintenir un lien avec les membres du comité de gestion du Ministère afin de s'assurer de la collaboration des différentes unités administratives du Ministère;
- participer aux exercices planifiés par l'OSCQ, les ORSC ou la DSC et y soutenir la participation des intervenants du Ministère;
- s'assurer que les intervenants du Ministère suivent les formations nécessaires à la compréhension de leur mandat;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin de la sécurité civile.

#### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- commander l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC);
- participer, au CCMSC, à la gestion d'événements liés à la sécurité civile;
- activer, si requis, la mission « Transport » du PNSC;
- assurer un leadership auprès des coordonnateurs régionaux et les soutenir au besoin;
- commander la mobilisation du personnel de la DSC;
- s'assurer de répondre aux besoins de l'OSCQ en lien avec la mission « Transport »;
- mobiliser les coordonnateurs ministériels substituts afin d'assurer sa relève;
- demander, au besoin, au sous-ministériat aux services à la gestion de créer un numéro de projet pour la comptabilisation des coûts;
- participer, au sein de l'OSCQ, à la gestion de l'événement lié à la sécurité civile;
- établir un lien direct avec le sous-ministre et le chef du cabinet du ministre;
- déléguer un agent de liaison au COG ou au CNGC;
- appliquer, au besoin, le plan de relève des équipes;
- s'assurer de la conformité et de la cohérence des contenus véhiculés dans l'ensemble des outils de communication;

- approuver les communiqués, lignes de presse et autres outils de communication préparés par la Direction des communications, en amont de leur approbation par les autorités;
- participer aux activités des médias, lorsque requis;
- désigner, à la recommandation de la Direction des communications, des porte-paroles experts potentiels;
- informer les membres concernés du Comité de gestion du Ministère;
- commander la rédaction du journal des opérations ministériel.

#### ■ Après une situation d'urgence :

- commander la démobilisation des personnes-ressources rassemblées dans le cadre de la mission « Transport » et la fermeture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- participer aux séances de débriefage du Ministère et de l'OSCCQ;
- s'assurer que les séances de débriefage sont tenues à tous les paliers organisationnels (local, régional et ministériel) et que des rapports d'événements sont rédigés;
- valider les recommandations inscrites dans les rapports d'événements et demander leur application à tous les paliers organisationnels;
- transmettre les rapports d'événements aux autorités compétentes.

#### 4.1.3 Le responsable de la mission « Transport »

Le responsable de la mission « Transport » conseille les autorités du Ministère, plus particulièrement le coordonnateur ministériel de la sécurité civile. Il leur offre le soutien nécessaire, en situation normale et en situation d'urgence, en plus de participer aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.

Le responsable de la mission « Transport » assume les responsabilités énumérées ci-dessous :

#### ■ En prévention/préparation :

- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile au Ministère;
- collaborer à la définition des orientations du Ministère en matière de sécurité civile;
- conseiller et assister le coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- travailler en étroite collaboration avec les répondants régionaux en sécurité civile, les responsables d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport »;
- actualiser la mission « Transport » et voir à ce que les responsables d'activités et d'activités de soutien comprennent leur rôle afin de l'assumer pleinement;

- participer aux exercices organisés par l'OSCQ et la DSC;
- siéger à la Table des responsables de mission du PNSC;
- siéger au Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- demander le soutien du gestionnaire de la DSC afin de mobiliser les ressources et le personnel de la sécurité civile pour participer aux travaux des sous-comités de l'OSCQ;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin de la sécurité civile.

#### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- aviser le coordonnateur ministériel de la sécurité civile lors de l'ouverture d'un centre de coordination locale ou régionale dans une DGT;
- participer à la gestion des événements liés à la sécurité civile d'ampleur ministérielle et aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- assister et conseiller le coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- lorsque la mission « Transport » est activée : mobiliser les responsables d'activités et d'activités de soutien, collaborer avec l'OSCQ, agir au besoin comme agent de liaison au COG ou au CNGC, transmettre aux personnes concernées l'information provenant du COG et participer à la rédaction des journaux d'opérations;
- maintenir un lien avec les coordonnateurs et les répondants régionaux en sécurité civile concernés et, au besoin, soutenir l'équipe de coordination du territoire.

#### ■ Après une situation d'urgence :

- démobiliser les personnes responsables d'activités et les responsables d'activités de soutien de la mission « Transport »;
- participer aux séances de débriefage, s'il y a lieu.

### 4.1.4 Le directeur de la sécurité civile

Le directeur de la sécurité civile conseille les autorités du Ministère, plus particulièrement le coordonnateur ministériel de la sécurité civile et ses substituts, et les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile. Il leur offre le soutien nécessaire, en situation normale et en situation d'urgence. Il supervise les tâches et les priorités des répondants régionaux en sécurité civile en l'absence de situation d'urgence. C'est également le directeur de la sécurité civile qui mobilise les ressources nécessaires au fonctionnement du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et qui s'assure de la fonctionnalité des équipements qui s'y trouvent.

Le directeur de la sécurité civile assume les responsabilités énumérées ci-dessous :

**■ En prévention/préparation :**

- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile au Ministère;
- collaborer à la définition des orientations du Ministère en matière de sécurité civile;
- conseiller le coordonnateur ministériel et les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile;
- superviser le travail des répondants régionaux en sécurité civile (RRSC) et déterminer leurs priorités d'action en collégialité avec le coordonnateur régional de la sécurité civile;
- s'assurer que les RRSC actualisent leur PRMUSC et leurs plans d'urgence spécifiques (s'il y a lieu) en conformité avec le PMSC;
- participer aux exercices organisés par l'OSCQ et la DSC;
- siéger au Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- s'assurer que le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile ainsi que les sites alternatifs soient opérationnels en tout temps;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin de la sécurité civile.

**■ En situation d'urgence :**

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- participer au besoin à la gestion des événements liés à la sécurité civile d'ampleur ministérielle et aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- assister et conseiller le coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- mobiliser les ressources et les effectifs de la DSC à la demande du coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- participer aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- appliquer, au besoin, le plan de relève des effectifs;
- participer à la rédaction du journal des opérations ministérielles.

**■ Après une situation d'urgence :**

- démobiliser les effectifs de la DSC concernés par l'événement;
- analyser et appliquer au besoin les recommandations proposées dans les rapports d'événements réalisés à la suite des séances de débriefage et les présenter au Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile;
- veiller à l'organisation de séances de débriefage à la demande du coordonnateur ministériel de la sécurité civile ou d'un coordonnateur régional de la sécurité civile et participer à celles-ci s'il y a lieu.

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

Les personnes-ressources de soutien à la coordination de la sécurité civile opérationnalisent les stratégies d'actions déterminées par le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile.

### Le palier ministériel

#### 4.1.5 Les sous-ministres adjoints

Les sous-ministres adjoints doivent :

##### ■ Avant un sinistre :

- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile dans leur sous-ministériat;
- apporter leur soutien au Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile et à la DSC dans leurs champs de compétence respectifs.

##### ■ Pendant un sinistre :

- participer à la gestion de la situation, lorsque requis;
- mobiliser les ressources nécessaires à la réponse aux demandes relatives à la mission « Transport ».

##### ■ Après un sinistre :

- mobiliser les ressources nécessaires au rétablissement;
- participer au besoin à la séance de débriefing ministériel.

#### 4.1.6 Le directeur des communications

##### ■ En prévention/préparation, il doit :

- contribuer à l'implantation d'une culture de sécurité civile dans le Ministère;
- conseiller en matière de communications le ministre, le responsable ministériel de la sécurité civile, le coordonnateur ministériel de la sécurité civile et les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile;
- collaborer avec la DSC;
- participer aux exercices organisés par la DSC ou l'OSCQ;
- prévoir un plan de relève pour son équipe et pour lui-même;
- pour le personnel sous sa responsabilité et pour lui-même, s'assurer d'avoir reçu les formations appropriées en sécurité civile et de disposer des outils nécessaires pour assurer une communication efficace en situation d'urgence;

- tenir à jour ses coordonnées dans le bottin de la sécurité civile.

### ■ En situation d'urgence, il doit :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- proposer des orientations de communications au ministre, au sous-ministre et au coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- coordonner le travail de l'équipe de la Direction des communications et soutenir les coordonnateurs régionaux en matière de communications;
- voir au respect d'un processus adapté de coordination des communications;
- assurer la gestion adéquate des demandes des médias;
- voir à la préparation de l'ensemble des outils de communications et à la tenue d'activités médiatiques nécessaires lors d'un événement majeur lié à la sécurité civile;
- s'assurer de l'approbation finale des communiqués, lignes de presse et autres outils de communications par le sous-ministre, le ministre et le coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- assurer la veille et l'analyse quotidienne des médias traditionnels et sociaux;
- participer aux travaux du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et de l'OSCQ;
- soutenir Urgence Québec et participer à la mission « Communication » du *Plan national de sécurité civile*; nommer un agent de liaison au besoin;
- appliquer, au besoin, le plan de relève de son équipe;
- voir à la diffusion d'informations au personnel du Ministère;
- rédiger son journal des opérations<sup>10</sup>.

### ■ Après une situation d'urgence, il doit :

- assurer l'analyse de la revue de presse des médias traditionnels et sociaux qui sera intégrée au rapport d'événements lors d'un événement lié à la sécurité civile d'ampleur ministérielle;
- demander l'organisation d'une séance de débriefage de l'équipe des communications, au besoin;
- participer aux séances de débriefage et commenter le rapport d'événements du Ministère à la demande du coordonnateur ministériel de la sécurité civile;

---

<sup>10</sup> Pendant et/ou après l'événement.

- promouvoir le rôle des employés concernés par une situation d'urgence afin de reconnaître leur contribution (ex. : témoignage dans l'intranet, visite des autorités, etc.) et ce, en collaboration avec leur gestionnaire.

#### 4.1.7 L'agent de liaison au Centre national de coordination gouvernementale ou au Centre régional de coordination gouvernementale

Lors d'un événement de portée nationale lié à la sécurité civile, un agent de liaison peut être désigné par le coordonnateur ministériel de la sécurité civile afin de collaborer aux activités du Centre national de coordination gouvernementale (CNGC). Des agents de liaison peuvent également être désignés par les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile afin de collaborer aux activités des centres régionaux de coordination gouvernementale (CRCG).

L'agent de liaison doit :

##### ■ Pendant un sinistre :

- représenter le coordonnateur ministériel (CNGC) ou le coordonnateur régional (CRCG) de la sécurité civile;
- 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 les liens entre le CNGC, le CRCG, les centres de coordination régionale de la sécurité civile et le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du Ministère;
- transmettre au COG, au CNGC, au CRCG et aux partenaires de l'OSCQ l'information de nature opérationnelle provenant du Ministère.

##### ■ Après un sinistre :

- participer aux séances de débriefage du Ministère ou du MSP à titre d'agent de liaison du CNGC ou du CRCG.

#### 4.1.8 Le responsable d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport »

En réponse aux quatre volets de la mission « Transport », un réseau de responsables d'activités et d'activités de soutien touchant différents secteurs des transports et d'expertises diverses permet d'offrir une réponse efficace aux besoins en situation d'urgence. Pour chacune des activités et des activités de soutien, un responsable est nommé ainsi que des substituts.

Les responsables d'activités et d'activités de soutien assument les responsabilités énumérées ci-dessous :



**En prévention/préparation :**

- suivre les formations nécessaires pour bien comprendre les responsabilités qu'ils pourraient être amenés à assumer dans le cadre de la mission « Transport »;
- en collaboration avec les autres responsables d'activités et responsables d'activités de soutien de la mission « Transport », établir les ententes nécessaires pour assurer la disponibilité des personnes-ressources requises lors d'une intervention;
- participer aux exercices de l'OSCQ ou de la DSC;
- s'assurer d'avoir les outils adéquats pour répondre à son mandat;
- assurer sa relève en cas d'absence;
- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile au sein de son organisation.
- tenir leurs coordonnées à jour dans le bottin ministériel de la sécurité civile;

**En situation d'urgence :**

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- être disponible et répondre aux demandes du coordonnateur ministériel ou du responsable de la mission « Transport » pour la réalisation de son mandat;
- rédiger son journal des opérations<sup>11</sup>.

**■ Après une situation d'urgence :**

- participer aux séances de débriefage des événements liés à la sécurité civile pour lesquels il a été mobilisé.

**4.1.9 Le rôle d'un expert du Ministère****■ En prévention/préparation :**

En soutien au PRMUSC et au PMSC, l'expert doit :

- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile dans son organisation;
- s'assurer d'avoir les outils nécessaires pour intervenir efficacement;
- participer aux activités de formation et aux exercices planifiés par la Direction de la sécurité civile;
- participer, si demandé, au développement d'outils pédagogiques ou techniques en matière de prévention ou de détection des risques en matière de sécurité civile.

---

<sup>11</sup> Pendant et/ou après l'événement

- mettre à jour ses coordonnées dans le bottin de la sécurité civile;

### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- être disponible pour répondre aux demandes du coordonnateur ministériel de la sécurité civile, des coordonnateurs régionaux de la sécurité civile ou du ministère de la Sécurité publique;
- tenir informé son supérieur, le coordonnateur régional et le répondant régional en sécurité civile de la direction générale en territoire ayant sollicité son expertise;
- aviser le répondant régional en sécurité civile de la direction générale en territoire où l'expertise est demandée de prévoir les éventuels besoins logistiques et la coordination des interventions<sup>12</sup>;
- agir à titre de porte-parole expert auprès des médias à la demande des autorités, et sous la supervision de la Direction des communications;
- rédiger son journal des opérations.

### ■ Après une situation d'urgence :

- à la demande, transmettre son journal des opérations au directeur de la sécurité civile ou au coordonnateur régional de la sécurité civile;
- effectuer, au besoin, un débriefage dans son unité afin d'évaluer les processus d'intervention;
- demander, au besoin, l'aide de la DGRH ou du responsable du PAE pour obtenir un soutien psychologique;
- participer à la séance de débriefage régional ou ministériel à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile ou du directeur de la sécurité civile.

---

<sup>12</sup> Il revient aux directions générales en territoire de répondre aux besoins des experts lors du déploiement de ceux-ci sur leurs territoires (alimentation, hébergement, habillement, communications, matériel, etc.).

## Le palier régional

### 4.1.10 Le coordonnateur régional de la sécurité civile

Le directeur général du territoire est coordonnateur régional de la sécurité civile. Pour assumer ses responsabilités, il est soutenu par deux coordonnateurs régionaux substitués qui prennent la relève au besoin.

Le coordonnateur régional de la sécurité civile assume les responsabilités énumérées ci-dessous :

#### ■ En prévention/préparation :

- implanter une culture de sécurité civile dans sa direction générale en territoire;
- s'assurer de l'élaboration, de la mise à jour ainsi que de l'application du PRMUSC et des plans d'intervention d'urgence spécifiques;
- déterminer les priorités d'action des répondants régionaux en sécurité civile en collégialité avec le directeur de la sécurité civile;
- s'assurer, en collaboration avec la DSC, que les intervenants régionaux en sécurité civile ont reçu les formations appropriées et qu'ils disposent des outils nécessaires pour intervenir efficacement;
- participer aux activités et aux rencontres des ORSC et à l'élaboration des PRMUSC;
- soutenir la participation des intervenants de la direction générale en territoire et participer aux exercices planifiés par l'ORSC ou la DSC;
- établir des ententes avec les directions générales des territoires limitrophes pour le prêt de services et d'équipes en cas de besoin;
- participer aux démarches visant la reprise des services du Ministère et, à cette fin, planifier la relève du personnel;
- donner des suites aux orientations adoptées et aux actions entreprises par le coordonnateur ministériel de la sécurité civile;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin de la sécurité civile.

#### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- mobiliser le répondant régional en sécurité civile, commander l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination prévus au PRMUSC;
- assurer un soutien aux coordonnateurs locaux des mesures d'urgence;
- participer aux travaux de l'ORSC ou y déléguer un agent de liaison;
- déléguer au besoin un agent de liaison au CRCG;

- s'assurer de mettre à la disposition des équipes mobilisées les moyens requis pour assurer leur santé, leur sécurité et leur intégrité physique et psychologique, et pour subvenir à leurs besoins alimentaires, d'hébergement, d'habillement, de transport et de communications;
- demander le soutien de la DGRH ou du responsable du PAE pour répondre aux besoins des employés à propos du soutien psychologique ou des problèmes de santé;
- s'assurer de la conformité et de la cohérence des contenus véhiculés dans l'ensemble des outils de communications;
- approuver les communiqués opérationnels ou de portée régionale préparés par le répondant régional en communication et en informer le coordonnateur ministériel de la sécurité civile et le directeur des communications;
- désigner des porte-paroles experts potentiels à la recommandation de la Direction des communications;
- appliquer, au besoin, le plan de relève des équipes;
- demander un numéro de projet et faire préparer le nécessaire pour la comptabilisation des coûts liés à l'urgence;
- commander la rédaction d'un journal des opérations.

#### ■ **Après une situation d'urgence :**

- commander la démobilisation des effectifs de la direction territoriale;
- commander la fermeture du centre de coordination régionale de la sécurité civile et s'assurer de la fermeture des requêtes ayant été ouvertes au CIGC;
- commander, au répondant régional en sécurité civile, l'organisation des séances de débriefage et la rédaction de comptes rendus et de rapports d'événements lors d'un événement lié à la sécurité civile de niveau régional;
- offrir un soutien psychologique au personnel atteint par la situation;
- valider les recommandations proposées dans les rapports d'événements à la suite de la tenue de débriefages régionaux et demander leur application;
- assurer la comptabilisation des coûts;
- participer aux séances de débriefage du Ministère et de l'ORSC;
- souligner le travail accompli et l'apport du personnel concerné.

### 4.1.11 Le répondant régional en sécurité civile

Le répondant régional en sécurité civile conseille et assiste le coordonnateur régional de la sécurité civile, les coordonnateurs locaux des mesures d'urgence et les autres responsables d'opérations.

Le répondant régional en sécurité civile assume les responsabilités énumérées ci-dessous :

#### ■ En prévention/préparation :

- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile au sein de la direction générale en territoire;
- tenir à jour le PRMUSC et les plans d'intervention d'urgence spécifiques et les diffuser aux personnes autorisées;
- conseiller le coordonnateur régional de la sécurité civile et les coordonnateurs locaux des mesures d'urgence;
- amorcer les exercices de gestion des risques pouvant toucher sa direction générale en territoire et y participer;
- mettre sur pied des comités visant l'amélioration des procédures en vigueur;
- analyser des problématiques présentes sur le territoire en collaboration avec les chefs d'opérations, les chefs de CS et les experts du Ministère, et formuler des recommandations;
- entretenir au niveau régional un lien privilégié avec l'ORSC ainsi qu'avec les différents partenaires de la mission « Transport »;
- organiser des exercices relatifs au PRMUSC selon les besoins et participer aux exercices organisés par la DSC et l'ORSC;
- participer à la formation du personnel de la sécurité civile de sa direction générale en territoire et l'informer concernant les outils mis à sa disposition;
- veiller à ce que le centre de coordination régionale de la sécurité civile et les centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile situés dans sa direction générale en territoire soient opérationnels;
- préparer et veiller à la mise à jour d'une trousse d'urgence à l'intention des gestionnaires concernés (clés, codes, cartes d'accès, PRMUSC, cartes et autre matériel approprié);
- s'assurer que les responsables régionaux de la mission « Transport » se préparent adéquatement à l'exercice de leur mandat;
- s'assurer que les responsables régionaux de la mission « Transport » ont tous les outils nécessaires à leur disposition pour exécuter adéquatement leur mandat en cas d'urgence.
- s'assurer de tenir à jour les coordonnées des personnes désignées pour la sécurité civile de sa direction générale en territoire et inscrire les siennes dans le bottin de la sécurité civile;



### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- aviser le responsable de la mission « Transports » lors de l'ouverture d'un centre de coordination locale ou régionale dans sa DGT;
- suivre l'évolution de la situation; tenir informé et conseiller les personnes suivantes : le coordonnateur régional de la sécurité civile, les coordonnateurs locaux des mesures d'urgence et de la sécurité civile, le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport » et leur formuler des recommandations;
- ouvrir le centre de coordination régionale de la sécurité civile à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile et participer à ses activités;
- participer, à la demande du coordonnateur régional ou d'un coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile, aux opérations des centres de coordination locale des mesures d'urgence et de la sécurité civile;
- travailler en étroite collaboration avec le répondant régional en communication, les experts du Ministère pour le territoire, le responsable de la mission « Transport » et le directeur de la sécurité civile;
- assurer la liaison avec les partenaires des mesures d'urgence (policiers, pompiers, ambulanciers, remorqueurs, municipalités, ORSC, OMSC, etc.);
- coordonner le soutien aux opérations, lors de l'activation des plans d'intervention;
- à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile, mobiliser les partenaires régionaux de la mission « Transport »;
- assister les responsables régionaux de la mission « Transport »;
- rédiger son journal des opérations.

### ■ Après une situation d'urgence :

- assembler le journal des opérations d'un CS ou de la direction générale en territoire, à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile ou d'un coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile;
- organiser une séance de débriefage, à la demande du coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile et du coordonnateur régional de la sécurité civile et transmettre les journaux d'opérations à l'animateur du débriefage;
- participer à la rédaction des rapports d'événements à la suite des séances de débriefage et veiller à la transmission des rapports au coordonnateur approprié et au directeur de la sécurité civile;
- participer aux séances de débriefage organisées par l'ORSC ou la DSC;
- collaborer à la préparation des documents en vue du remboursement des dépenses, s'il y a lieu;

- évaluer l'application du PRMUSC dans une optique d'amélioration continue et faire des recommandations au coordonnateur régional de la sécurité civile et au directeur de la sécurité civile.

#### 4.1.12 Le répondant régional en communication (agent de liaison pour la mission « Communication » – Urgence Québec)

Ce rôle est assumé par un conseiller en communications du Ministère. Il doit :

##### ■ En prévention/préparation :

- s'informer et suivre les formations nécessaires pour bien comprendre son rôle de répondant régional en communication;
- conseiller le coordonnateur régional de la sécurité civile et le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile en matière de communications;
- participer aux exercices organisés par la DSC, l'ORSC ou sa direction générale en territoire;
- tenir à jour ses coordonnées dans le bottin de la sécurité civile.

##### En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- convenir, avec le directeur des communications et le coordonnateur régional de la sécurité civile, des outils et des activités de communications à préconiser;
- travailler en étroite collaboration avec le directeur des communications, le coordonnateur régional de la sécurité civile, le répondant régional en sécurité civile et les experts du Ministère concernés;
- préparer les communiqués, lignes de presse et autres outils de communications et les mettre à jour, en fonction des orientations retenues;
- assurer les relations de presse ou, le cas échéant, convenir avec le directeur des communications d'un porte-parole attitré;
- assurer la veille et l'analyse quotidienne des médias traditionnels et des réseaux sociaux;
- agir à titre d'agent régional de liaison d'Urgence Québec si la mission « Communication » est activée à l'échelle régionale;
- diffuser au besoin de l'information aux employés du Ministère;
- rédiger son journal des opérations.

##### ■ Après une situation d'urgence :

- réaliser une analyse du suivi de la situation par les médias traditionnels et les réseaux sociaux, qui sera intégrée au rapport d'événements lors d'un événement lié à la sécurité civile d'ampleur régionale ou locale;

- participer aux séances de débriefage et à la rédaction du rapport d'événements à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile ou du directeur des communications.

## Le palier local

### 4.1.13 Le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile

Le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile peut être un chef de CS ou un directeur de l'exploitation. Pour assumer ses responsabilités, il est soutenu par des coordonnateurs locaux substituts qui prennent la relève au besoin.

Le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile assume les responsabilités énumérées ci-dessous :

#### ■ En prévention/préparation :

- participer à l'élaboration, à la mise à jour et à l'application du PRMUSC, des plans d'intervention d'urgence spécifiques et des plans de mesures d'urgence pour les aéroports;
- s'assurer, en collaboration avec la DSC, que les employés sous sa responsabilité ayant un rôle à jouer dans la sécurité civile ont reçu les formations appropriées et qu'ils disposent des outils nécessaires pour intervenir efficacement en cas d'urgence ou de sinistre;
- établir des ententes avec les CS limitrophes pour le prêt de services et d'équipes en cas de besoin;
- participer aux activités de formation et aux exercices planifiés par la DSC, l'ORSC ou les OMSC;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin ministériel de la sécurité civile.

#### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- informer le CIGC lors de l'ouverture d'un centre de coordination locale ou régionale;
- s'assurer qu'il y ait un « coordonnateur MTQ » sur chaque site touché par une urgence ou un sinistre;
- assurer, au besoin, un soutien au « coordonnateur MTQ »;
- commander l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile lorsque la situation l'impose ou à la demande du coordonnateur régional et demander l'aide du RRSC au besoin;
- activer les mécanismes de coordination prévus dans le PRMUSC ou dans les plans d'intervention d'urgence spécifiques;



- appliquer, au besoin, le plan de relève des équipes;
- déléguer un agent de liaison à l'OMSC, s'il y a lieu, et superviser son travail;
- s'assurer de tenir informé, à fréquence convenue, le coordonnateur régional de la sécurité civile de l'évolution de l'urgence ou de l'événement lié à la sécurité civile;
- maintenir un lien avec le coordonnateur régional de la sécurité civile afin de mettre à la disposition des équipes les moyens requis pour assurer leur santé, leur sécurité et leur intégrité physique et pour subvenir aux besoins alimentaires, d'hébergement, d'habillement, de transport, de communications et de relève du personnel déployé;
- demander aux membres du personnel mobilisé par l'événement lié à la sécurité civile de rédiger leur journal des opérations au palier local et désigner une personne afin d'assembler les textes pour créer le journal global des opérations de son CS.

#### ■ Après une situation d'urgence :

- commander la démobilisation des effectifs engagés dans la gestion de la situation dans le CS;
- commander la fermeture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile et s'assurer de la fermeture des requêtes ayant été ouvertes au CIGC;
- participer aux séances de débriefage ministériel ou régional si requis et demander au répondant régional en sécurité civile l'organisation d'une séance de débriefage et la rédaction d'un rapport d'événements;
- valider les recommandations proposées dans les comptes rendus et les rapports d'événements locaux et demander leur application;
- collaborer à la préparation des documents en vue du remboursement des dépenses, s'il y a lieu.

### 4.1.14 Le chef des opérations

Le chef des opérations doit :

#### ■ En prévention/préparation :

- s'assurer que les intervenants de première ligne reçoivent les formations et les équipements nécessaires;
- participer à l'implantation d'une culture de sécurité civile chez les intervenants de première ligne du Ministère;
- travailler en étroite collaboration avec le répondant régional en sécurité civile à la planification locale des mesures d'urgence;
- évaluer ses besoins et répartir les tâches;

- participer, à la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile ou du coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile, aux exercices organisés par la DSC, l'OMSC ou la direction générale en territoire;
- préparer ses ressources humaines et matérielles à intervenir de manière appropriée;
- fournir ses coordonnées afin de tenir à jour le bottin de la sécurité civile.

#### ■ En situation d'urgence :

- se conformer au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4;
- tenir informé de l'évolution de la situation le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile;
- se rendre sur les lieux de l'urgence ou du sinistre et assumer le rôle de « coordonnateur MTQ » sur le site, ou désigner un « coordonnateur MTQ » sur le site qui se trouve sur place;
- participer aux opérations du centre d'opération d'urgence sur site (COUS) avec les services d'urgence, lorsqu'il est « coordonnateur MTQ »;
- évaluer ou faire évaluer par des experts la situation portée à son attention;
- activer les plans d'intervention spécifiques au Ministère (fermeture de route, détour, gestion de circulation, assistance à l'utilisateur, etc.);
- planifier les travaux pour assurer le rétablissement du réseau routier et mobiliser les équipes et le matériel requis pour rétablir la situation;
- lorsque requis, faire assurer par l'entité responsable la prise en charge des travaux de rétablissement et de signalisation;
- appliquer, au besoin, le plan de relève des équipes;
- rédiger son journal des opérations.

#### ■ Après une situation d'urgence :

- participer à la séance de débriefage du CS et de la direction territoriale, s'il y a lieu;
- faire préparer les documents en vue du remboursement des dépenses, s'il y a lieu.

### 4.1.15 « Coordonnateur MTQ » sur le site

Le Ministère n'est pas l'unique intervenant engagé sur le terrain dans la gestion d'urgences majeures et d'événements liés à la sécurité civile. Il s'agit en effet d'une responsabilité partagée. Dès lors, la concertation, la communication et le partage d'informations entre intervenants et partenaires lors d'une situation d'urgence ou d'atteinte à la sécurité civile sont les éléments clés pour optimiser l'efficacité de l'intervention.

On désigne un « coordonnateur MTQ » sur le site lorsqu'un événement lié à la sécurité civile nécessite l'intervention de plus d'un intervenant du Ministère et lors de situations

d'urgence ou d'atteintes à la sécurité civile impliquant plusieurs partenaires du Ministère. Le rôle de « coordonnateur MTQ » sur le site peut être tenu par un surveillant du réseau routier, un chef d'équipe, un chef des opérations (contremaître), un ingénieur ou toute autre personne désignée par l'autorité visée pour agir à ce titre durant l'événement lié à la sécurité civile en cours.

Le « coordonnateur MTQ » sur le site est celui vers lequel sont dirigés les informations relatives aux opérations du Ministère sur le terrain. Celui-ci s'assure ensuite de transmettre les informations nécessaires aux autorités de sa DGT ainsi qu'au CIGC. C'est également à lui que s'adressent les partenaires du Ministère sur le terrain afin de valider l'information, à demander de l'assistance ou de transmettre l'information aux autres intervenants du Ministère concernés.

Les responsabilités du « coordonnateur MTQ » sur le site se modifient suivant l'évolution de la situation. Ainsi, plus les conséquences d'un événement lié à la sécurité civile sont importantes, plus l'autorité de la personne qui joue ce rôle est grande. Selon l'ampleur et la durée de l'événement, le « coordonnateur MTQ » sur le site peut s'adjoindre au besoin une équipe de soutien ou être remplacé à pied d'œuvre pour la suite des opérations par un employé qualifié.

Le « coordonnateur MTQ » sur le site doit :

- porter la veste de « coordonnateur MTQ » afin de faciliter son identification par les intervenants et les partenaires présents sur le site;
- établir au besoin un poste de commandement du Ministère sur le site et informer les partenaires de l'endroit où il est situé (un véhicule du Ministère ou un lieu public à proximité peut être utilisé comme poste de commandement);
- évaluer la durée prévue de l'intervention;
- prendre les décisions opérationnelles et coordonner les opérations du Ministère sur le site en fonction des directives des experts, du chef de CS ou du directeur de l'exploitation et des demandes des partenaires;
- représenter le Ministère auprès des partenaires présents et participer au COUS;
- agir à titre d'agent de liaison du Ministère sur le site;
- assurer la prise en charge des demandes ponctuelles formulées sur place par les partenaires ou les intervenants du Ministère;
- recueillir l'information pour le CIGC et tenir informé ce dernier de toutes les actions du Ministère jusqu'à la fin de l'événement lié à la sécurité civile;
- assurer aux porte-paroles désignés l'accès au site.

## 4.2 La mission « Transport »

La mission « Transport » du PNSC prévoit de rendre disponibles les infrastructures, les équipements et les ressources des transporteurs routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et hors route, tant privés que publics, en vue de rétablir les systèmes de transport dans les meilleurs délais et d'acheminer les secours et les marchandises vers les zones sinistrées.

On trouve parmi les activités de cette mission l'exécution des travaux d'inspection, de réfection et d'entretien d'urgence sur des infrastructures de transport jugées prioritaires, le contrôle de l'accès aux infrastructures, l'établissement d'itinéraires de rechange, l'escorte de véhicules, les communications au public et aux partenaires, ainsi que la mobilisation et la coordination des organismes privés et publics de transport de personnes. À titre de responsable de cette mission, le Ministère 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 terrestre, aérien, maritime et ferroviaire pour répondre aux besoins en matière de déplacements des personnes et des marchandises;
- entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- 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 ».

Pour en savoir plus, consulter le guide d'application de la mission « Transport » dans la section « sécurité civile » de l'intranet du Ministère.

## 4.3 La coordination des actions et la concertation des partenaires

Le Ministère n'est pas l'unique intervenant qui offre des services aux usagers de la route. Il s'agit en effet d'une responsabilité partagée. Alors, il importe, avant les interventions, d'effectuer des démarches de concertation, de communication et de partage d'informations entre les intervenants pour optimiser l'efficacité de celles-ci.

Dans le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, le Ministère 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 de la sécurité civile se soient bien compris et qu'il y ait concertation et coordination des actions de chacun. Advenant un manquement chez un partenaire, ces tables constituent les plateformes appropriées pour faire part des problèmes éprouvés et pour les régler.

Ces tables regroupent :

- le responsable ministériel de la sécurité civile, qui siège au CSCQ;
- le coordonnateur ministériel de la sécurité civile, qui siège à l'OSCQ;
- les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile, qui siègent à l'ORSC;
- les coordonnateurs locaux, qui peuvent collaborer aux travaux des OMSC.

Par ailleurs, le Ministère et chacune de ses unités 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, jour et nuit, en cas de sinistre;
- des rencontres de sensibilisation peuvent avoir lieu quand cela est nécessaire, à l'échelle régionale ou provinciale.

## 4.4 La planification des mesures d'urgence et de sécurité civile

Outre le PMSC et les PRMUSC, d'autres plans existent à l'échelle ministérielle, régionale et locale. Ils constituent également des mesures de traitement retenues par le Ministère pour atténuer 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 Ministère dans le cas d'un sinistre majeur.

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

### 4.4.1 Les plans de mesures d'urgence pour les aéroports du Ministère

Rappelons que le Ministère est propriétaire de 26 aérodromes, dont 24 possèdent des certificats d'aéroport. Le Ministère a préparé un *Plan ministériel de mesures d'urgence d'aéroport* (PMMUA) pour aider les responsables des aéroports à réaliser leurs plans de mesures d'urgence pour les aéroports (PMUA) conformément aux exigences de sûreté et de sécurité de Transports Canada.

Le règlement de l'aviation canadien (RAC) oblige les aéroports à détenir un plan de mesures d'urgence et à faire un exercice annuel de simulation d'urgence comprenant un accident d'aéronef à l'aéroport. De plus, les mesures de sûreté dans les aérodromes qui découlent de la Loi sur l'aéronautique obligent les aéroports à faire un exercice annuel portant sur une alerte à la bombe ou un détournement d'aéronef.

#### 4.4.2 Les plans d'intervention d'urgence spécifiques

Le Ministère élabore des plans d'intervention d'urgence spécifiques (PIUS) à certains sites ou infrastructures stratégiques localisés par les directions générales en territoire. À titre d'exemple, il existe des plans d'intervention d'urgence spécifiques pour le tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, le tunnel Ville-Marie et les ponts Laviolette, de Québec et Pierre-Laporte. Ces plans sont élaborés et mis en œuvre lorsque requis par les DGT.

#### 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 Ministère de façon particulière :

- le *Plan de gestion du risque d'inondation* de l'OSCQ;
- le *Plan gouvernemental en cas de pandémie d'influenza*.

L'activation 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 de la sécurité civile

Des ententes de collaboration ont été signées, par le gouvernement du Québec ou par le Ministère lui-même, avec d'autres instances de la sécurité civile : des partenaires gouvernementaux canadiens et américains, et des partenaires privés.

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

Le Ministère peut signer au Québec 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 Ministère a établi des ententes avec :

- la Sûreté du Québec (SQ);
- le ministère de la Sécurité publique (MSP);
- la Société des traversiers du Québec (STQ);
- le Canadien National (CN);
- la Direction générale du service aérien gouvernemental (DGSAG).

#### 4.5.2 Les ententes de collaboration du Ministère 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 Ministère s'adresse à un ministère ou à un organisme du gouvernement fédéral pour établir des modalités de collaboration dans son champ de compétence. Des ententes régissent les modalités de remboursement du gouvernement fédéral pour les actions entreprises par le gouvernement du Québec lors de sinistres.

### 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, soit pour ses opérations en matière de sécurité civile.

Les ententes de collaboration et les accords internationaux qui peuvent être utilisés par le gouvernement du Québec sont disponibles sur le site du ministère des Relations internationales et de la Francophonie (MRIF).

## 4.6 Le prêt de personnes-ressources entre DGT

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

- il peut y avoir des ententes préétablies entre des DGT limitrophes concernant les modalités de prêt de personnes-ressources;
- le prêt de personnes-ressources peut être effectué par des mécanismes de coordination existants dans le Ministère. Ainsi, une DGT peut effectuer une demande au coordonnateur ministériel de la 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 destinée aux intervenants de la sécurité civile

En vue de satisfaire les besoins de la population, le Ministère compte sur des personnes compétentes et bien formées, capables d'intervenir dans de multiples situations d'urgence. Pour ce faire, un programme de formation obligatoire en sécurité civile a été élaboré en fonction des rôles et des responsabilités des intervenants. Ce programme de formation inclut l'évaluation des apprentissages et la notion de récurrence, c'est-à-dire la fréquence à laquelle les formations doivent être suivies. La réussite des évaluations permet aux intervenants de recevoir une attestation. Un suivi personnalisé est fait auprès de chaque intervenant de la sécurité civile.

De façon générale, la formation destinée aux intervenants de la sécurité civile traite des aspects suivants ou comprend les éléments suivants :

- sécurité civile au Ministère;



- séance personnalisée de formation en sécurité civile (*coaching*);
- façons de devenir formateur régional en sécurité civile;
- façons d'organiser et d'animer une séance de débriefage;
- rédaction de son journal des opérations et participation à une séance de débriefage;
- Plan de mesures d'urgence d'aéroport;
- Plan de mesures d'urgence d'aéroport pour les CIGC;
- mesures d'intervention en sécurité civile;
- rôles et responsabilités;
- réclamation en cas de catastrophes – Guide d'élaboration d'un constat de dommages;
- mission « Transport » du *Plan national de sécurité civile*;
- coordonnateur MTQ sur le site
- assistance à l'utilisateur – surveillants routiers;
- Monitoring du réseau routier : glissements de terrain et signes précurseurs;
- gestion des risques de glissements de terrain;
- gestion des risques;
- inspection de structures.

## 4.8 Le programme d'exercices – volet routier et ferroviaire

Le Ministère s'est doté en mars 2018 d'un programme d'exercices de sécurité civile. Le programme est révisé annuellement afin de permettre son amélioration, en se fondant sur l'expérience.

L'objectif général du programme est d'améliorer le niveau de préparation du Ministère pour faire face à des sinistres touchant les réseaux de transports routier et ferroviaire. Pour ce faire, tous les paliers (local, régional et ministériel) de coordination de la sécurité civile du Ministère seront soumis aux exercices.

Chaque exercice proposé s'articulera autour d'un ou de plusieurs objectifs généraux. Le programme visera à atteindre l'ensemble de ces objectifs :

- connaître son rôle et ses responsabilités en matière de sécurité civile ou de mesures d'urgence;
- comprendre le processus d'alerte et de mobilisation et s'y conformer;
- développer la coordination et un sens de la collaboration avec les différents partenaires internes et externes;



- comprendre et maîtriser, par la pratique, un ou des éléments du *Plan ministériel de sécurité civile* (PMSC), des plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC) ou des plans d'interventions d'urgence spécifiques (PIUS).

Le programme d'exercice est disponible dans l'intranet ministériel.

## 4.9 Le monitoring du réseau routier

Le monitoring du réseau routier constitue l'ensemble des activités nécessaires pour avoir, en continu, une connaissance adéquate de l'état et de l'utilisation du réseau et ce, dans le but d'intervenir rapidement et d'enclencher 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 passe par la détection de toute nouvelle anomalie observable liée aux infrastructures routières susceptible de nuire, à court terme, à la sécurité des usagers ou à la fluidité du réseau.

Le monitoring du réseau routier est encadré par le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier* qui est disponible dans la section « sécurité civile » de l'Intranet du Ministère. Ce cadre oriente les gestionnaires dans la réalisation de toutes les activités de monitoring.

La connaissance du réseau regroupe les activités d'exploitation des CIGC et de patrouille du réseau. Ces activités ont pour objectif de collecter des 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<sup>13</sup>.

Troisièmement, l'activation des plans d'intervention, comptant aussi une seule activité du même nom, consiste en la mise en œuvre des procédures établies en situation d'urgence spécifique au Ministère et au rétablissement de la fonctionnalité du réseau.

## 4.10 Le monitoring et la surveillance des structures

Le monitoring des structures est partie prenante du monitoring du réseau. Il a pour but de maintenir une connaissance adéquate de l'état des structures et de relever les anomalies observables lors des activités de surveillance du réseau et d'assurer le suivi du traitement de celles-ci. Ce processus permet de poser rapidement les actions requises pour assurer la sécurité des usagers; il établit le rapport entre le surveillant du réseau routier, en patrouille de monitoring d'une structure, et l'ingénieur en structure, lors du signalement d'une anomalie. La patrouille de structures n'est pas une inspection,

---

<sup>13</sup> L'assistance à l'utilisateur est encadrée par le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, version 3, et la Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route*, lesquels sont disponibles dans l'intranet du Ministère.

mais un simple repérage. La responsabilité du problème relève d'un ingénieur en structure. Le *Processus ministériel en monitoring des structures* est disponible dans la section « sécurité civile » de l'intranet du Ministère.

En tout temps, c'est-à-dire jour et nuit, sept jours par semaine, deux ingénieurs en structure de la DGS sont disponibles pour répondre aux besoins en matière de soutien technique aux DGT, quand survient une urgence impliquant une structure.

#### 4.11 Le monitoring des mouvements de terrain

Compte tenu des conditions de sols et des caractéristiques géologiques du Québec, les mouvements de sols sont fréquents. Ils sont donc susceptibles de nuire aux systèmes de transport et de créer des situations non sécuritaires pour la population.

La détection des glissements de terrain fait partie intégrante de l'activité de monitoring du réseau routier. Le personnel du Ministère est appelé à jouer un rôle de premier plan et doit être en mesure de prendre rapidement les actions requises pour assurer la sécurité des usagers lorsque sont relevés un glissement de terrain ou des signes précurseurs d'instabilité qui portent atteinte à l'état du réseau.

Lorsqu'on relève un glissement de terrain ou des signes précurseurs d'instabilité, l'information est transmise aux experts de la Direction de la géotechnique et de la géologie (DGG), à l'adresse courriel [urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca](mailto:urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca), afin que ces experts puissent effectuer une analyse plus approfondie de la situation et soumettre des recommandations concernant les gestes à faire de façon urgente ou non.

#### 4.12 L'adjudication de contrats lors d'une situation d'urgence

Lors d'une situation d'urgence, se référer aux directives ministérielles en matière d'adjudication de contrats, qui sont disponibles dans l'intranet du Ministère.

La directive DITE -15 – 011 concerne les contrats de construction et de services de nature technique.

La directive DITE -15 – 014 concerne les contrats de services professionnels.

La directive DITE -15 – 016 concerne les contrats de déneigement et déglçage.

La directive DITE -15 – 008 concerne les acquisitions de biens en situation d'urgence.

#### 4.13 L'outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence

Dans le but de préciser les critères permettant d'encadrer la notion « d'urgence de rétablir la fonctionnalité du réseau », le Ministère s'est doté en 2010 d'un *Outil d'aide à*

*la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence.* Il définit les circonstances dans lesquelles les règles législatives doivent s'appliquer, notamment en regard de l'adjudication de contrats. Le document est disponible dans l'intranet du Ministère.

#### 4.14 Les ententes conclues avec les fournisseurs

Chacune des unités administratives du Ministère possède un inventaire de ses fournisseurs, ce qui lui permet d'avoir un portrait global de la situation. Le Ministère a également signé des ententes avec ses fournisseurs dans lesquelles sont établis les principes suivants :

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

#### 4.15 Les directions du Ministère engagées dans les mesures de préparation

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

**Tableau 3 – L'expertise du Ministère en matière de préparation**

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes.</li> <li>- Inventaire complet des génératrices appartenant au Ministère.</li> </ul>

Unité administrative	Expertise
Direction générale de la sécurité civile et de la veille opérationnelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centres intégrés de gestion de la circulation.</li> <li>- Centre de veille.</li> <li>- Gestion des risques en matière de sécurité civile.</li> <li>- Programme de gestion de la continuité des services.</li> <li>- Information aux usagers.</li> <li>- Expertise-conseil aux DGT en matière de sécurité civile.</li> <li>- Coordination des activités relatives à la préparation des moyens requis pour faire face aux sinistres.</li> <li>- Programme de formation obligatoire.</li> <li>- Programme d'exercices aéroportuaires.</li> <li>- Programmes d'exercices routier et ferroviaire.</li> <li>- <i>Plan ministériel de sécurité civile.</i></li> <li>- <i>Plan ministériel de mesures d'urgence d'aéroport</i></li> <li>- Élaboration d'outils de soutien à la gestion de sinistres.</li> <li>- Veille, analyse stratégique et disponibilité en tout temps.</li> <li>- Liens et coordination avec les partenaires de l'OSCQ et du PNSC.</li> <li>- Bottin de la sécurité civile.</li> </ul>
Direction générale de l'expertise contractuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien à la préparation de contrats en situation d'urgence.</li> </ul>
Direction générale des technologies de l'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encadrement et soutien technique concernant les télécommunications, les services et le matériel informatique.</li> </ul>
Direction générale des finances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encadrement en matière de ressources financières.</li> <li>- Lien avec le MSP pour les programmes de remboursement.</li> </ul>
Direction générale des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relations de travail.</li> <li>- Formation.</li> <li>- Programme d'aide aux employés.</li> </ul>
Direction générale des projets routiers et encadrement en exploitation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise-conseil en matière d'opérations.</li> <li>- Formation.</li> <li>- Élaboration d'outils de soutien aux opérations.</li> </ul>
Direction générale des structures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité en tout temps d'ingénieurs en structure pour répondre aux urgences.</li> </ul>
Direction générale du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise en géotechnique et en géologie pour le Ministère ainsi qu'à l'échelle gouvernementale.</li> </ul>
Direction générale du transport terrestre des personnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les fournisseurs privés ou publics pour le transport de personnes.</li> </ul>
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Structure permanente de relationnistes.</li> <li>- Table des communicateurs du Ministère.</li> <li>- Formation des porte-paroles.</li> <li>- Inforoutière.</li> </ul>

Unité administrative	Expertise
Direction générale du transport routier des marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les fournisseurs privés ou publics pour le transport de marchandises.</li> <li>- Liens avec l'industrie du transport.</li> <li>- Information aux partenaires (transport hors normes en matière de charge et de dimensions).</li> </ul>
Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les fournisseurs privés ou publics pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>
Sous-ministériat à l'exploitation aérienne et aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les milieux de transport aérien, notamment pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>
Directions générales en territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile.</li> <li>- Plans d'intervention d'urgence spécifiques.</li> <li>- Lien avec les partenaires régionaux.</li> <li>- Bottin de la sécurité civile.</li> <li>- Surveillance et monitoring</li> <li>- Plans de signalisation et de contournement.</li> <li>- Liens et coordination avec les partenaires des ORSC et les intervenants d'urgence (policiers, pompiers, ambulanciers).</li> </ul>



## CHAPITRE 5 – LES MESURES D'INTERVENTION

L'intervention est 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'environnement<sup>14</sup>. Les mesures d'intervention permettent d'atténuer les conséquences d'un événement lié à la sécurité civile.

La décision d'entrer en action pour le Ministère, à l'occasion d'une situation d'urgence, s'appuie sur :

- le jugement porté sur la situation par les responsables du Ministère 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 qui sont imparties au Ministère par sa loi constitutive, par le Code de la sécurité routière ou encore en fonction de celles qui lui sont dévolues par le PNSC.

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

### 5.1A La situation d'urgence

Dans les textes légaux, la situation d'urgence est définie comme une menace à la sécurité des personnes ou des biens. Le Ministère y a apporté certaines précisions afin d'inclure à la définition le caractère essentiel des systèmes de transport.

Lorsque les gestionnaires ont à se prononcer sur le niveau de sécurité des personnes et des biens, ils tiennent compte des paramètres suivants :

- le niveau de sécurité des usagers;
- l'intégrité des infrastructures;
- les impacts sur la sécurité de la population environnante de l'indisponibilité des systèmes de transports touchés.

<sup>14</sup> *Plan national de sécurité civile*, 28 février 2008, Annexe 1.

Deux types d'événements liés à la sécurité civile peuvent donner lieu à une situation d'urgence :

- un événement ayant endommagé une infrastructure de transport;
- un aléa ou un risque appréhendé qui pourrait toucher un ou plusieurs systèmes de transports. Un risque peut notamment être découvert à la suite d'une inspection ou de la surveillance d'une infrastructure.

Dans ces cas, l'urgence peut être invoquée pour intervenir, c'est-à-dire mobiliser les effectifs, restaurer, reconstruire ou stabiliser temporairement une situation, lors d'un :

- risque à la sécurité des personnes;
- risque à l'intégrité des infrastructures;
- risque d'entrave à la circulation des services d'urgence.

Il est urgent de restaurer, de reconstruire ou de stabiliser les infrastructures ou le réseau routier dans les circonstances suivantes :

1. il n'y a aucun autre moyen de recouvrer à la fois la mobilité des usagers et celle des personnes, et leur résidence permanente ou une ou des entreprises sont isolées, ou :
2. la mobilité des usagers est recouverte via un chemin de détour ou un moyen de rechange, sauf que :
3. l'indisponibilité de l'infrastructure cause une congestion telle que l'efficacité des services d'urgence est compromise, ou ;
4. l'augmentation du débit de la circulation sur le chemin de détour menace la sécurité des personnes ou l'intégrité des infrastructures sur celui-ci, ou :
5. la longueur ou la durée du chemin de détour causent des problèmes importants aux services d'urgence, ou :
6. l'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement.

Pour plus de détails, veuillez consulter l'*Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence* qui est disponible dans l'intranet du Ministère, dans la section « sécurité civile ».

## 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 Ministère 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 Ministère : les mesures d'urgence et les mesures de sécurité civile.

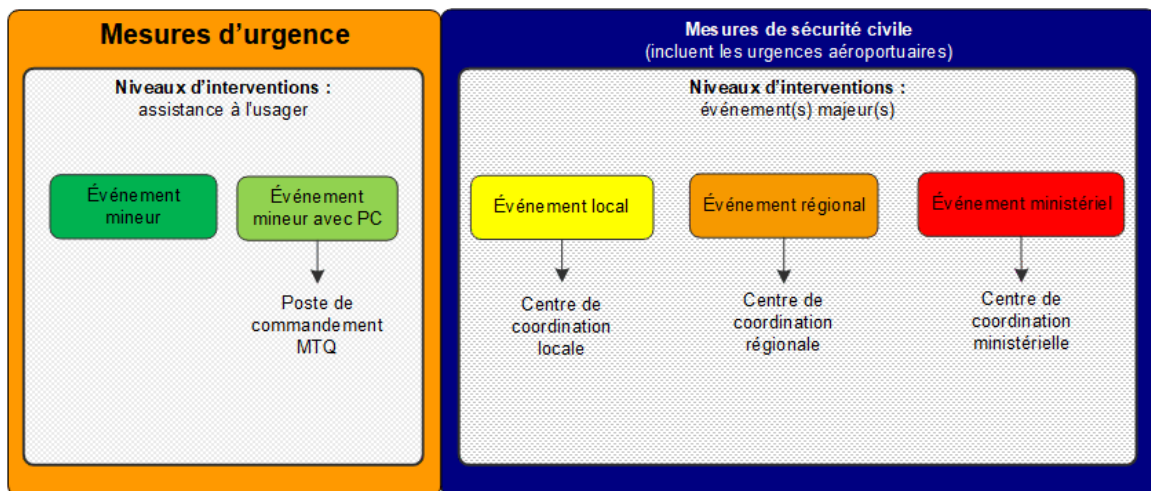


Lorsqu'en plus des éléments cités à la section précédente, les conséquences réelles ou appréhendées d'une situation d'urgence entraînent un dépassement des capacités d'intervention habituelles du Ministère, ou si la situation a des impacts sur les opérations de partenaires du Ministère au sein de l'OSCQ ou des ORSC, il faut alors passer de la gestion de mesures d'urgence à une opération de sécurité civile.

Certaines situations d'urgence amènent le Ministère à basculer rapidement vers la sécurité civile, même si elles n'entraînent pas un dépassement des capacités d'intervention habituelle du Ministère ou si elles ne touchent pas les partenaires du Ministère. Ce genre de situation se produit notamment lorsqu'un événement lié à la sécurité civile cause une forte réaction médiatique. C'est notamment le cas pour les urgences aéroportuaires.


La figure suivante montre ces deux types de mesures ainsi que leurs ramifications. Chacun des éléments représentés fait l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

Figure 2 – Les mesures d'intervention générales



Les mesures d'urgence débutent par l'assistance à l'utilisateur et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention. Elles sont gérées à l'échelle locale par les ressources des centres de services. Quand la situation dépasse la capacité d'intervention du personnel disponible sur le terrain et nécessite la mise en place d'un mécanisme de coordination à l'échelle locale, régionale ou ministérielle, les mesures d'urgence font place aux mesures de sécurité civile. Ces dernières s'inscrivent ainsi dans la continuité des mesures d'urgence, quand la situation requiert un niveau de gestion et de coordination de plus grande envergure.

Ces deux grands types de mesures d'intervention générales se déploient sur une échelle de gradation des événements liés à la sécurité civile 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 par l'événement lié à la sécurité civile.** Ainsi, l'événement en cause 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 selon sa durée, ses répercussions sur les usagers ou sur les



populations riveraines, le nombre d'intervenants actifs pour rétablir la fonctionnalité du système de transport touché, l'ampleur et l'étendue des dommages et la nature de la couverture médiatique (opérationnelle ou stratégique)<sup>15</sup>. Au total, l'échelle de gradation contient cinq niveaux qualifiant les événements liés à la sécurité civile dont trois ont été traduits dans un processus ministériel d'intervention. Ce dernier expose, à l'aide de logigrammes<sup>16</sup>, les actions à faire selon l'ampleur des conséquences observées ou attendues. Les logigrammes de coordination locale, régionale et ministérielle 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 la base standard mise en œuvre sur les territoires afin d'assurer un niveau adéquat de service. Toutefois, les procédures le soutenant sont propres aux DGT. La figure suivante fournit des explications sur les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Opérationnelle : couverture médiatique locale ou régionale; elle porte sur des faits ou l'application d'un programme; elle a un impact limité ou aucun impact sur l'image du Ministère.

Stratégique : couverture médiatique nationale; elle s'intéresse aux orientations; elle a un impact possible sur l'image du Ministère.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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

	La couleur et son numéro personnalisé	
« Coordonnateur MTQ » sur site		<b>255-0-0</b>
Directeur de l'exploitation		<b>255-153-51</b>
Chef de CS		<b>255-204-153</b>
Coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile		<b>100-50-0</b>
Centre intégré de gestion de la circulation (CIGC)		<b>0-204-255</b>
Coordonnateur régional de la sécurité civile		<b>0-0-128</b>
Répondant régional en sécurité civile		<b>51-102-255</b>
Répondant régional en communication		<b>204-236-255</b>
Responsable ministériel de la sécurité civile		<b>0-51-51</b>
Coordonnateur ministériel de la sécurité civile		<b>0-255-0</b>
Directeur de la sécurité civile		<b>153-204-0</b>
Responsable de la mission « Transport »		<b>204-255-204</b>
Responsable d'activité et de soutien de la mission « Transport »		<b>255-255-153</b>
Directeur des communications		<b>214-216-250</b>
Centre de veille / Direction de la veille opérationnelle (DVO)		<b>240-119-219</b>



## Événement majeur lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et nécessitant l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile

### Logigramme d'intervention / Coordination LOCALE

L'événement majeur lié à la sécurité civile avec la mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile est géré à l'échelle locale. Cela correspond à une situation qui menace la sécurité des citoyens ou des populations riveraines ou, encore, qui a endommagé ou qui peut endommager les infrastructures du Ministère. Les conséquences de ce type d'événement sur la mobilité et la sécurité des usagers sont importantes et suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique<sup>18</sup>. L'ampleur de la situation 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 « coordonnateur MTQ » sur le site sont requis lorsque survient ce type d'événement.

À l'extérieur du site, un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile est déployé afin de soutenir l'intervention sur le site et d'assurer la liaison avec les autorités du Ministère.

Voici quelques exemples d'événements liés à la sécurité civile ayant des conséquences majeures nécessitant la mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile :

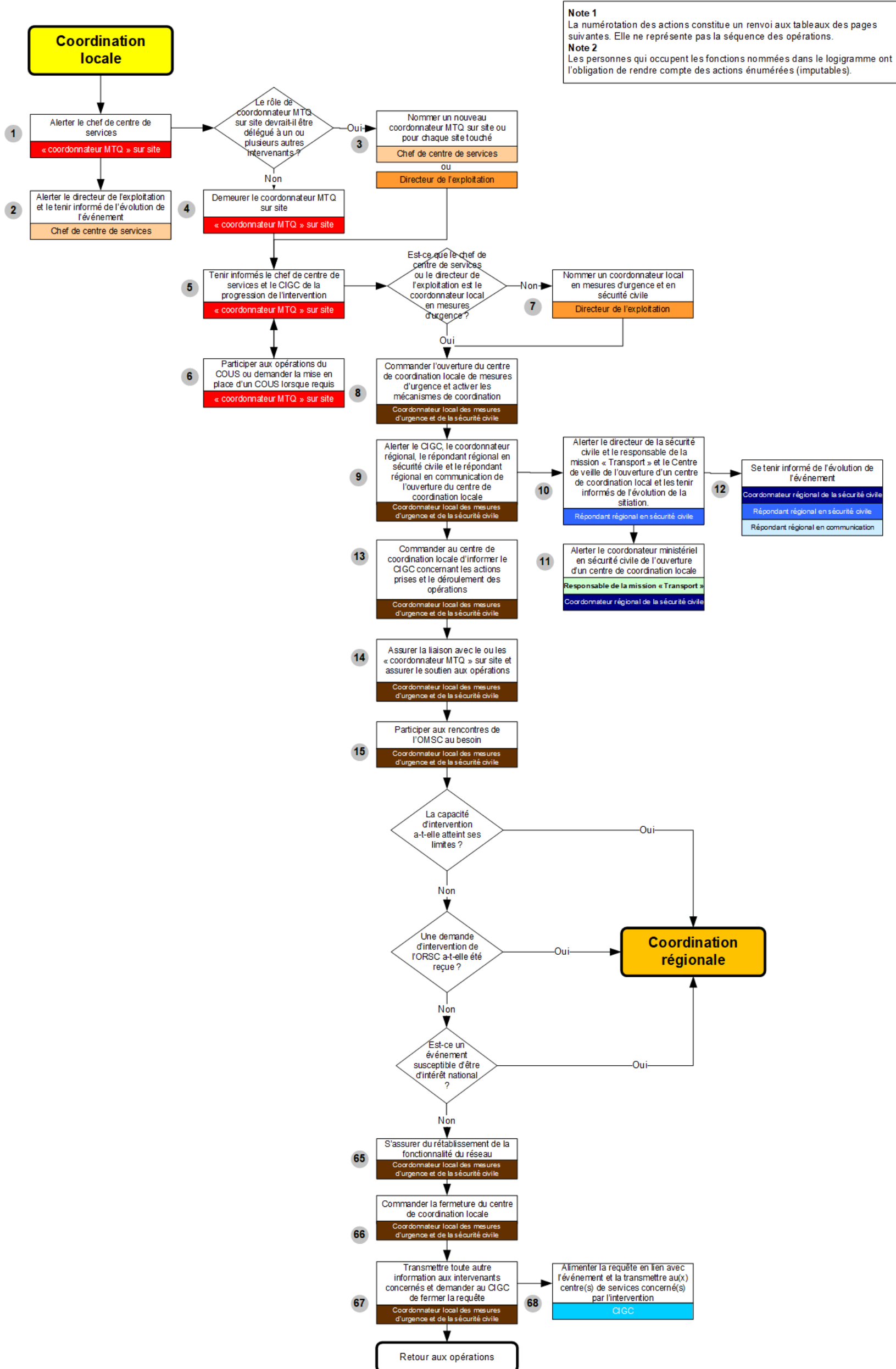
---

<sup>18</sup> 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 Ministère).

Événements liés à la sécurité civile	Conséquences
<ul style="list-style-type: none"> <li>- accident majeur sur une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA);</li> <li>- bris majeur d'une structure située sur une autoroute ou une route nationale;</li> <li>- manifestation sur une route ou blocage d'une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA);</li> <li>- feu de forêt près d'une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA) ou qui risque d'isoler une communauté;</li> <li>- inondation d'une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA) ou qui risque d'isoler une communauté;</li> <li>- glissements de terrain ou éboulis touchant une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA) ou qui risque d'isoler une communauté;</li> <li>- fermeture prolongée d'une ou de plusieurs routes nationales ou d'une autoroute qui touche un ou plusieurs CS d'une même DGT ou des CS de DGT limitrophes, sans dépasser la capacité d'intervention du ou des CS concernés;</li> <li>- accident d'aéronef ou incident impliquant un aéronef.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- congestion importante;</li> <li>- opération policière et enquête criminelle;</li> <li>- fermeture d'une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA);</li> <li>- fermeture d'une route ou de plusieurs routes simultanément, sans possibilité de contournement;</li> <li>- réalisation de travaux importants de manière urgente;</li> <li>- impacts médiatiques.</li> </ul>

**Logigramme 1 – Logigramme d'intervention / Coordination LOCALE**  
**Logigramme d'intervention / Coordination LOCALE**

Événement(s) majeur(s) nécessitant l'activation d'un centre de coordination locale de sécurité civile



**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 majeur lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et nécessitant l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile**

**Logigramme d'intervention / Coordination LOCALE  
Tableaux explicatifs des interventions**

**QUI? : « COORDONNATEUR MTQ » sur le site**

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
1	Alerter le chef de centre de services.	Quand la capacité d'intervention a atteint ses limites. Quand l'événement est d'intérêt national.	- Par téléphone, par radiocommunication ou autres moyens de communication, selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
4	Demeurer le « coordonnateur MTQ » sur le site.	À la demande du chef de centre de services ou du directeur de l'exploitation.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En portant la veste de sécurité marquée « coordonnateur MTQ ». En rencontrant les partenaires présents sur le site, s'il y a lieu, et en se présentant comme le coordonnateur des opérations du Ministère sur le site.	
5	Tenir informés le chef de centre de services et le CIGC de l'évolution de l'intervention.	Tout au long de l'intervention.	- Par téléphone, par radiocommunications ou autres moyens de communication, selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
6	Participer aux opérations du COUS ou demander la mise en place d'un COUS lorsque requis.	Au besoin lorsque le site de l'événement est de grande envergure et que des partenaires du Ministère sont également impliqués dans la gestion de l'événement.	Après avoir apprécié l'événement et ses impacts, rencontré les partenaires présents sur le site et avoir avisé le chef de centre de service, le directeur de l'exploitation ou le coordonnateur local en mesure d'urgence et de la sécurité civile.	

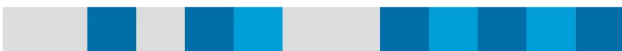


<b>QUI? : CHEF DE CENTRE DE SERVICES</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>2</b>	Alerter le directeur de l'exploitation et le tenir informé de l'évolution de l'événement.	Après avoir été informé par le « coordonnateur MTQ » sur le site que la capacité d'intervention a atteint ses limites.	Par téléphone, par radiocommunication ou autres : selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	
<b>3</b>	Nommer un nouveau « coordonnateur MTQ » sur le site ou pour chaque site touché.	Après avoir pris la décision que le rôle de « coordonnateur MTQ » doit être délégué à une autre personne que celui de l'événement mineur avec un poste de commandement ou qu'il doit y avoir la nomination de plus d'un « coordonnateur MTQ ».	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 ? : DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION				
No de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
3	Nommer un nouveau « Coordonnateur MTQ » sur site ou pour chaque site touché.	Après avoir pris la décision que le rôle de « Coordonnateur MTQ » doit être délégué à une autre personne que celui de l'événement mineur avec poste de commandement ou qu'il doit y avoir nomination de plus d'un « Coordonnateur MTQ » .	- 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.	
7	Nommer un coordonnateur local en mesures d'urgence et en sécurité civile.	Après avoir pris la décision de déléguer le rôle de coordonnateur local en mesures d'urgence et en sécurité civile à une autre personne.	Cette personne doit préalablement être un coordonnateur local en mesures d'urgence et en sécurité civile substitut et/ou avoir reçu les formations en sécurité civile appropriées.	

## QUI? : COORDONNATEUR LOCAL DES MESURES D'URGENCE ET DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
8	Commander l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile, et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de la situation	Commander l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile : <ul style="list-style-type: none"> <li>- en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile;</li> <li>- en transmettant les coordonnées du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile aux personnes concernées.</li> </ul>	Journal des opérations.
			Activer les mécanismes de coordination : <ul style="list-style-type: none"> <li>- en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de la situation;</li> <li>- en étant responsable du journal des opérations.</li> </ul>	
9	Aviser le CIGC, le coordonnateur régional, le répondant régional en sécurité civile et le répondant régional en communication de l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Par téléphone, par courriel, message texte ou autres : <ul style="list-style-type: none"> <li>- selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.</li> </ul>	
13	Commander au centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile d'informer le CIGC concernant des actions prises et le déroulement des opérations.	Tout au long de l'événement et jusqu'à la fin des opérations du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile.	Par téléphone et/ou par courriel.	
14	Assurer la liaison avec le ou les « coordonnateurs MTQ » sur le site et assurer le soutien aux opérations.	Tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres moyens de communication, selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.</li> </ul>	



<b>QUI? : COORDONNATEUR LOCAL DES MESURES D'URGENCE ET DE LA SÉCURITÉ CIVILE</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>15</b>	Participer aux rencontres de l'OMSC au besoin.	Lorsque requis.	En personne, par téléphone, ou autres moyens de communication, aux fins de coordination des interventions.	Compte-rendu de réunion (externe).
<b>65</b>	S'assurer du rétablissement de la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant, auprès du ou des « coordonnateurs MTQ » sur le site, que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
<b>66</b>	Commander la fermeture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile.	À la fin de l'événement lié à la sécurité civile.	En informant ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
<b>67</b>	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), selon la procédure prévue dans le <i>Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile</i> de chaque direction territoriale.	Rapport d'événements.

## QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>12</b>	Se tenir informé de l'évolution de la situation.	Tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone, par radiocommunications ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile.	
<b>11</b>	Alerter le coordonnateur ministériel de la sécurité civile de l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation par le coordonnateur local en mesure d'urgence et de la sécurité civile ou le répondant régional en sécurité civile.	Par téléphone, par message texte et/ou par courriel.	

## QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>10</b>	Aviser le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport » de l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile et les tenir informés de l'évolution de la situation.	Dès l'ouverture du centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile.	Téléphone, courriel ou message texte.	
<b>12</b>	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléphone, par radiocommunications ou autres (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du coordonnateur local en mesures d'urgence et en sécurité civile.	

### QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
12	Se tenir informé de l'évolution de la situation.	Tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone, par radiocommunications ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile.	

### QUI ? : RESPONSABLE DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
11	Aviser le coordonnateur ministériel de la sécurité civile de l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile	Après avoir été informé de la situation par le coordonnateur local en mesure d'urgence et en sécurité civile ou le répondant régional en sécurité civile.	Par téléphone, par message texte et/ou par courriel.	

### QUI? : CIGC

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
68	Alimenter la requête en lien avec l'événement et la transmettre au(x) centre(s) de services concerné(s) par l'intervention.	Pendant l'événement et après la fermeture de la requête.	En consignait l'information reçue du centre de coordination locale et de mesures d'urgence et de la sécurité civile et en acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.

## Événement majeur lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile

### Logigramme d'intervention / Coordination RÉGIONALE

L'événement majeur lié à la sécurité civile qui commande la mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ (PC-MTQ) sur le ou les sites touchés, d'un ou plusieurs centres de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile à l'extérieur du ou des sites est géré à l'échelle régionale. Cela correspond à une situation touchant un ou plusieurs sites, qui menace la sécurité des citoyens et des populations riveraines, ou, encore, qui endommage les infrastructures du Ministère. Les conséquences de l'événement de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont majeures. Ces événements suscitent une couverture médiatique de nature stratégique<sup>19</sup>.


La gravité de l'événement lié à la sécurité civile et le dépassement des capacités d'intervention à l'échelle locale nécessite la coordination d'une partie ou de l'ensemble des ressources humaines et matérielles d'une DGT. Un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile, un PC-MTQ et un « coordonnateur MTQ » sur le site sont déjà déployés au moment de l'activation des mécanismes de coordination à l'échelle régionale.

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 de l'ORSC comme l'attribution d'un moyen de transport pour apporter du secours à une population sinistrée située dans le Nord-du-Québec.

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

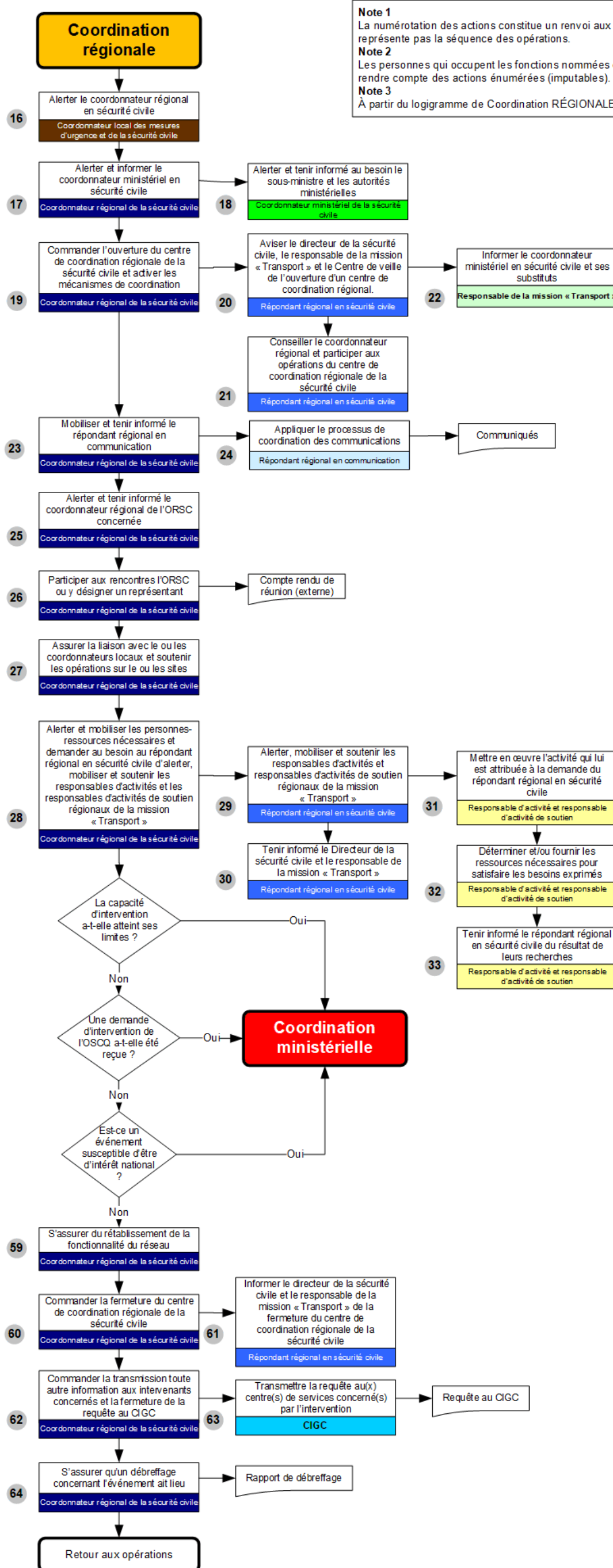
- événement majeur lié à la sécurité civile qui touche plus d'un CS et qui affecte de façon importante les opérations d'une même DGT;
- événement lié à la sécurité civile qui entraîne un manque de ressources humaines et matérielles dans un ou plusieurs CS d'une DGT;
- événement lié à la sécurité civile qui a des incidences socio-économiques importantes sur un territoire donné et qui exige la coordination de toutes les ressources d'une DGT;
- événement lié à la sécurité civile qui nécessite la coordination par l'ORSC des interventions de plusieurs ministères et organismes;

<sup>19</sup> 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'interview avec un responsable du Ministère).

- 
- événement lié à la sécurité civile qui implique l'activation d'une ou de plusieurs activités de la mission « Transport » définie dans le PRMUSC, 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;
  - événement lié à la sécurité civile qui, sans entraîner un dépassement des capacités d'intervention locales, génère une forte couverture médiatique nationale et des répercussions politiques importantes.



**Logigramme 2 – Processus d'intervention / Coordination RÉGIONALE**  
**Processus d'intervention / Coordination RÉGIONALE**  
*Événement(s) majeur(s) avec mise en place d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile*



**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).

**Note 3**  
À partir du logigramme de Coordination RÉGIONALE, l'événement est d'intérêt national.

Événement majeur lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et nécessitant l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile

**Logigramme d'intervention / Coordination RÉGIONALE**  
Tableaux explicatifs des interventions

<b>QUI? : COORDONNATEUR LOCAL DES MESURES D'URGENCE ET DE LA SÉCURITÉ CIVILE</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>16</b>	Alerter le coordonnateur régional de la sécurité civile.	<p>Quand la capacité d'intervention a atteint ses limites.</p> <p>Quand une demande d'intervention de l'ORSC est reçue.</p> <p>Quand l'événement est d'intérêt national.</p>	Par téléphone, messagerie texte ou courriel.	

<b>QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ CIVILE</b>				
<b>N° de la Tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>17</b>	Alerter et informer le coordonnateur ministériel de la sécurité civile	Dès qu'il s'avère nécessaire d'activer les mécanismes de coordination régionale.	Par téléphone, messagerie texte et courriel	
<b>19</b>	Commander l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Après avoir été informé par le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile.	<p>Commander l'ouverture du centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination régionale de la sécurité civile;</li> <li>- en transmettant les coordonnées du centre de coordination régionale de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.).</li> </ul>	Journal des opérations.

## QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			<p>Activer les mécanismes de coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement;</li> <li>- en commandant la rédaction d'un journal des opérations.</li> </ul>	
<b>23</b>	Mobiliser et tenir informé le répondant régional en communication.	<p>Après l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile</p> <p>Tenir informé : tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.</p>	Par téléphone, messagerie texte ou courriel ou selon la procédure prévue dans le <i>Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile</i> .	
<b>25</b>	Alerter et tenir informé.	Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Par téléphone, messagerie texte ou courriel.	
<b>26</b>	Participer aux rencontres de l'ORSC ou y désigner un représentant.	À la demande du directeur régional du MSP ou du Centre régional de coordination gouvernementale.	Par téléphone ou en personne.	Compte-rendu de réunion.
<b>27</b>	Assurer la liaison avec le ou les coordonnateurs locaux et soutenir les opérations sur le ou les sites.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone ou autres (messagerie texte, courriel, etc.)	

## QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>28</b>	Alerter et mobiliser les personnes-ressources nécessaires et demander au besoin au répondant régional en sécurité civile d'alerter, mobiliser et soutenir les responsables régionaux d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport ».	Si nécessaire.	Par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), selon la procédure prévue dans le <i>Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile</i> .	
<b>59</b>	S'assurer du rétablissement de la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs locaux des mesures d'urgence et de la sécurité civile que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
<b>60</b>	Commander la fermeture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	À la fin de l'intervention.	En informant ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
<b>62</b>	Commander la transmission de toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), selon la procédure prévue dans le <i>Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile</i> .	Rapport d'événements.
<b>64</b>	S'assurer qu'un débriefage concernant l'événement ait lieu.	À la suite de l'événement lié à la sécurité civile.	Peut être soutenu par la Direction de la sécurité civile.	Rapport d'événements.

## QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>19</b>	Alerter et tenir informé au besoin le sous-ministre et les autorités ministérielles.	Après avoir été informé de la situation.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	

## QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>20</b>	Informar le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport » de l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Par téléphone et par courriel (ou par messagerie texte).	
<b>21</b>	Conseiller le coordonnateur régional de la sécurité civile et participer aux opérations du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Jusqu'à la fin de l'événement lié à 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. En participant aux opérations du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	
<b>29</b>	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables régionaux d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport ».	À la demande du coordonnateur régional de la sécurité civile. Jusqu'à la fin de l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.), selon la procédure prévue dans le <i>Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile</i> .	
<b>30</b>	Tenir informés le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport ».	Lorsque des démarches sont entreprises avec les responsables régionaux d'activités et d'activités de soutien de la mission « Transport ».	Par téléphone, par courriel ou par messagerie texte.	

<b>61</b>	Informer le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport » de la fermeture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Dès la fermeture du centre de coordination régionale de la sécurité civile.	Par téléphone, par courriel ou par messagerie texte.	
-----------	--	---	--	--

### QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
24	Se conformer au processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur régional de la 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.	Les communiqués.

### QUI? : CIGC

N° de la Tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
63	Transmettre la requête au centre ou aux centres de services concernés 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? : RESPONSABLE D'ACTIVITÉS ET RESPONSABLE D'ACTIVITÉS DE SOUTIEN RÉGIONAUX DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
31	Mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée à la demande du répondant régional en sécurité civile.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Selon le guide d'application de la mission « Transport ».	

<b>32</b>	Déterminer ou fournir les ressources nécessaires pour satisfaire les besoins exprimés.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Selon le guide d'application de la mission « Transport ».	
<b>33</b>	Tenir informé le répondant régional en sécurité civile du résultat de ses recherches.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone, par messagerie texte ou par courriel.	

## Événement majeur d'intérêt national lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile, d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile et d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile

### Logigramme d'intervention / Coordination MINISTÉRIELLE

L'événement majeur lié à la sécurité civile qui commande la mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ, de centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile, de centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile et d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile est géré à l'échelle ministérielle. Cela correspond à un événement d'intérêt national touchant généralement plus d'un site, qui menace la sécurité des citoyens et des populations riveraines, qui endommage les infrastructures du Ministère ou qui paralyse un ou plusieurs systèmes de transport. Les conséquences d'un événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont très importantes. Elles ne peuvent généralement pas être gérées à l'échelle régionale et suscitent également une couverture médiatique de nature stratégique<sup>20</sup>.

La gravité de la situation nécessite la coordination d'une partie ou de l'ensemble des ressources humaines et matérielles du Ministère. Un « coordonnateur MTQ » sur le site est également requis sur chacun des sites touchés.

Outre le fait qu'un 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 de l'OSCQ, comme l'attribution d'un moyen de transport pour apporter du secours à une population sinistrée située dans le Nord-du-Québec.


**Rappelons toutefois que le coordonnateur ministériel de la sécurité civile a le pouvoir de déclencher, s'il le juge nécessaire, les mécanismes de gestion et de coordination ministérielle lors d'une situation d'urgence locale ou régionale, même s'il ne s'agit pas d'une situation de sécurité civile, que les ressources locales n'ont pas atteint la limite de leur capacité opérationnelle ou que l'événement touche une seule direction générale en territoire.**

Voici quelques exemples d'événements majeurs qui peuvent nécessiter une coordination à l'échelle ministérielle :

- événement lié à la sécurité civile qui touche de façon notoire les activités de deux DGT ou plus et qui peut entraîner un dépassement de leur capacité d'intervention;

<sup>20</sup> 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 Ministère).

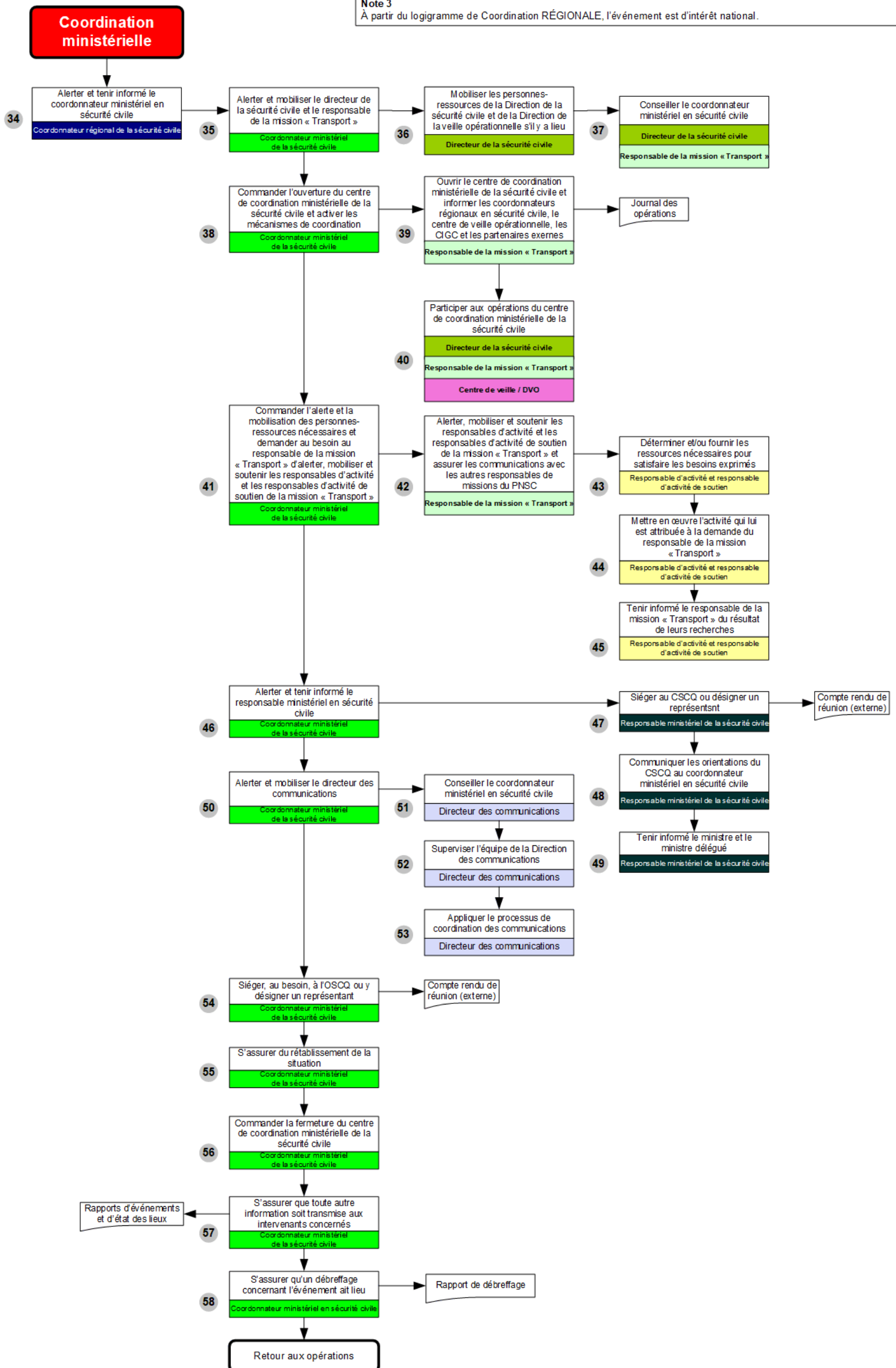


- 
- événement important lié à la sécurité civile qui entraîne un manque de ressources humaines et matérielles dans une DGT et qui nécessite, par conséquent, l'activation des mécanismes de gestion et de coordination à l'échelle ministérielle;
  - événement lié à la sécurité civile qui a des incidences socio-économiques sur le Québec et qui exige la coordination des ressources humaines et matérielles, tant territoriales que ministérielles;
  - événement lié à la sécurité civile qui nécessite la coordination par l'OSCQ ou à la mise en place d'un Centre national de coordination gouvernemental (CNCG);
  - événement lié à la sécurité civile qui implique l'activation d'une ou de plusieurs activités de la mission « Transport » définie dans le PNSC, à la demande de l'OSCQ ou d'un ORSC;
  - événement lié à la sécurité civile qui entraîne la fermeture d'une ou plusieurs routes ou autoroutes stratégiques dans deux DGT ou plus, affectant l'économie du Québec ou une large partie de la population ou du territoire québécois;
  - événement lié à la sécurité civile qui suscite une couverture médiatique de nature stratégique et qui interpelle de façon particulière les autorités gouvernementales ou ministérielles.

**Logigramme 3 – Processus d'intervention/Coordination ministérielle**  
**Processus d'intervention / Coordination MINISTÉRIELLE**

*Événement(s) majeur(s) avec mise en place d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile*

**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).  
**Note 3**  
À partir du logigramme de Coordination RÉGIONALE, l'événement est d'intérêt national.



Événement majeur lié à la sécurité civile avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et nécessitant l'ouverture d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile, d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile et d'un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile

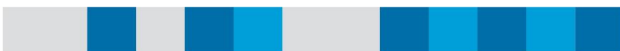
**Logigramme d'intervention/Coordination ministérielle**  
**Tableaux explicatifs des interventions**

<b>QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL DE LA SÉCURITÉ CIVILE</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>34</b>	Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	La capacité d'intervention a atteint ses limites. Une demande de l'OSCC a été reçue. L'événement lié à la sécurité civile est susceptible d'être d'intérêt national.	Alerter par téléphone et tenir informé par messagerie texte ou par courriel.	

<b>QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ CIVILE</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>35</b>	Alerter et mobiliser le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport ».	Après avoir été informé de la situation.	Par téléphone et par messagerie texte ou courriel.	

## QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>38</b>	Commander l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de la situation.	<p>En personne, par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).</p> <p>Ouvrir le centre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile;</li> <li>- en transmettant les coordonnées du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.).</li> </ul>	Journal des opérations.
			<p>Activer les mécanismes de coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement lié à la sécurité civile;</li> <li>- en étant responsable du journal des opérations.</li> </ul>	Journal des opérations.
<b>41</b>	Commander l'alerte et la mobilisation des personnes-ressources nécessaires et demander au besoin au responsable de la mission « Transport » d'alerter, de mobiliser et de soutenir les responsables d'activités et les responsables d'activités de soutien de la mission « Transport ».	Si nécessaire au cours de la gestion de la situation.	En personne, par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	
<b>46</b>	Alerter et tenir informé le responsable ministériel de la sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.	En personne, par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	



## QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
<b>50</b>	Alerter et mobiliser le directeur des communications.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	
<b>54</b>	Siéger au besoin à l'OSCQ ou y désigner un représentant.	Tout au long de l'événement lié à la sécurité civile, lorsque requis par l'OSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres moyens de communication, pour coordonner la réponse gouvernementale.	Compte-rendu de réunion (externe).
<b>55</b>	S'assurer du rétablissement de 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.	
<b>56</b>	Commander la fermeture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	À la fin de l'événement lié à la sécurité civile.	En demandant d'informer ou de démobiliser tous les intervenants et partenaires concernés.	
<b>57</b>	S'assurer que toute autre information sera transmise aux intervenants concernés.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	Rapport d'événements. Rapport d'état des lieux.
<b>58</b>	S'assurer qu'un débriefage aura lieu concernant l'événement lié à la sécurité civile.	À la suite de l'événement lié à la sécurité civile.	Demander à la Direction de la sécurité civile de tenir un débriefage ministériel.	Rapport d'événements.

**QUI? : DIRECTEUR DE LA SÉCURITÉ CIVILE**

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
36	Mobiliser les personnes-ressources de la Direction de la sécurité civile, s'il y a lieu.	Après avoir été informé de la situation.	En personne, par téléphone ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	
37	Conseiller le coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. À partir des plans (régionaux, ministériel, national) ou plans d'intervention. En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	
40	Participer aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	En participant à la rédaction et à la transmission des rapports et autres documents nécessaires. En participant à la diffusion des informations nécessaires aux intervenants concernés. En s'assurant de répondre aux besoins logistiques du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	

**QUI? : RESPONSABLE DE LA MISSION « TRANSPORT »**

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
37	Conseiller le coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. À partir des plans (régionaux, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports.	

39	Ouvrir le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et en informer les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile, le Centre de veille opérationnelle et le Centre des opérations gouvernementales (COG).	Dès que la demande est effectuée par le coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	Activer les équipements du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. Alimenter le journal des opérations. Aviser les coordonnateurs régionaux de la sécurité civile, le Centre de veille opérationnelle et le Centre des opérations gouvernementales (COG) par téléphone ou courriel.	Journal des opérations.
40	Participer aux opérations du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	En participant à la rédaction et à la transmission des rapports et autres documents nécessaires. En participant à la diffusion des informations nécessaires aux intervenants concernés. En s'assurant de répondre aux besoins logistiques du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	
42	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables d'activités et les responsables d'activités de soutien de la mission « Transport » et assurer les communications avec les autres responsables de missions du PNSC.	À la demande du coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	Par téléphone, ou autres moyens de communication (messagerie texte, courriel, etc.).	

### QUI? : RESPONSABLE D'ACTIVITÉS ET RESPONSABLE D'ACTIVITÉS DE SOUTIEN DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
43	Déterminer ou fournir les ressources nécessaires pour satisfaire les besoins exprimés.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Selon le guide d'application de la mission « Transport ».	
44	Mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée à la demande du responsable de la mission « Transport ».	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres moyens de communication.	Les bons de commande.
45	Tenir informé le responsable de la mission « Transport » du résultat de ses recherches.	Durant l'événement.	Par téléphone ou autres moyens de communication ou en participant aux rencontres du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	

### QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
47	Siéger au Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ) ou y désigner un représentant.	Tout au long de l'événement lié à la sécurité civile, lorsque requis par le CSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres moyens de communication, pour coordonner la réponse gouvernementale.	Compte-rendu de réunion (externe).
48	Communiquer les orientations du CSCQ à la CMSC.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres moyens de communication.	
49	Tenir informés le ministre et le ministre délégué.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement lié à la sécurité civile.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres moyens de communication.	



<b>QUI? : DIRECTEUR DES COMMUNICATIONS</b>				
<b>N° de la tâche</b>	<b>Quoi?</b>	<b>Quand?</b>	<b>Comment?</b>	<b>Extrant</b>
<b>51</b>	Conseiller le coordonnateur ministériel de la sécurité civile.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	<p>En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.</p> <p>En transmettant l'information appropriée au coordonnateur ministériel de la sécurité civile.</p> <p>En conseillant sur les stratégies et les moyens de communication à privilégier.</p>	
<b>52</b>	Superviser l'équipe de la Direction des communications.	Durant l'événement lié à la sécurité civile.	En assurant un leadership en matière de communications.	
<b>53</b>	Se conformer au processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur ministériel de la sécurité civile	<p>Selon les plans et les procédures établies à cet effet.</p> <p>Selon le processus de coordination des communications établi par la Direction des communications.</p>	

## 5.1.2 Les centres de gestion

L'intervention du Ministère dans des situations d'urgence se déroule, d'une part, sur le site et, d'autre part, dans les centres de coordination locaux, régionaux et, selon le cas, lesquels sont situés à l'extérieur du ou des sites touchés par l'urgence ou le sinistre.

### Sur le site

#### ■ Poste de commandement du Ministère

Lorsqu'un événement majeur lié à la sécurité civile présente des difficultés particulières un PC-MTQ peut être établi sur le site ou les sites affectés. Ce poste de commandement et/ou le COUS sont généralement situés dans un véhicule du Ministère ou dans un autre endroit identifié et désigné à cet effet. Le PC-MTQ est l'endroit où le « coordonnateur MTQ » sur le site coordonne les actions des intervenants du Ministère. Le PCMTQ maintient un lien direct avec le centre des opérations d'urgence sur site (COUS), le centre de coordination locale de mesures d'urgence et de la sécurité civile ou le coordonnateur local en mesure d'urgence et en sécurité civile.

### À l'extérieur du site

#### ■ Centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile

Lorsque le « coordonnateur MTQ » sur le site 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 lié à la sécurité civile. Il est alors nécessaire d'ouvrir un centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile. Ce dernier est sous la responsabilité du coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile. C'est l'endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information et la coordination des ressources humaines et matérielles à l'échelle du centre de services concerné. Le centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile permet de soutenir les opérations sur le ou les sites touchés et d'assurer la liaison avec le coordonnateur régional de la sécurité civile et les partenaires des OMSC. Dans bon nombre de cas, les activités mises en avant par le centre de coordination locale de mesures d'urgence et de 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 locale de mesures d'urgence et de sécurité civile est généralement situé dans les locaux du CS concerné.

#### ■ Centre de coordination régionale de la sécurité civile

Lorsque les mécanismes de coordination locale ne peuvent assurer à eux seuls la coordination des interventions et des ressources, ou lorsque plusieurs centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile sont mis en place pour la gestion d'un même événement lié à la sécurité civile, il est nécessaire d'ouvrir un centre de coordination régionale de la sécurité civile. Le coordonnateur régional de la sécurité civile a le pouvoir de déclencher, s'il le juge nécessaire, les mécanismes de gestion et de coordination à l'échelle territoriale, dont l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile, lors d'une situation d'urgence locale ou lors d'une situation particulière (événement lié à la sécurité civile d'envergure, tempête de neige ou autres aléas météorologiques extrêmes).

Le centre de coordination régionale de la sécurité civile est sous la responsabilité du coordonnateur régional de la sécurité civile, qui est le directeur général du territoire ou l'un de ses substituts désignés. C'est l'endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information ainsi que la coordination stratégique des ressources humaines et matérielles nécessaires au maintien des biens et des services essentiels de la DGT. Le centre de coordination régionale de la sécurité civile soutient les opérations des centres de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile et assure la liaison avec le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile, le coordonnateur ministériel de la sécurité civile et les partenaires des ORSC. Dans bon nombre de cas, les activités mises en avant par le centre de coordination régionale de la sécurité civile se poursuivent même si la situation s'est résorbée sur le ou les sites, et ce, pour pallier les effets collatéraux.

### ■ Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile

Lorsque les mécanismes de coordination régionale ne peuvent assurer à eux 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 lié à la sécurité civile, il y a nécessité d'ouvrir un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC).

Rappelons toutefois que le coordonnateur ministériel de la sécurité civile a le pouvoir de commander l'ouverture du CCMSC, s'il le juge nécessaire, même s'il ne s'agit pas d'une situation relative à la sécurité civile, que les ressources régionales et locales n'ont pas atteint leurs limites opérationnelles, ou que l'événement lié à la sécurité civile touche une seule direction générale en territoire. À titre d'exemple, le coordonnateur ministériel de la sécurité civile peut commander l'ouverture du CCMSC lors d'un événement lié à la sécurité civile d'envergure, d'une tempête de neige importante ou tous autres aléas météorologiques extrêmes. **Les DGT ont l'obligation de fournir toutes les informations nécessaires aux opérations du CCMSC ou demandées par celui-ci.**

Le CCMSC relève du coordonnateur ministériel de la sécurité civile et les ressources nécessaires à son fonctionnement proviennent de la Direction de la 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 Ministère. Le CCMSC soutient les opérations des centres régionaux et locaux de sécurité civile et assure la liaison avec les autorités du Ministère et les partenaires de l'OSCQ. Dans certains cas, les activités mises en avant par le CCMSC, 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 CCMSC principal est situé au siège social du Ministère à Québec, mais des centres auxiliaires peuvent également être mobilisés au besoin ailleurs, notamment dans la région métropolitaine.

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

Le Ministère a adopté un processus d'alerte et de mobilisation sur la base des liens de communication et d'autorité entre le « coordonnateur MTQ » sur le site, le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile, le coordonnateur

régional de la sécurité civile et le coordonnateur ministériel de la 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 Ministère de l'état de la situation et les invite à se tenir prêts à intervenir<sup>21</sup>.

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'urgence<sup>22</sup>.

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

L'alerte et la mobilisation se font par téléphone, par radiocommunication, par messagerie texte ou par courriel.

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

Lorsque le CIGC est informé par le COG de l'apparition d'une situation touchant la sécurité civile dans un territoire donné, le CIGC alerte le coordonnateur régional de la sécurité civile visé.

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

### **5.1.5 La démobilisation**

La démobilisation est un processus par lequel les intervenants rassemblés à l'occasion d'une intervention relative à une situation d'urgence sont libérés de leur engagement<sup>23</sup>.

La démobilisation des intervenants est commandée par les autorités du Ministère par le processus d'alerte et de mobilisation.

---

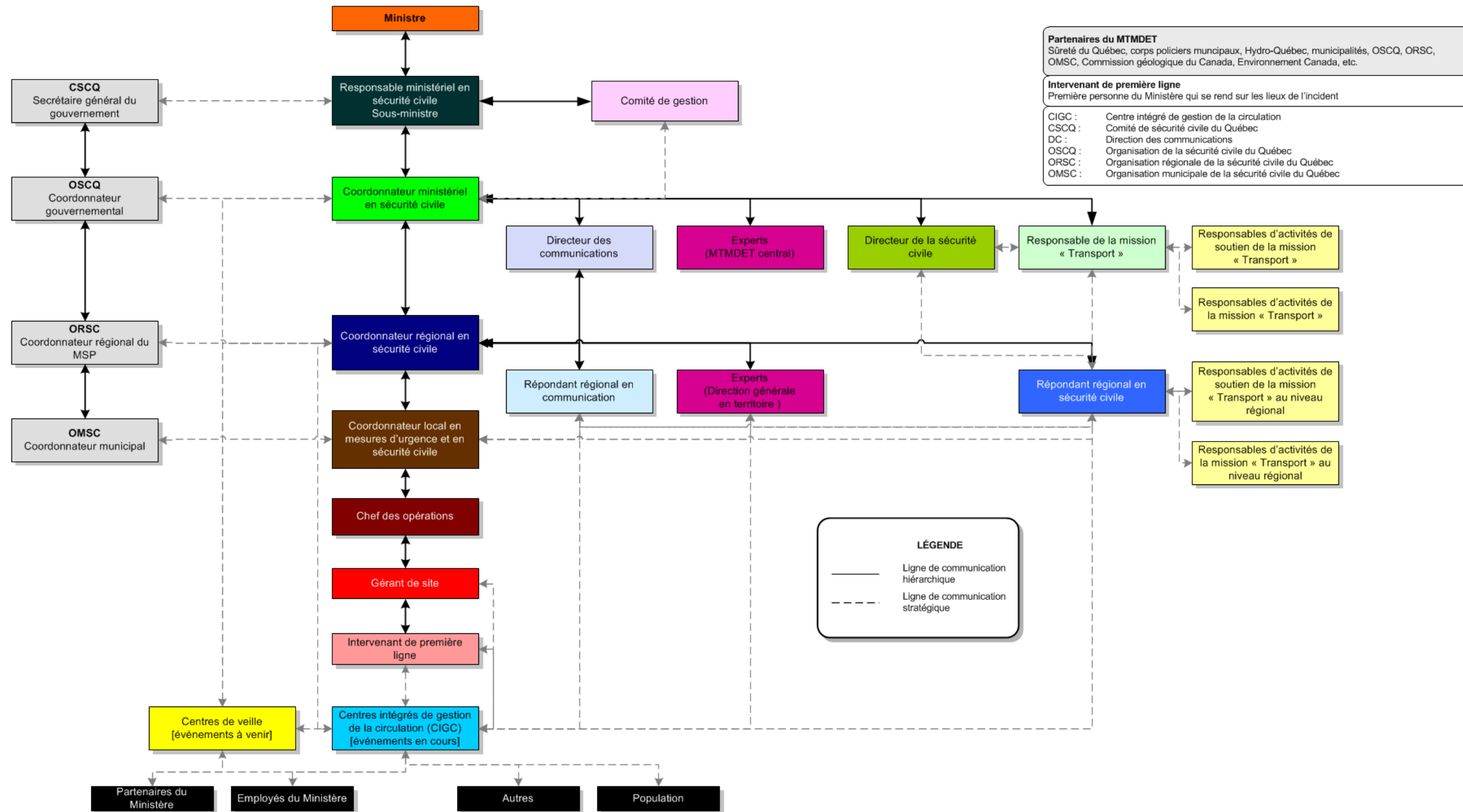
<sup>21</sup> *Plan national de sécurité civile, (2008-02-25), Annexe 1.*

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> *Ibid.*

Figure 3 – Le processus d’alerte et de mobilisation pour les mesures d’urgence et la sécurité civile

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, on recourt au processus d'alerte et de mobilisation présenté au point 5.1.4. Ce dernier prévoit en effet les liens de communication et d'autorité.

Dans une situation d'urgence réelle ou imminente, l'information transmise par tous 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 suivantes<sup>24</sup> :

#### ■ La source :

- le Ministère, 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 les systèmes de transport du Ministère;
- le nombre de blessés et/ou de décès;
- les routes touchées;
- le type de dommages;

---

<sup>24</sup> *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25) Chapitre 3.

- etc.

■ **Les mesures prises ou à prendre :**

- les communications;
- la fermeture de routes;
- l'activation de la mission « Transport »;
- etc.

■ **L'évolution probable de la situation :**

- dangers appréhendés pour la sécurité;
- l'aggravation prévue;
- le retour à la normale;
- etc.

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

### 5.1.7 Le processus de coordination des communications

Lorsqu'un événement d'urgence ou de sécurité civile affecte un système de transport sous la responsabilité du Ministère, les représentants des médias sont rapidement mobilisés pour informer la population. Il en est de même pour les utilisateurs des médias sociaux (Facebook, Twitter, Youtube, Instagram, Snapchat, Pinterest, etc.) qui ont souvent accès à des images (photos ou vidéos) instantanées lorsque survient une urgence ou un sinistre. Il est donc primordial d'être disponible comme source d'information tant pour les médias que pour la population.

#### ■ La crise événementielle

La période de crise dite événementielle émerge généralement à l'occasion d'un événement majeur lié à la sécurité civile qui contraint soudainement les usagers dans leurs déplacements. Cette crise peut être résorbée par différents moyens pris en charge à l'échelle locale, régionale ou ministérielle, et appuyés par des moyens de communication auprès des usagers du secteur. Par conséquent, le déploiement rapide d'une stratégie de communication peut permettre de diminuer l'ampleur de la crise.

#### ■ La phase de préparation

Bien que la mise en œuvre de sa structure d'opération soit planifiée et communément connue sous le vocable de « préparation à l'intervention », le Ministère a défini ses orientations en matière de relations avec les médias dans les documents : *Politique d'information et de communication* et *Politique de relations de presse*. Ces politiques permettent d'assurer une meilleure coordination quotidienne des 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 porte-paroles

Le mandat de l'équipe affectée aux relations avec les médias consiste à être la porte d'entrée au Ministère des demandes des médias, à voir à leur suivi, à leur réponse et à la coordination de celle-ci en valorisant et en préservant l'image du Ministère, et ce, par l'atteinte d'objectifs clairement établis. Deux porte-paroles agissent comme coordonnateurs des relations de presse nationale et régionale.

#### ■ Le réseau des conseillers

Le réseau des conseillers réunit les agents d'information de la Direction des communications (DCOM), plus particulièrement ceux qui sont affectés aux relations avec les médias et ceux des DGT. Ce réseau d'échange et de concertation favorise notamment la diffusion des priorités ministérielles, des enjeux et des processus régionaux. C'est également un lieu qui sert à élaborer et à 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 Direction de la sécurité civile peut participer *ad hoc* aux rencontres du réseau afin d'informer et de sonder ses membres concernant des enjeux communicationnels en matière de sécurité civile.

#### ■ La nature du dossier

La coordination des relations de presse est établie 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 des opérations en cours.



## ■ 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 éléments et les actions relatifs à la communication de nature opérationnelle ou stratégique destinés aux usagers du réseau routier québécois, aux partenaires du Ministère, 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 Ministère;
- d'appliquer les stratégies sur lesquelles les autorités ont statué;
- de mettre en œuvre et de coordonner les activités de communication du Ministère.

Pour la réalisation de ces quatre mandats, la DCOM est mise à contribution.

La structure de coordination des communications est composée du coordonnateur ministériel de la sécurité civile, du directeur des communications, du coordonnateur régional de la sécurité civile et du répondant régional en communication.

La structure de coordination des communications se déploie en six volets et permet de joindre les citoyens à l'aide des médias traditionnels ou électroniques :

- le volet information aux voyageurs;
- le volet logistique;
- le volet des relations de presse;
- le volet de la production;
- le volet du contenu;
- le volet interne.

## ■ Le volet information aux voyageurs

Québec 511 est un service unique où on trouve une multitude d'informations destinées aux usagers de la route afin de faciliter leurs déplacements. Le service Québec 511 vise la diffusion d'une information fiable et claire auprès des usagers de la route, des citoyens et des relayeurs d'information (chroniqueurs de la circulation, médias, etc.).

En complémentarité, une station de radio se consacre à la circulation, dans la région métropolitaine de Montréal. Les principaux outils alimentant la station proviennent autant du CIGC de Montréal (réseau de caméras de circulation) que des plates-formes communicationnelles de Québec 511.

Les applications, le site Web et la ligne téléphonique de Québec 511 permettent aux usagers du réseau routier d'obtenir des informations fiables et à jour sur les conditions

routières et sur les événements liés à la sécurité civile pouvant influencer leurs déplacements.

Des fils RSS et des comptes Twitter complémentaires à Québec 511 fournissent en temps réel des informations sur l'état des réseaux de Montréal et de Québec ainsi que sur la fluidité de la circulation.

L'analyse du nombre d'appels reçus par la ligne téléphonique 511 et leur nature permet de connaître les préoccupations des usagers du réseau routier et d'évaluer la compréhension du message véhiculé ainsi que d'ajuster les stratégies au besoin.

### ■ Le volet logistique

- La responsabilité du volet logistique est prise en charge par la DCOM (réservations de salles, d'hôtels, de fournitures variées telles que portables, accès divers, imprimantes, téléphones cellulaires, etc.).

### ■ Le volet des relations de presse

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

Le porte-parole désigné peut être l'une des personnes suivantes<sup>25</sup> :

- un agent d'information de la DCOM habilité à accorder des entrevues aux représentants des médias;
- un porte-parole en autorité : personne en autorité au Ministère. Sa crédibilité repose sur sa fonction et les décisions qui relèvent de celle-ci;
- un porte-parole expert : expert dans un domaine particulier relevant du Ministère. Il a la meilleure connaissance technique dans le domaine concerné, et le Ministère a avantage à l'utiliser plutôt que d'autres types de porte-paroles. Pour connaître les rôles et responsabilités d'un expert du Ministère, consulter la section 4.1.9.

L'analyse des médias se répartit comme suit :

- une revue de presse des médias traditionnels;
- la surveillance électronique (transcription et extraits audios et vidéos).

### ■ Le volet de la production

Le volet de la production compte trois éléments qui sont pris en charge par la DCOM :

- la conception audio, vidéo et graphique;
- la production audio, vidéo et imprimée;

---

<sup>25</sup> La désignation d'un porte-parole revient à la Direction des communications. Ce choix est fait de concert avec les autorités du Ministère.

- le placement publicitaire à la radio, à la télévision, dans les imprimés et dans Internet.

### ■ Le volet des sources d'informations

Le volet des sources d'information comprend quatre éléments :

- la sécurité civile : information qui provient de la sécurité civile (scénarios d'intervention, états de situation, etc.);
- l'unité administrative visée : information qui provient de l'unité administrative responsable du dossier ou de celle qui a la meilleure connaissance du sujet faisant l'objet de la demande;
- la direction territoriale visée : information opérationnelle qui provient de la DGT 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 DCOM du Ministère sur les actions de communication entreprises ou envisagées. Ces données sont transmises à l'organisme responsable de la mission « Communication », soit le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale, et ce, par l'intermédiaire du Directeur des communications.

### ■ Le volet interne

Il comprend :

- la mise à jour de l'information ciblée pour les employés;
- les principaux outils;
- le site intranet;
- la transmission d'informations par les gestionnaires;
- les courriels massifs en provenance des autorités.

### ■ La phase de rétablissement

La phase de rétablissement correspond à la cessation graduelle des activités de communication consacrées à l'événement lié à la sécurité civile en cours. Elle est aussi composée d'activités liées au processus de débriefing régional ou ministériel et à l'analyse de la revue de presse des médias traditionnels et sociaux pour des événements liés à la sécurité civile d'ampleur ministérielle.

## 5.2 Les directions du Ministère engagées dans les mesures d'intervention

Le Tableau 5 donne le détail de l'expertise du Ministère pouvant être mise à profit dans une situation d'urgence.

**Tableau 5 – L'expertise du Ministère en matière d'intervention**

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité des véhicules routiers et équipements connexes.</li> <li>- Disponibilité des génératrices en cas de besoin.</li> </ul>
Centres intégrés de gestion de la circulation (CIGC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centre d'appels.</li> <li>- Liens avec les partenaires.</li> <li>- Liens avec les intervenants.</li> <li>- Information aux usagers.</li> </ul>
Direction générale de la coordination territoriale (DGCT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien aux DGT pour les opérations d'exploitation.</li> </ul>
Direction générale de l'expertise contractuelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion des ententes avec le Réseau national intégré de radiocommunication (RENIR).</li> <li>- Soutien à la préparation de contrats en situation d'urgence.</li> </ul>
Direction générale des finances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encadrement en matière de ressources financières.</li> </ul>
Direction générale des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relations de travail.</li> <li>- Santé et sécurité au travail.</li> <li>- Programme d'aide aux employés.</li> </ul>
Direction générale des structures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise technique sur les structures.</li> </ul>
Direction générale des technologies de l'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité d'outils de télécommunication en cas de besoin.</li> <li>- Expertise et information sur la géomatique et la cartographie.</li> <li>- Fabrication de cartes à l'occasion d'un événement lié à la sécurité civile.</li> </ul>
Direction générale du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise géotechnique.</li> </ul>
Direction générale de la sécurité et du camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec l'industrie du transport pour tout type de camions.</li> <li>- Information.</li> </ul>
Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les milieux du transport maritime et ferroviaire.</li> <li>- Liens avec les fournisseurs privés ou publics pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>
Sous-ministériat à l'exploitation aérienne et aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les milieux de transport aérien, notamment pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>


Unité administrative	Expertise
Direction générale du transport terrestre des personnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec l'industrie du transport terrestre des personnes pour du transport collectif.</li> <li>- Banque de transporteurs collectifs répondants volontaires de la sécurité civile.</li> </ul>
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise en communications.</li> <li>- Relations de presse.</li> <li>- Site Internet du Ministère.</li> <li>- Information aux usagers.</li> <li>- Soutien aux directions générales des territoires.</li> </ul>
Directions générales des territoires	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination des interventions.</li> <li>- Lien avec les partenaires régionaux.</li> <li>- Interventions sur le ou les sites.</li> </ul>
Direction de la sécurité civile.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination des interventions.</li> <li>- Lien avec les partenaires dans le cas du <i>Plan national de sécurité civile</i>.</li> <li>- Soutien aux directions générales de territoire.</li> </ul>

### 5.3 Les mesures d'intervention particulières

Le processus de gestion des risques a permis de déterminer 20 risques qui nécessitent l'implantation 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 vigueur pour parer à ces 20 risques est présenté dans les pages suivantes :

- accident ou incident dans un aéroport;
- accident ferroviaire;
- accident routier;
- blocage 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;
  - feu 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 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'apparition de l'un ou l'autre des risques ci-dessus, sauf dans le cas de l'accident ou de l'incident dans un aéroport qui comportent 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 incident dans un aéroport

Dans la majorité des situations d'urgence survenant dans un aéroport, le processus d'intervention présenté dans le *Plan ministériel de mesures d'urgence dans un aéroport* (PMMUA) est semblable à celui explicité au point 5.1.1, logigramme Coordination locale, du PMSC. Pour les urgences mineures, soit le déversement accidentel de produits dangereux à incidence mineure, la perte d'électricité et de communications et l'urgence médicale à incidence mineure, le processus d'intervention est semblable à celui de l'assistance à l'utilisateur.

Toutefois, dans le cas des aéroports, il faut appliquer le plan des mesures d'urgence particulier pour chaque aéroport et contenant les procédures spécifiques à chaque type d'urgence. Les schémas d'alerte, figurant dans le modèle ministériel du PMMUA, incluent automatiquement la mobilisation des premiers intervenants. De plus, le CIGC doit aussi être avisé et tenu informé de l'évolution de la situation.

- Chaque aéroport (voir le tableau 6 et la carte 1) doit détenir un plan de mesures d'urgence qui fait appel, dans plusieurs situations, aux services d'urgence locaux.
- Les plans de mesures d'urgence des aéroports exploités par le Ministère contiennent une procédure propre aux 14 situations d'urgence énumérées 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;
  - émeute ou arrivée massive d'une foule;
  - atterrissage d'urgence;
  - catastrophe naturelle touchant l'aéroport;
  - détournement d'aéronef;
  - déversement accidentel de produits dangereux;
  - incendie de bâtiments, d'aéronefs ou de carburant;
  - feu de forêt à l'aéroport;
  - perte d'électricité et de communications;
  - urgence médicale;
  - manifestation aéronautique spéciale.
- L'exploitant de l'aéroport applique son plan des mesures d'urgence dans l'aéroport lorsque l'événement lié à la sécurité civile survient sur le terrain d'un aéroport du Ministère et dans un rayon de 2 km de l'aéroport.
- En dehors du rayon de 2 km, l'exploitant de l'aéroport peut devenir un partenaire en soutien à la municipalité.

**Tableau 6 - Les aéroports appartenant au Ministère (codes d'identification)**

<b>Aéroports exploités par le Ministère</b>	
Bonaventure .....	(CYVB)
Chibougamau-Chapais .....	(CYMT)
Chicoutimi-Saint-Honoré .....	(CYRC)
Kegaska.....	(CTK6)
Isle-aux-Grues .....	(CSH2)
La Romaine .....	(CTT5)
La Tabatière.....	(CTU5)
Matagami.....	(CYNM)
Montmagny .....	(CSE5)
Port-Menier .....	(CYPN)
Saint-Augustin	
Saint-Bruno-de-Guigues .....	(CTA4)
Tête-à-la-Baleine .....	(CTB6)
<b>Aéroports exploités par l'Administration régionale Kativik</b>	
Akulivik .....	(CYKO)
Aupaluk.....	(CYLA)
Inukjuak .....	(CYPH)
Ivujivik.....	(CYIK)
Kangiqualujjuaq.....	(CYLU)
Kangiujuaq .....	(CYKG)
Kangirsuk.....	(CYAS)
Kuujuarapik .....	(CYGW)
Puvirnituq.....	(CYPX)
Quaqtaq.....	(CYHA)
Salluit.....	(CZG)
Tasiujaq .....	(CYTQ)
Umiujaq .....	(CYMU)



Carte 1 - Les aéroports du Ministère



Source : Transports Québec, Service du transport aérien.

Division de la géomatique, 5 juin 2015



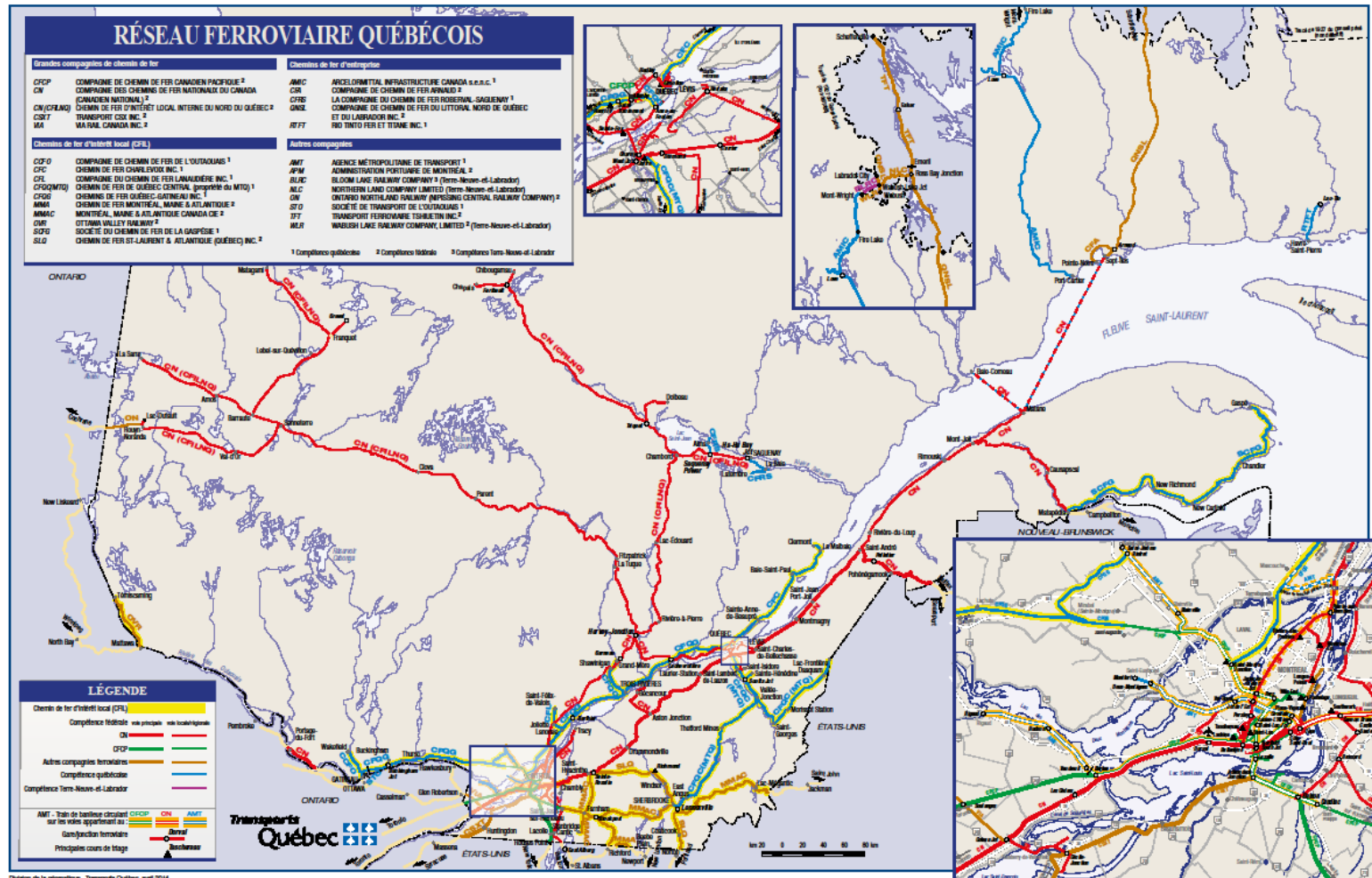
### 5.3.2 Accident ferroviaire

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas reprises dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, dans les cas d'accident ferroviaire.

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

- Dans le cas d'accidents ou d'incidents qui surviennent à des passages à niveau et qui amènent un ralentissement ou une obstruction de la circulation routière, le préposé du CIGC doit communiquer avec un intervenant du Ministère du secteur touché. Celui-ci se rendra sur place et, si nécessaire, détournera la circulation pour assurer la sécurité des usagers.
- De plus, dans le cas d'accidents ou d'incidents susceptibles de nécessiter une enquête, le préposé du CIGC doit communiquer immédiatement avec un enquêteur de la Direction du transport ferroviaire du Ministère.

Carte 2 – Le réseau ferroviaire québécois



### 5.3.3 Accident routier

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un accident routier.

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

- 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 prévues au point 5.3.6, advenant un déversement de matières dangereuses.
- L'intervenant de première ligne porte assistance aux personnes en détresse jusqu'à l'arrivée des secours et ce, dans les limites de ses capacités.
- Dans le cas d'un accident avec un ou des blessés graves ou mortels, l'intervenant de première ligne s'assure que le rapport « Suivi Accidents graves et mortels – Réseau Ministère – Rapport 24 h » est rédigé et acheminé au chef des opérations. Il remplit toutes les sections applicables à l'événement lié à la sécurité civile. 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 Ministère, 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 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 de béton, il fait une marque avec de la 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 DGT 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 général du territoire.
- Au besoin, le directeur général du territoire fait appel à un spécialiste de la Direction générale des structures (DGS).
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.



### 5.3.4 Blocus d'une route

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant le blocage d'une route.

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

#### 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 Ministère 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 Ministère 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

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant des conditions climatiques difficiles.

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

#### Tempête de neige

Le Ministère applique la position ministérielle, la procédure et le plan d'intervention concernant la fermeture de routes pour l'entretien lorsqu'une tempête de neige ou une situation d'urgence peut nuire à la sécurité des usagers. La position ministérielle est disponible dans l'intranet du Ministère.

#### 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/h<sup>26</sup>.
- À la suite de vents violents ou de bourrasques de plus de 120 km/h, l'ingénieur en structure de la DGT 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 DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait sur décision de la DGT visée.
- La DGS 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 qui pourrait avoir, par le fait même, des conséquences graves. Voilà pourquoi le Ministère intervient dans les situations où il y a accumulation de 25 mm et plus de verglas.

<sup>26</sup> Les zones sont présentées dans le tome III, *Ouvrages d'art*-de la collection Normes, chapitre 6, figure 6.5-1

## 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 charge, le Ministère 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 vibreurs 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 DGS 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 Ministère intervient prioritairement sur les structures suivantes :
  - les portiques de type T1 (A) qui ont plus de 30 m<sup>2</sup> de panneaux;
  - les portiques de type T2 (B) qui ont plus de 40 m<sup>2</sup> de panneaux;
  - les portiques de type T3 (C) ou T4 (CS) qui ont plus de 50 m<sup>2</sup> de panneaux.
- Lorsque la température tombe 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)

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un déversement de matières dangereuses (déversement liquide).

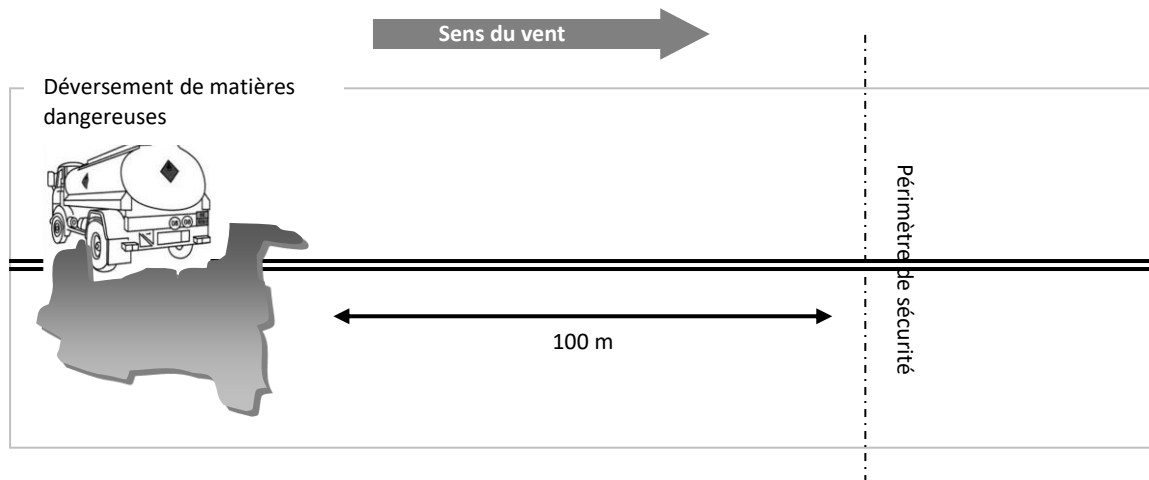
Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de la situation.

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 Ministère intervient en mettant en action 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, ammoniacque, 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 Ministère, du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MELCC) 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 MELCC.

#### Structure

- Dans le cas d'un déversement d'un produit corrosif (selon l'indication présente sur le camion à cet égard) sur une structure (acier, béton ou bois), cette dernière doit être

formée et 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 DGT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La DGS 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 Ministère applique le plan des mesures d'urgence du tunnel (tous les tunnels ont un plan spécifique).
- La DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture du tunnel.

### 5.3.7 Objet suspect

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant la présence d'un objet suspect.

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

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 Ministère 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 Ministère, elle se fait selon la Position ministérielle d'alertes aux objets suspects.

Se référer à la position ministérielle d'alertes aux objets suspects préparée par la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures du Ministère.



### 5.3.8 Éboulement ou avalanche

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans les processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un éboulement ou une avalanche.

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

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

#### Route

- Si l'événement survient sur une route sous la responsabilité du Ministère, il peut être nécessaire de la fermer.
- La DGT visée avise dans les meilleurs délais la Direction de la géotechnique et de la géologie (DGG) de la situation.
- Aucune action de nettoyage ou de ramassage des matériaux ne doit être effectuée sans l'autorisation des experts de la DGG.

#### 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 DGT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT 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 DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.





### 5.3.9 Affaissement

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un affaissement.

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

#### Route

- Dans tous les cas d'affaissement de 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 DGLC de la situation.

#### Structure

- Dans tous les cas d'affaissement ou d'effondrement de 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 DGT visée de l'état de la situation.
- L'ingénieur en structure de la DGT visée se rend sur les lieux pour recueillir des preuves qui permettront d'établir les causes de l'affaissement ou 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 affaissée ou effondrée.
- Si l'affaissement ou l'effondrement cause des décès, il y a enquête du Bureau du coroner et de la Sûreté du Québec.
- La DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.



### 5.3.10 Glissement de terrain

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, en cas d'érosion ou de glissement de terrain.

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

Dans un cas de glissement de terrain ou de détection de fissures en arc de cercle avec déplacement vertical dans le sol ou dans le revêtement, le Ministère intervient en mettant en action les mesures décrites ci-dessous.

#### Route

- Si un glissement de terrain survient en bordure d'une route ou s'il y a apparition de fissures en arc de cercle avec déplacement vertical dans le sol ou dans le revêtement, l'intervenant de première ligne ferme la route selon les logigrammes des périmètres de sécurité déterminés par la DGG.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe les spécialistes en géotechnique de la DGG de l'état de la situation, à l'adresse de messagerie [urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca](mailto:urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca), et communique avec le premier répondant des glissements de terrain du bottin de la sécurité civile.
- À partir des informations fournies par la direction générale en territoire, l'ingénieur en géotechnique de la DGG fait une première analyse de la situation et émet des recommandations préliminaires pour assurer la sécurité du site à court terme.
- Au besoin, une équipe d'ingénieurs en géotechnique de la DGG visite le site pour évaluer la situation en détail et compléter les recommandations.
- La réouverture de la route ou de l'accotement se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en géotechnique de la DGG.

#### Structure

- Si un glissement de terrain survient dans un talus en bordure d'un cours d'eau à moins de 5 m d'un pont, l'intervenant de première ligne ferme la structure.
- Si une fissure en arc de cercle avec déplacement vertical est détectée dans un talus bordant un cours d'eau à moins de 5 m d'un pont, l'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe l'ingénieur en structure de la DGT visée de l'état de la situation ainsi que les spécialistes en géotechnique de la DGG, à l'adresse de messagerie [urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca](mailto:urgence.glissement@transports.gouv.qc.ca), et communique avec le premier répondant des glissements de terrain du bottin de la sécurité civile.
- À partir des informations fournies par la direction générale en territoire, l'ingénieur en géotechnique de la DGG fait une première analyse de la situation

et émet des recommandations préliminaires pour assurer la sécurité du site à court terme.

- Au besoin, une équipe d'ingénieurs en géotechnique de la DGG visite le site pour évaluer la situation en détail et compléter les recommandations.
- La réouverture d'une structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée et de l'ingénieur en géotechnique de la DGG.

### 5.3.11 Tremblement de terre

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un tremblement de terre.

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

Pour mesurer les tremblements de terre, le Ministère utilise l'échelle de Mercalli et recommande l'intensité V de cette échelle comme seuil d'intervention. Selon Séisme Canada, un séisme d'intensité V sur l'échelle de Mercalli « *est ressenti par presque tous à l'intérieur et par la plupart à l'extérieur. À l'extérieur on peut estimer la direction du mouvement. De nombreux dormeurs sont réveillés. Ces séismes causent généralement un sentiment d'excitation, mais peu de gens sont effrayés. Une minorité de personnes courent à l'extérieur. Les immeubles tremblent en entier. La vaisselle, la verrerie et quelques fenêtres sont brisées. Quelques petits objets instables sont déplacés, renversés ou tombent au sol. Les objets suspendus et les portes se balancent considérablement. Les cadres accrochés aux murs claquent contre ceux-ci ou sont tout simplement jetés par terre. Les portes et les volets s'ouvrent et se referment. Les pendules peuvent s'arrêter ou sonner. Le liquide se renverse des contenants les plus pleins. Perturbation possible des arbres, des poteaux et des autres objets de haute taille* »<sup>27</sup>.

Advenant un tel événement, le Ministère met alors en action les mesures décrites ci-dessous.

#### Route

- Après un tremblement de terre d'une intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli, le Ministère inspecte en priorité les remblais routiers d'une hauteur de 5 m et plus, dont les pentes sont égales à 1,5 H : 1 V, 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 la figure 5).
- 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.
- Une procédure régionale d'inspection sommaire des structures doit être appliquée par chacune des DGT. Cette procédure permet de déterminer, préalablement à un

<sup>27</sup> <http://www.seismescanada.mcan.gc.ca/info-gen/scales-echelles/mercalli-fr.php>

tremblement de terre, l'ordre dans lequel les structures seront vérifiées, et ce, selon leur indice de vulnérabilité sismique (IVS) et leur indice socio-économique (ISE). L'indice socio-économique tient notamment compte de la valeur de la structure, du volume de circulation, de la classification fonctionnelle de la route et de l'obstacle ainsi que de la longueur du détour nécessaire pour la contourner. La procédure assure une plus grande efficacité, efficience et rapidité de la démarche d'inspection.

- Après un tremblement de terre d'une intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli, le Ministère inspecte les structures en donnant priorité à celles qui ont un indice de vulnérabilité sismique (IVS) de 50 sur 100 et plus, ainsi qu'un indice socio-économique de 50 sur 100 et plus. 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 ou portées de plus de 60 m;
  - structure avec pile ou piles 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 un 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 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 des 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 DGT 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 général du territoire et peut commander la fermeture de la structure, si ce n'est déjà fait;
  - au besoin, le directeur général du territoire fait appel à un spécialiste de la DGS;







### 5.3.12 Embâcle ou débâcle

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un embâcle ou une débâcle.

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

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

- Dans le cas des structures avec piles dans une rivière, la DGT visée vérifie l'accumulation de glaces (ou de débris) à l'avant-bec des piles.
- Le cas échéant, l'ingénieur en structure de la DGT visée est averti 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 DGT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.



### 5.3.13 Accumulation d'eau ou inondation

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant une accumulation d'eau ou une inondation.

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

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

- Dans un cas d'inondation dont la crue est exceptionnelle, un ingénieur en structure de la DGT 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 DGT visée de l'état de la situation.
- L'inspection est sous la responsabilité de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La DGS doit être informée de la fermeture et de la réouverture de la structure.

Se référer au *Protocole de monitoring du réseau routier municipal lors d'inondation* et aux instructions techniques *Réouverture d'un tronçon routier suite à une inondation* et *Inspection de chaussée (inondations, sinistres, urgences)*. Ces documents sont disponibles dans l'intranet du Ministère.



### 5.3.14 Incendie ou explosion

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant un incendie ou une explosion.

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

Dans le cas d'un incendie ou d'une explosion touchant une structure ou une infrastructure sous la responsabilité du Ministère, 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 DGT 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 données ci-dessous. La réouverture de la structure par l'ingénieur en structure de la DGT 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 DGT 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 général du territoire.
- Au besoin, le directeur général du territoire fait appel à un spécialiste de la DGS pour conseiller l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La réouverture de la structure se fait avec l'autorisation de l'ingénieur en structure de la DGT visée.
- La DGS 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 la 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'hydrocarbures.

#### *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 6).

**Tableau 6 – 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 de la 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 6, le type de pont apparaissant comme le plus susceptible de subir des dommages est le pont de 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 de 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 risque 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 7). De plus, si l'élément structural est protégé contre tout déplacement axial, la dilatation causée par la chaleur se traduira par des 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 7 – La dégradation des matériaux en fonction de la température**

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
130 °C	Polyéthylène à 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	Écaillage en surface. Début d'affaiblissement des caractéristiques mécaniques et de 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	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.
660 °C	Aluminium	Point de fusion.

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
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 $\text{CaCO}_3$ , libération de la chaux vive.
1000 °C	Béton	Coloration en marron et en jaune. Résistance résiduelle du béton correspondant à 20 % de la résistance initiale.



### 5.3.15 Autres risques

Afin d'alléger le texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer de se conformer à la fois au processus d'intervention et aux mesures spécifiques suivantes, advenant l'un ou l'autre des risques suivants.

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

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

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



## CHAPITRE 6 – LES MESURES DE RÉTABLISSEMENT

Le rétablissement est 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'événement<sup>28</sup>. Les mesures associées au rétablissement sont difficilement planifiables, car elles s'inscrivent dans la continuité des mesures d'intervention ayant pour objet de limiter, 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. Les mesures de rétablissement permettent également de renforcer la résilience des infrastructures par l'adaptation aux changements climatiques, ce qui rejoint les objectifs 4.5 et 5.4 de la Politique québécoise de sécurité civile. Le rétablissement à court et long terme doit permettre d'éviter la répétition des sinistres et d'atténuer les conséquences des événements futurs liés à la sécurité civile afin d'assurer la pérennité des infrastructures. Inévitablement, cela implique de tenir compte des risques susceptibles d'évoluer dans un contexte de changements climatiques, notamment lors de la restauration et de la reconstruction des infrastructures.

Le Ministère 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, à reconstruire, à démolir l'infrastructure ou à stabiliser son environnement d'urgence. Le rétablissement à court terme fait partie des opérations de mesures d'urgence ou de sécurité civile. L'objectif est de rendre le milieu sécuritaire et d'assurer rapidement la reprise de la mobilité dans le réseau et des activités de la collectivité qui y sont associées, lorsque les circonstances évoquées au point 5.1 A se présentent. Les actions en ce sens sont très souvent amorcées par les intervenants de première ligne des DGT visées.

Le rétablissement à court terme n'implique pas obligatoirement la remise en état d'une infrastructure. À titre d'exemple, le rétablissement à court terme de la mobilité des usagers et des marchandises peut être opéré par la mise en place d'une infrastructure temporaire ou d'un moyen de transport de rechange.

**Mesures temporaires :** lorsque l'infrastructure doit être entièrement reconstruite et qu'en ce sens, diverses analyses doivent être réalisées au préalable (analyse géotechnique, plans et devis, etc.) et que les travaux peuvent s'échelonner sur plusieurs

<sup>28</sup> *Plan national de sécurité civile*, 25 février 2008, Annexe 1.

mois, des mesures temporaires de restauration doivent être envisagées d'urgence. La reconstruction définitive de l'infrastructure ne sera pas traitée de manière urgente puisque la mobilité des usagers et des marchandises est rétablie par des mesures temporaires.

**Retour à la mobilité :** selon l'ampleur des travaux à déployer pour rétablir la mobilité des usagers, on peut envisager de reconstruire ou de restaurer en partie l'infrastructure touchée en invoquant l'urgence. Le but est de rétablir la mobilité et non pas l'efficacité (par exemple, une route peut être refaite d'urgence alors que l'asphaltage peut être traité par le rétablissement à long terme).

*L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence* précise les paramètres encadrant le rétablissement à court terme des infrastructures. Le document est disponible dans l'intranet du Ministère.

## 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.

Il est question de restaurer, de reconstruire ou de démolir les infrastructures dont on a jugé au préalable le rétablissement non urgent ou de compléter les travaux amorcés lors du rétablissement à court terme, en vue du retour à l'efficacité (à la fluidité) du réseau. Le rétablissement à long terme n'est pas inclus dans les opérations de mesures d'urgence ou de sécurité civile. Ainsi, la situation d'urgence prend fin à la suite de la sécurisation des lieux et de la mise en place des moyens élaborés pour redonner de la mobilité aux usagers.

En fin de processus, la fonctionnalité du réseau est recouvrée. La fonctionnalité est le résultat de : sécurité + mobilité + efficacité.

*L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence* précise les paramètres encadrant le rétablissement à long terme des infrastructures. Le document est disponible dans l'intranet du Ministère.

## 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, d'une part, pour préserver ou restaurer l'équilibre psychologique des intervenants qui ont subi un stress continu durant l'événement et endiguer la possible manifestation de répercussions négatives et, d'autre part, pour s'assurer de maintenir une capacité optimale d'intervention.

### 6.3.1 Le processus de retour sur l'expérience

Le processus de retour sur l'expérience est une démarche très importante réalisée après une situation d'urgence et qui peut comprendre une ou plusieurs des quatre étapes suivantes :

1. la séance de verbalisation/ventilation;
2. le retour sur l'expérience psychologique;
3. le débriefage à chaud;
4. le débriefage à froid.

Les deux premières étapes du processus de retour sur l'expérience sont d'ordre émotionnel et revêtent une importance considérable, surtout lors d'événements pouvant avoir des incidences sur la santé et l'intégrité des intervenants.

Le débriefage à chaud et le débriefage à froid sont d'ordre opérationnel. Ils offrent l'occasion aux intervenants de mettre en commun leur expérience, leurs connaissances et leur expertise. Lors d'un débriefage, les échanges entre les intervenants s'articulent autour des quatre phases de mise en œuvre de l'action lors d'une situation d'urgence, soit l'alerte, la mobilisation, l'intervention et le rétablissement. En somme, le débriefage à chaud et le débriefage à froid font en sorte de reconnaître la contribution des intervenants, de consolider le travail d'équipe, de valider la compréhension des rôles et des responsabilités en matière de sécurité civile et de fournir des recommandations afin d'améliorer et d'optimiser les façons d'intervenir en cas de sinistre.

Il est à noter que, dans chacune des DGT, des intervenants sont formés afin d'organiser et d'animer des débriefages à chaud et à froid. Les DGT peuvent également requérir l'aide de la Direction de la sécurité civile pour l'ensemble des activités concernant les débriefages.

### 6.3.2 Le débriefage à chaud

L'organisation d'un débriefage à chaud est facultative, et ce, indépendamment du processus d'intervention et de coordination de l'événement lié à la sécurité civile. Le débriefage à chaud peut être commandé par un chef des opérations ou par un coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile. Il est comparable à une rencontre d'équipe puisqu'il réunit les intervenants mobilisés par un événement et provenant d'une même équipe. Il permet donc de recueillir des informations détaillées relatives aux opérations. À la suite d'un débriefage à chaud, un compte-rendu est rédigé. Il relate les grandes conclusions de la séance et contient généralement des informations sur les éléments suivants :

- le contexte;
- la chronologie sommaire de l'événement lié à la sécurité civile;
- les unités administratives mobilisées dans la gestion de l'événement en question;
- les intervenants présents au débriefage à chaud;
- la synthèse des échanges :
  - les points forts,

- les difficultés rencontrées,
- les recommandations proposées;
- la conclusion.

### 6.3.3 Le débriefage à froid

L'organisation d'un débriefage à froid est obligatoire pour les événements majeurs liés à la sécurité civile nécessitant l'application des processus d'intervention et de coordination régionale et ministérielle. Il peut être commandé par un coordonnateur régional de la sécurité civile ou par le coordonnateur ministériel de la sécurité civile. Le débriefage à froid nécessite un animateur neutre. Il peut réunir des intervenants provenant d'unités administratives différentes. Il permet de revoir l'événement dans son ensemble et d'établir les faits. À la suite d'un débriefage à froid, un rapport d'événements est rédigé à partir des journaux d'opérations tenus lors de l'événement. Le rapport relate le portrait global de l'événement et contient généralement des informations sur les éléments suivants :

- le contexte;
- la chronologie de l'événement lié à la sécurité civile;
- l'analyse de la revue de presse des médias traditionnels et sociaux;
- les unités administratives mobilisées dans la gestion de l'événement en question;
- les intervenants présents au débriefage à froid;
- la synthèse des échanges :
  - les points forts,
  - les difficultés rencontrées,
  - les recommandations proposées;
- le récapitulatif des recommandations;
- le plan d'action et de suivi des recommandations;
- la conclusion;
- les annexes.

Le rapport d'événements annexe les rapports et les comptes rendus produits au cours de l'événement ainsi que la revue de presse.

### 6.3.3 Le suivi des recommandations

Le compte rendu réalisé à la suite d'un débriefage à chaud et le rapport d'événements réalisé à la suite d'un débriefage à froid appartiennent au coordonnateur de l'événement lié à la sécurité civile ayant commandé l'organisation du débriefage. Le coordonnateur doit veiller à la prise en charge des recommandations retenues en produisant un plan d'action et de suivi. À cet effet, les comptes rendus peuvent être transmis au répondant régional en sécurité civile. Les rapports d'événements sont transmis à la Direction de la sécurité civile afin d'assurer le suivi des recommandations applicables à l'échelle ministérielle.

## 6.4 Les mesures concernant le remboursement des dépenses

Dès qu'une situation d'urgence se produit, un numéro de projet est créé pour comptabiliser le coût relatif à l'événement lié à la sécurité civile en cours. Pour de plus amples informations concernant l'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité 6124-0, « Activation des mesures de sécurité civile », se référer aux documents disponibles dans l'intranet du Ministère.

## 6.5 Les directions du Ministère engagées dans les mesures de rétablissement

Le tableau 8 expose l'expertise des directions du Ministère responsables de l'application de mesures de rétablissement relatives aux risques en matière de sécurité civile.

**Tableau 8 – L'expertise du Ministère en matière de rétablissement**

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes.</li> <li>- Inventaire complet des génératrices appartenant au Ministère.</li> </ul>
Direction générale des technologies de l'information	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Encadrement concernant les télécommunications (téléphonie cellulaire, téléavertisseur, télécopieur, téléinformatique, liens avec les compagnies de téléphone, etc.).</li> </ul>
Direction générale des finances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lien avec le MSP pour les programmes de remboursement.</li> <li>- Encadrement en matière de ressources financières.</li> </ul>
Direction générale des ressources humaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relations de travail.</li> <li>- Programme d'aide aux employés.</li> </ul>
Direction générale des structures	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise-conseil en matière de reconstruction.</li> </ul>
Direction générale du laboratoire des chaussées	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Expertise-conseil en matière de reconstruction.</li> </ul>
Direction générale du transport maritime, aérien et ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les milieux du transport maritime et ferroviaire.</li> <li>- Liens avec les fournisseurs privés ou publics pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>
Sous-ministériat à l'exploitation aérienne et aéroportuaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec les milieux de transport aérien, notamment pour le transport de marchandises ou de personnes.</li> </ul>
Direction de la sécurité et du camionnage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec l'industrie du transport pour tout type de camion.</li> </ul>
Direction générale du transport terrestre des personnes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liens avec l'industrie du transport terrestre des personnes pour du transport collectif.</li> <li>- Banque de transporteurs collectifs répondants volontaires de la sécurité civile.</li> </ul>

Unité administrative	Expertise
Direction des communications	<ul style="list-style-type: none"><li>- Relations de presse.</li><li>- Communication interne.</li></ul>
Direction générale de la coordination territoriale	<ul style="list-style-type: none"><li>- Bilan d'exploitation.</li></ul>
Directions générales territoriales	<ul style="list-style-type: none"><li>- Reconstruction.</li><li>- Processus de débriefage.</li><li>- Compte-rendu de débriefage et rapport d'événement.</li><li>- Reddition de compte.</li></ul>
Direction de la sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"><li>- Soutien à la réalisation des activités de débriefage.</li><li>- Débriefage.</li><li>- Rapport d'événement.</li><li>- Reddition de compte.</li></ul>



## GLOSSAIRE

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

- (1) Ministère de la Sécurité publique, *Plan national de sécurité civile*, 25 février 2008.
- (2) Ministère des Transports, *Plan ministériel des mesures d'urgence et de sécurité civile*, 2018.
- (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 de la Sécurité publique, *Plan régional de sécurité civile* [document de travail].
- (6) Ministère des Transports, *Guide de gestion des risques naturels et anthropiques pour l'application en territoire*, 2008.
- (7) La sécurité civile – Une responsabilité partagée. Des questions... et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile, 2002.
- (8) Québec. *Loi sur la sécurité civile* : L.R.Q., c. S-2-3.
- (9) Ministère de la Sécurité publique, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, 2008.
- (10) Ministère de la Sécurité publique, *Gestion des risques en sécurité civile*, 2009.
- (11) Ministère de la Sécurité publique, *Approche et principes en sécurité civile*, 2009.
- (12) Ministère des Transports du Québec, *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 3*, 2014.
- (13) Ministère des Transports, *Plan de mesures d'urgence d'aéroport*, décembre 2009.
- (14) Ministère de la Sécurité publique, *Concept de base en sécurité civile*, 2009.
- (15) Office québécois de la langue française, *Le Grand dictionnaire terminologique*, [<http://www.granddictionnaire.com>].

### A

#### Acceptabilité du risque

Niveau de conséquences et de dommages potentiels, au regard de la probabilité d'occurrence des aléas de la nature ou de l'activité humaine, qu'une société, une communauté ou une organisation considère comme acceptable en tenant compte des conditions sociales, économiques, politiques, culturelles, techniques et environnementales du moment.

#### Agent de liaison – Ministère

Il s'agit de la personne qui représente le ministère des Transports auprès d'un partenaire lorsque le ministère de la Sécurité publique déploie en partie ou en totalité le *Plan national de sécurité civile*. L'agent de liaison peut être affecté au Centre des opérations gouvernementales (COG), au Centre national de coordination gouvernementale (CNCG) ou au Centre régional de coordination gouvernementale (CRCG).

#### Aléas de la nature ou de l'activité humaine

Événements, phénomènes ou activités humaines susceptibles d'occasionner des pertes de vies humaines ou des blessures, des dommages aux biens, des perturbations sociales et économiques ou une dégradation de l'environnement.

#### Alerte

Avertissement donné à l'occasion d'un sinistre réel ou imminent qui informe les autorités et les intervenants de l'état de la situation et les invite à se tenir prêts à intervenir.

### Assistance à l'utilisateur – Ministère

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

### Atténuation

Ensemble des mesures et des moyens mis en place pour limiter les effets des aléas de la nature ou de l'activité humaine sur la société et l'environnement.

### Autorité locale

Appellation qui désigne à la fois une municipalité locale ou une administration en autorité sur un territoire non organisé comme municipalité et sur les territoires situés au nord du 55<sup>e</sup> parallèle.

### Autorité régionale

Il s'agit de l'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.

## C

### Centre de coordination locale de mesures d'urgence et de sécurité civile – Ministère

Il s'agit du lieu d'où le coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile met en œuvre les opérations et assume la coordination des activités en vue du maintien des activités et des interventions prévues dans la mission du Ministère. Ce centre est généralement situé dans les locaux administratifs du centre de services touché par les événements liés à la sécurité civile (urgences majeures ou sinistres).

### Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile – Ministère

Il s'agit du local d'où le coordonnateur ministériel de la sécurité civile met en œuvre les opérations et assume la coordination des activités en vue du maintien des services essentiels, des interventions prévues dans la mission du Ministère et des interventions prévues dans la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile. Le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile (CCMSC) est situé au siège social du Ministère, à Québec (700, boulevard René-Lévesques Est, salle 27.30). D'autres sites sont également prévus dans les locaux des CIGC de Québec et de Montréal, ainsi qu'à Boucherville.

### Centre de coordination municipale

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

### Centre de coordination régionale de la sécurité civile – Ministère

Local d'où le coordonnateur régional de la sécurité civile met en œuvre les opérations de la direction générale en territoire et assume la coordination des activités en vue du

maintien des services essentiels, des interventions prévues dans la mission du Ministère et dans la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.

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

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

### **Centre des opérations gouvernementales (COG)**

Il s'agit du lieu où converge et est traitée l'information relative aux opérations de l'OSCC. Le COG permet au gouvernement du Québec d'anticiper les événements pouvant compromettre la sécurité des citoyens grâce à une surveillance continue; il permet aussi 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 régional de coordination gouvernementale (CRCG)**

Ce centre, qui est généralement situé dans les locaux administratifs de la direction régionale de la sécurité civile du territoire touché, a pour rôle la collecte, l'analyse et l'intégration de renseignements en provenance des municipalités sinistrées ou de toute autre source. Le CRCG permet à l'ensemble des ministères et organismes engagés d'anticiper les événements, d'établir les stratégies et priorités d'intervention qui en découlent pour la gestion des opérations sur le site, pour le soutien à ces opérations et pour la gestion des conséquences du sinistre à l'intérieur comme à l'extérieur du site.

### **Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ)**

Il s'agit de l'instance où siègent les sous-ministres et dirigeants des principaux ministères et organismes interpellés par la gestion des sinistres, de même que le coordonnateur gouvernemental. Ce comité est dirigé par le secrétaire général du gouvernement du Québec. De façon générale, le CSCQ oriente et approuve la planification gouvernementale de la sécurité civile. En cas de sinistre majeur, il supervise le déploiement des ressources.

### **Conséquences**

Atteintes ou dommages portés aux populations, aux biens et aux autres éléments d'un milieu touché par la manifestation d'aléas de la nature ou de l'activité humaine.

### **Coordination**

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

### **Comité de coordination ministérielle de la sécurité civile – Ministère**

Le comité de coordination ministérielle de la sécurité civile détermine les grands enjeux et les orientations en matière de sécurité civile au Ministère 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 des grandes orientations est assumée par la DSC.

Le comité est sous la responsabilité du coordonnateur ministériel de la sécurité civile, en l'occurrence le sous-ministre adjoint aux territoires. Il réunit, en plus du coordonnateur ministériel de la sécurité civile, les coordonnateurs ministériels substituts de la sécurité civile, les directeurs généraux en territoire, le directeur de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport ».

### **Coordonnateur municipal de la sécurité civile**

Il s'agit de la personne désignée par le conseil municipal pour exercer le leadership au sein de l'OMSC, afin de favoriser la concertation stratégique entre les divers intervenants municipaux. Il constitue le lien direct entre les différents services municipaux, le site et les autorités municipales. Il peut également servir de relais avec le palier gouvernemental régional.

### **Coordonnateur régional de la sécurité civile**

C'est le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique qui assume ce rôle. Il exerce le leadership au sein de l'ORSC afin de favoriser la concertation entre les intervenants gouvernementaux, en soutien à l'organisation municipale de la sécurité civile.

### **Coordonnateur de site**

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

### **Coordonnateur gouvernemental de la sécurité civile**

Il s'agit de la personne désignée par le ministre de la Sécurité publique pour assumer la responsabilité du déploiement du Plan national de sécurité civile. Le rôle est assumé par le sous-ministre associé 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.

### **Coordonnateur local des mesures d'urgence et de la sécurité civile – Ministère**

Ce rôle est assumé généralement par le directeur de l'exploitation ou le chef de centre de services. Il assume 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.

### **Coordonnateur ministériel de la sécurité civile – Ministère**

Il s'agit de la personne désignée par chaque ministère et organisme gouvernemental sollicitée par le ministre de la Sécurité publique pour exercer le leadership en matière de sécurité civile au sein de son organisation et pour représenter celle-ci à l'OSCQ. Au Ministère, ce rôle est assumé par le sous-ministre adjoint aux territoires. Il est assisté par deux coordonnateurs ministériels substituts. En situation d'urgence, il assure le déploiement du Plan ministériel de sécurité civile, commande l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile, mobilise les ressources nécessaires et coordonne les actions en lien avec la mission « Transport » du PNSC.

### « Coordonnateur MTQ » sur le site – Ministère

Il s'agit de la personne qui représente le Ministère auprès des partenaires présents sur les lieux de l'événement lié à la sécurité civile. Elle dirige les employés du Ministère sur le site, s'assure de la mise en place au besoin d'un PC-MTQ et participe aux opérations du COUS. 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, elle gère la mise en œuvre des actions relevant du Ministère.

### Coordonnateur régional de la sécurité civile – Ministère

Il s'agit de la personne répondante et responsable, au sein d'un ministère ou d'un 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. Au Ministère, ce rôle est assumé par les directeurs généraux des territoires. Le coordonnateur régional est assisté d'un coordonnateur substitut et d'un répondant régional en sécurité civile. En situation d'urgence, il assure le déploiement du Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile, commande l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile, mobilise les ressources nécessaires et coordonne les actions en lien avec la mission « Transport » du PNSC au palier régional.

### Culture de sécurité civile

Prise de conscience collective susceptible de favoriser un plus grand nombre de comportements responsables en matière de sécurité civile.

## D

### Débriefage

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 et ce, afin d'accroître la capacité d'intervention du Ministère.

### Direction de la sécurité civile (DSC) – Ministère

Il s'agit de l'unité administrative qui, lors d'un sinistre, assure, à l'échelle ministérielle et en partenariat avec les administrations locales et nationales, la réalisation d'activités relatives à la prévention, à la préparation, à l'intervention et au rétablissement. Elle chapeaute et coordonne les activités de sécurité civile au Ministère. Elle coordonne également divers travaux et conseille les autorités du Ministère dans le domaine de la sûreté des transports. La DSC agit aussi à titre d'unité coordonnatrice de la résilience des systèmes et de la continuité des services au Ministère. La DSC s'assure que le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et les centres de relève soient opérationnels en tout temps et fournit les effectifs nécessaires à leur fonctionnement.

## E

### Élément exposé

Élément tangible ou intangible d'un milieu, susceptible d'être abîmé par les aléas de la nature ou de l'activité humaine.

## Événement lié à la sécurité civile – Ministère

Il comprend l'élément déclencheur des mesures d'urgence 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 avec les médias et le rétablissement complet de la situation, incluant les débriefages.

## 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.

## Exposition

Situation par laquelle sont mis en relation dans un milieu donné, des aléas de la nature ou de l'activité humaine et les éléments (telles des structures) pouvant être soumis à leur manifestation.

## F

### Fluidité

Circulation régulière et facile des véhicules.

### Fonctionnalité

Caractère d'un bien ou d'un service qui répond à sa finalité, et qui est ainsi fonctionnel et pratique. Elle est liée ici à la fluidité du réseau routier et à la mobilité de ses usagers.

## G

### Gestion des risques

Approche adoptée par une collectivité ou une organisation, visant la réduction des risques et misant sur la prise en considération systématique des risques dans ses décisions administratives, dans la gestion de ses ressources ainsi que dans la façon dont elle assume ses responsabilités.

## I

### Intervenant de première ligne – Ministère

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

### Intervention (mesures d')

Ensemble des mesures prises immédiatement avant, pendant ou immédiatement après un sinistre pour protéger les personnes, répondre à leurs besoins essentiels et sauvegarder les biens, la collectivité et l'environnement.

### Intervention - tel qu'employé dans le processus d'intervention du Ministère

Actions, opérations menées sur le site, lors de mesures d'urgence ou lors de mesures de sécurité civile.



## M

### Mécanisme de concertation et de coordination

Il s'agit de l'approche de gestion privilégiée 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. Pour réaliser cette concertation, des comités appelés « organisations de sécurité civile » sont déployés aux divers paliers décisionnels.

### Mesures d'urgence – Ministère

Elles débutent avec l'assistance à l'utilisateur et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention. Elles sont gérées à l'échelle locale par les ressources des centres de services.

### Mesures de sécurité civile – Ministère

Elles s'inscrivent dans la continuité des mesures d'urgence, lorsque l'événement lié à la sécurité civile requiert une gestion et une coordination à l'échelle locale, territoriale et ministérielle.

### Mission

Il s'agit de l'organisation préalable, définie dans le PNSC et les PRMUSC, de la réponse aux besoins d'intervention ou de rétablissement susceptibles de se manifester lors d'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.

### Mission « Transport »

Il s'agit du champ d'intervention attribué au ministère des Transports dans le Plan national de sécurité civile. En vertu de celui-ci, le Ministère doit être en mesure, à sa demande, d'informer le coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ, sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises, de même que sur les moyens de transport requis pour répondre aux besoins en matière de déplacements, et d'entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires. Il se doit aussi de fournir ses ressources et son expertise.

### Mobilisation

Processus par lequel les intervenants et le personnel requis sont affectés, maintenus au travail ou rappelés lors d'une intervention relative à un sinistre.

### Mobilité

Caractère des individus qui se meuvent sur le territoire et des marchandises qui se déplacent en utilisant des systèmes de transport diversifiés, efficaces et intégrés.

## O

### Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ)

Il s'agit de l'organisation formée des coordonnateurs ministériels de la sécurité civile des ministères et des organismes gouvernementaux sollicités par le ministre de la

Sécurité publique pour intervenir en situation de sinistre. La coordination de l'OSCQ est assumée par le sous-ministre associé de la sécurité civile et de la sécurité incendie qui agit alors à titre de coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ. Cette organisation soutient les organisations régionales de la sécurité civile dans leurs interventions auprès des municipalités.

### **Organisation municipale de la sécurité civile (OMSC)**

Adaptation de l'organisation municipale afin de coordonner et de mettre en œuvre les interventions nécessaires lors d'un sinistre.

### **Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC)**

Il s'agit de l'organisation formée pour soutenir les municipalités touchées par un sinistre. Elle est constituée des coordonnateurs régionaux des ministères et organismes. La coordination de l'ORSC est assumée par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique qui agit alors à titre de coordonnateur régional de l'ORSC. Celui-ci veille à ce que les actions des ministères et des organismes répondent aux besoins des autorités responsables de la sécurité civile sur les territoires touchés par un sinistre.

## **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.).

### **Plan d'intervention en cas de sinistre**

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

### **Plan ministériel de mesures d'urgence dans un aéroport (PMMUA) – Ministère**

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

### **Plan ministériel de sécurité civile (PMSC) –MTQ**

Il s'agit du document qui comprend toute l'information relative à l'organisation et à la gestion de la sécurité civile au Ministère. 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 la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, et qui vise à préserver la vie et la santé des personnes, à leur porter secours, à sauvegarder des biens ou à atténuer les effets d'un sinistre.

### **Plan municipal de sécurité civile (PMSC)**

Résultat écrit de la démarche de planification qui prévoit les moyens mis en œuvre dans les quatre dimensions de la sécurité civile, à savoir la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, et qui vise à préserver la vie et la santé des



personnes, à leur porter secours, à sauvegarder des biens ou à atténuer les effets d'un sinistre.

### **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 faire à l'occasion d'un sinistre.

### **Plan régional de sécurité civile (PRMUSC)**

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.

### **Poste de commandement**

Il s'agit du lieu mis en place par une organisation publique (p. ex. : MTQ, SQ), privée ou bénévole (p. ex. : Croix-Rouge) où l'on intervient pour diriger les actions des intervenants sur le terrain. Ce poste de commandement maintient un lien direct avec les centres de gestion propres à chaque organisation.

### **Préparation**

Activités et mesures destinées à renforcer la capacité de la collectivité à faire face aux sinistres.

### **Prévention**

Mesures et actions établies sur une base permanente qui concourent à réduire les risques, les probabilités d'occurrence des aléas de la nature ou de l'activité humaine ainsi que leurs effets potentiels.

### **Probabilité d'occurrence**

Degré de vraisemblance associé à la manifestation des aléas de la nature ou de l'activité humaine (la probabilité d'occurrence peut s'exprimer de façon qualitative ou quantitative).

### **Processus**

Suite continue d'opérations constituant la manière de réaliser les actions requises par une situation.

### **Protection des biens**

Action qui consiste à mettre en place des mesures en vue de préserver les biens.

### **Protection des personnes**

Action qui consiste à mettre en place des mesures en vue d'assurer la sécurité des personnes.

## **R**

### **Répondant régional en communication – Ministère**

Conseiller en communications d'une direction générale en territoire appelé à coordonner les communications lors d'un sinistre au palier régional ou local.

### Répondant régional en sécurité civile – Ministère

Il s'agit de la personne désignée par la Direction de la sécurité civile pour soutenir les directeurs généraux territoriaux dans l'application des mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement sur le territoire et la mise en œuvre des PRMUSC et du PMSC. Elle seconde le coordonnateur régional de la sécurité civile dans le traitement et le suivi des demandes reçues des partenaires de l'ORSC, en lien avec la mission « Transport ».

### Résilience

Aptitude d'un système, d'une collectivité ou d'une société potentiellement exposés à des aléas de la nature ou de l'activité humaine à s'adapter, en résistant ou en changeant, en vue d'établir et de maintenir des structures ou un niveau de fonctionnement acceptables.

### Responsable d'activités

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

### Responsable d'activités de soutien

Personne qui a la responsabilité de participer à l'élaboration d'un volet de l'activité à laquelle elle est affectée.

### Responsable de la mission « Transport » – Ministère

Il s'agit de la personne désignée par le Ministère pour élaborer et tenir à jour la mission « Transport » qui lui est confiée en conformité avec le Plan national de sécurité civile. Il seconde le coordonnateur ministériel de la sécurité civile dans le traitement et le suivi des demandes reçues des partenaires de l'OMSC, en lien avec la mission « Transport ».

### Responsable de mission

Il s'agit de la personne désignée pour développer et organiser la réponse aux besoins qui relèvent de son ministère ou organisme (la mission). Il peut mettre à contribution les ressources de sa propre organisation et celles des autres organisations, qu'elles soient publiques ou privées, en déterminant à l'avance les interactions avec les autres missions.

### Rétablissement

Ensemble des décisions et des actions prises à la suite d'un sinistre pour restaurer les conditions sociales, économiques, physiques et environnementales de la collectivité et réduire les risques de sinistres.

### Risque

Combinaison de la probabilité d'occurrence d'aléas de la nature ou de l'activité humaine et des conséquences pouvant en résulter sur les éléments vulnérables d'un milieu donné.

### Risque anthropique

Risque découlant d'aléas de l'activité humaine (p. ex. : accident impliquant des matières dangereuses, panne d'électricité).

## Risque touchant la continuité des services du Ministère

Manifestation d'aléas de la nature ou de l'activité humaine qui peut mettre en péril la prestation des services de l'organisation.

## Risque naturel

Risque découlant d'aléas de la nature (p. ex. : tornade, tremblement de terre).

# S

## Sécurité civile

Ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les paliers de la société dans le but de connaître les risques ou d'en réduire les probabilités d'occurrence, d'atténuer leurs effets potentiels ou, pendant et après un sinistre, d'en limiter les conséquences néfastes sur le milieu.

## Simulation

Activité pratique ou théorique qui consiste à simuler un sinistre et à appliquer une partie ou la totalité d'un plan d'intervention prévu en cas de sinistre.

## Sinistre

Événement qui cause de graves préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens ou au milieu touché et qui exige de la collectivité atteinte des mesures inhabituelles.

## Site stratégique – Ministère

Infrastructure qui, dans un territoire donné, peut faire face à un ou plusieurs risques de sinistre, dont la probabilité d'occurrence et les conséquences sur la mission du Ministère, et celles de ses partenaires, sont telles que cette infrastructure doit faire l'objet d'un plan d'intervention spécifique.

# U

## Urgence

Événement lié à la sécurité civile 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.

## Usager

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

# V

## Veille

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



## Vulnérabilité

Condition résultant de facteurs physiques, sociaux, économiques ou environnementaux, qui prédisposent les éléments exposés à la manifestation d'aléas de la nature ou de l'activité humaine à subir des préjudices ou des dommages.



