



**TRANSPORT  
DES MARCHANDISES  
DANGEREUSES**

# VOUS N'ÊTES PAS SEULS!

Planification de l'intervention  
d'urgence lors d'incidents  
ferroviaires impliquant  
des liquides inflammables

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2019. This publication is also available in English under the following title *You're Not Alone!*

TP No. 15367-F

IMPRIMÉ

N° de cat. T86-37/2019

ISBN 978-0-660-33352-6

PDF

N° de cat. T86-37/2019F-PDF

ISBN 978-0-660-33351-9

Autorisation de reproduire

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

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez communiquer avec : [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca).

*Le présent document a été préparé à l'origine par l'International Association of Fire Chiefs (IAFC) pour la Renewable Fuels Association (RFA), qui a accepté que Transports Canada y apporte des modifications aux fins de diffusion dans les collectivités canadiennes.*

# ▶ TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>1</b>
<b>PLANIFICATION ET PRÉPARATION</b> .....	<b>2</b>
PLANIFICATION PRÉLIMINAIRE .....	2
PLANIFICATION .....	2
PRÉPARATION .....	3
ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION .....	4
<b>PROPRIÉTÉS DES LIQUIDES INFLAMMABLES ET INTERVENTION INITIALE</b> .....	<b>5</b>
PROPRIÉTÉS DES LIQUIDES INFLAMMABLES .....	5
INTERVENTION INITIALE .....	6
<b>OUTILS ET RESSOURCES POUR LES PREMIERS INTERVENANTS</b> .....	<b>6</b>
OUTILS SERVANT À L'IDENTIFICATION DES PRODUITS PENDANT LA PHASE INITIALE D'UN INCIDENT .....	6
RESSOURCES D'ASSISTANCE .....	8
<b>COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS</b> .....	<b>10</b>
SYSTÈME DE COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS .....	10
COMANDEMENT UNIFIÉ .....	12
ORIENTATION ET CONTRÔLE .....	13
AUTRES CONSIDÉRATIONS .....	13
RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS CLÉS AU COURS D'UNE INTERVENTION .....	14
<b>EXIGENCES RELATIVES AUX RAPPORTS</b> .....	<b>16</b>
<b>VOUS N'ÊTES PAS SEULS!</b> .....	<b>17</b>
RESSOURCES D'URGENCE SUPPLÉMENTAIRES .....	17
RESSOURCES DE PLANIFICATION ET DE FORMATION SUPPLÉMENTAIRES .....	18
<b>RÉTABLISSEMENT</b> .....	<b>20</b>
<b>PROCHAINES ÉTAPES</b> .....	<b>20</b>
<b>ANNEXE A – FOIRE AUX QUESTIONS</b> .....	<b>21</b>
<b>ANNEXE B – DOCUMENT D'EXPÉDITION : EXEMPLE D'UNE FEUILLE DE TRAIN</b> .....	<b>23</b>
<b>NOTES</b> .....	<b>25</b>

# PLANIFICATION DE L'INTERVENTION D'URGENCE LORS D'INCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES LIQUIDES INFLAMMABLES

## ► INTRODUCTION

Les produits pétroliers, des produits grandement utilisés, sont transportés quotidiennement par train dans l'ensemble du pays. Parmi tous les produits pétroliers, les liquides inflammables, comme l'essence, le diésel, l'éthanol et le pétrole brut, représentent une grande partie des produits transportés dans notre pays. Contrairement à de nombreuses autres marchandises dangereuses, les liquides inflammables présentent un niveau de risque différent pendant un incident ferroviaire en raison de leur inflammabilité et du volume important transporté.

La gravité des incidents ferroviaires peut varier, toutefois, même un incident ferroviaire mineur au sein ou à proximité d'une collectivité peut générer des perturbations. Par exemple, les incidents ferroviaires pourraient entraîner l'obstruction des voies ferrées, la perturbation de la circulation routière et des blessures ou des décès. Un incident ferroviaire majeur pourrait comprendre des dommages importants, des décès ou un rejet incontrôlé du chargement de marchandises dangereuses qui nécessiterait des ressources d'intervention considérables. Par conséquent, tout type d'incident ferroviaire pourrait surcharger les ressources locales si la collectivité n'est pas adéquatement préparée.

L'intervention d'urgence relève de la compétence de la collectivité locale<sup>1</sup> et à ce titre, les autorités locales exercent le commandement des opérations d'intervention relatives à l'intervention et au rétablissement de la municipalité et de ses résidents. Tout en opérant sous leur propre structure de commandement et de contrôle, les organismes d'intervention provinciaux et locaux doivent coordonner leurs activités avec les responsables municipaux locaux. Les autorités municipales doivent être conscientes que des conseils et de l'aide sont offerts par des organismes et des équipes d'intervention spécialisées formées, dotées de personnel et d'équipements appropriés pour gérer les incidents de grande envergure. Dans tous les cas, la priorité lors d'une intervention est d'assurer la sécurité des intervenants d'urgence et du public et à cet effet, la préparation est essentielle pour assurer une intervention appropriée en cas d'incidents, peu importe leur ampleur.

Le présent document a pour objet d'aider les collectivités locales à planifier et à se préparer en cas d'incidents ferroviaires liés au transport des marchandises dangereuses, en particulier des liquides inflammables comme le pétrole brut, le carburant diésel et l'essence. Il est conçu pour être utilisé par les planificateurs d'urgence locaux comme modèle pouvant être adapté afin d'aborder les dangers recensés relatifs aux liquides inflammables transportés par train traversant la collectivité ou à proximité de celle-ci, et comme élément d'un plan local d'intervention d'urgence.

Le présent document offre également un plan générique destiné aux opérations policières, de sauvetage, médicales et de lutte contre les incendies afin de mieux gérer les effets d'un incident ferroviaire majeur impliquant des liquides inflammables se produisant dans la collectivité. Il s'agit d'un modèle utile pour établir des procédures conçues pour protéger la vie, les biens et l'environnement.



Ce symbole vise à indiquer des renseignements importants.

<sup>1</sup> Signifie une municipalité et toute autre forme semblable de gouvernement local qui assume la responsabilité première de la planification des mesures d'urgence pour un secteur géographique.

# ► PLANIFICATION ET PRÉPARATION

## PLANIFICATION PRÉLIMINAIRE

La planification préliminaire est un processus qui cerne les principaux éléments d'un incident ferroviaire possible impliquant des liquides inflammables et détermine d'avance les mesures qui pourraient devoir être prises.

Ces mesures incluent les suivantes :

- Identifier les dangers et évaluer les risques associés aux marchandises dangereuses qui sont en transport;
- Identifier les ressources d'intervention disponibles;
- Réseauter avec les transporteurs ferroviaires, les expéditeurs et les organismes d'intervention;
- Développer les connaissances et compétences nécessaires au sein de l'organisme d'intervention local.

Un élément essentiel de la planification préliminaire à un incident comprend la communication avec tous les organismes pertinents, particulièrement avec les expéditeurs et les transporteurs, afin d'en apprendre davantage sur les produits transportés dans la collectivité ou à proximité de celle-ci et la disponibilité des ressources d'intervention d'urgence.

Les stratégies et tactiques traditionnelles de lutte contre les incendies structurels peuvent ne pas être appropriées lorsqu'il s'agit de gérer des situations impliquant des quantités considérables de liquides inflammables. De tels incidents doivent être abordés et gérés en utilisant différents protocoles d'intervention qui prennent en compte les marchandises dangereuses en cause. Ce concept doit être abordé dans les plans, procédures et programmes de formation d'intervention d'urgence.



Dans l'éventualité d'un incident, les partenaires d'intervention devront être préparés et informés. Les renseignements essentiels sur les pratiques exemplaires relatives à la préparation et à l'intervention en cas d'incidents ferroviaires impliquant des marchandises dangereuses de classe 3, Liquides inflammables, comme le pétrole brut et l'éthanol, doivent être transmis rapidement.

## PLANIFICATION

**Connaître les risques** – Bien que le transport des marchandises dangereuses (TMD) par train soit strictement réglementé et contrôlé, il existe encore des risques potentiels. Les collectivités locales situées le long des voies ferrées doivent se préparer en fonction des marchandises dangereuses transportées dans leur compétence. Afin d'aider les collectivités dans leurs efforts de planification, Transports Canada a émis l'ordre no 36 qui confère aux planificateurs d'urgence le pouvoir de demander des renseignements concernant le transport des marchandises dangereuses à n'importe quel transporteur ferroviaire au Canada. Sur demande, tout transporteur ferroviaire de catégorie 1 canadien (c.-à-d. la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique) qui transporte des marchandises dangereuses doit fournir, à l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné de chaque compétence par laquelle les marchandises dangereuses sont transportées par train, les données globales sur la nature et le volume des marchandises dangereuses qu'il transporte. Les transporteurs ferroviaires doivent également fournir des renseignements statistiques à la municipalité, incluant le pourcentage des wagons contenant des marchandises dangereuses et les dix marchandises les plus transportées par volume dans leur compétence.

Toute compagnie de chemin de fer menant des activités au Canada **qui n'est pas un transporteur ferroviaire canadien de catégorie 1** doit également fournir à l'agent de la planification des mesures d'urgence désigné de chaque compétence dans laquelle les marchandises dangereuses sont transportées par wagon les éléments suivants :

- Les données globales sur la nature et le volume des marchandises dangereuses transportées dans chaque wagon dans sa compétence;
- Toute modification importante aux données fournies dès qu'elle est connue.

Certaines conditions et obligations sont jointes à l'ordre; par conséquent, les collectivités devraient consulter le document officiel. Le document se trouve sur le site Web du transport des marchandises dangereuses à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>. Un résumé de ce document peut également être consulté dans la Trousse de sensibilisation à la sécurité pour les communautés/municipalités à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/trousse-sensibilisation-securite-communautes-municipalites.html> située dans l'onglet « Matériel de sensibilisation et FAQ » du site Web.

Une fois que vous savez ce qui est transporté dans votre collectivité, vous pouvez orienter plus efficacement votre formation et vos ressources.

Au cours de l'étape de planification de l'intervention :

- Décrire les tâches essentielles concernant la gestion initiale du site afin d'intervenir à un incident ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses de classe 3, Liquides inflammables, comme le pétrole brut et l'éthanol;
- Identifier les postes de commandement subalterne et de services généraux qui peuvent être utilisés lors d'un incident ferroviaire afin d'assurer la conformité au National Incident Management System (NIMS), au Système de commandement des interventions (SCI) ou à tout autre système de commandement des interventions à titre de cadre de gestion de l'incident;
- Décrire la manière dont les partenaires d'intervention fédéraux et du secteur privé peuvent apporter de l'aide dans la gestion des incidents complexes;
- Établir un ensemble souple de processus et procédures qu'utiliseront les intervenants d'urgence afin d'effectuer les opérations d'intervention;
- S'assurer que tous les organismes participent et comprennent le plan d'action d'intervention (PAI) pour permettre aux intervenants de tous les niveaux de collaborer de manière efficace et efficiente afin de gérer les incidents.

## PRÉPARATION

La préparation comprend les mesures conçues pour sauver des vies et atténuer les dommages. Elle comprend la planification et la formation avant un incident.

Tous les planificateurs d'intervention d'urgence devraient superviser les éléments suivants :

- Tenir un inventaire des ressources humaines et matérielles à jour, incluant l'équipement spécialisé.
- Élaborer et maintenir le plan des mesures d'urgence (PMU) de la municipalité ou de la collectivité :
  - Former le personnel relativement aux responsabilités et aux fonctions d'urgence requises conformément au plan;
  - Mener des exercices périodiques qui vérifieront l'efficacité du plan;
  - Examiner et actualiser le plan au besoin, fondé sur les exercices, les interventions d'urgence ou les modifications dans les politiques;
  - Suivre le réseau de communications établi déterminé dans le plan au moment de sa mise en oeuvre.

- Être bien au fait des outils et ressources disponibles, incluant CANUTEC, le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada disponible en tout temps. Les conseillers techniques de CANUTEC sont hautement qualifiés en intervention d'urgence et peuvent fournir des conseils immédiats et professionnels sur tous les aspects des incidents impliquant les marchandises dangereuses.
- Être au fait du programme de Plan d'intervention d'urgence (PIU) de Transports Canada. Ce programme est expliqué de manière plus détaillée dans la section « Outils destinés aux premiers intervenants » du présent document.

## ÉLÉMENTS À PRENDRE EN CONSIDÉRATION

- L'identification des agences et des organismes qui peuvent apporter une assistance technique aux fins d'amélioration du PMU de la collectivité.
- La discussion sur les éléments qui devraient être inclus dans l'annexe portant sur l'intervention d'urgence relative aux liquides inflammables transportés par rail du PMU de votre collectivité.
- L'établissement de relations entre les organismes d'intervention de différents paliers gouvernementaux.
- L'inclusion d'une liste de marchandises dangereuses qui sont transportées dans votre collectivité par train dans le PMU de votre collectivité.
- La mise à disposition de moyens pour mener une évaluation des capacités d'intervention d'urgence.
- L'identification des lacunes en matière d'équipement et de formation.
- L'intégration des outils de Transports Canada et de l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER®).
- Le maintien d'une liste des personnes-ressources des centres des opérations d'urgence des transporteurs ferroviaires de catégorie 1 canadiens ou des compagnies de chemin de fer d'intérêt local.
- La vérification que l'annexe du PMU de la collectivité portant sur l'intervention d'urgence relative aux liquides inflammables transportés par rail inclut les éléments suivants :
  - l'analyse des risques qui identifie les risques potentiels aux personnes et aux biens;
  - la liste des personnes à contacter en cas d'urgence;
  - les listes de ressources;
  - les inventaires d'équipement, comme les provisions de mousse, l'équipement de distribution de mousse;
  - les exigences relatives à l'approvisionnement en mousse et en eau aux fins d'opérations dans les lieux éloignés;
  - les rôles et responsabilités du système de gestion des interventions;
  - l'équipement d'intervention disponible sous entente d'aide mutuelle;
  - les opérations de sécurité et de contrôle des forces de l'ordre sur les lieux de l'incident;
  - l'équipement de soutien et de rétablissement;
  - les feuilles de référence de préparation et de gestion des incidents relatives aux marchandises..
- La mobilisation des compagnies de chemin de fer au cours de la phase de planification et de préparation afin de comprendre leurs capacités d'intervention.
- Le PMU de la collectivité doit faire la distinction entre les différentes marchandises dangereuses qui sont transportées dans la collectivité puisque chacune d'elles possède son propre protocole d'intervention unique.



Tenez compte de la toxicité des marchandises dangereuses qui circulent dans votre collectivité. Par exemple, dans le cas d'un incident impliquant du pétrole brut, des gaz toxiques peuvent être présents en concentrations élevées dans l'air, créant un danger d'inhalation.

- La familiarisation avec les entreprises et usines locales qui transportent, utilisent ou reçoivent des marchandises dangereuses en grandes quantités. Gardez en tête que les marchandises dangereuses peuvent simplement être en transit dans la municipalité.
- La connaissance de vos ententes d'aide mutuelle; connaissez les ressources et les capacités qui peuvent provenir d'autres compétences. La participation à la planification, à la formation et aux exercices conjoints dans la mesure du possible.

## ► PROPRIÉTÉS DES LIQUIDES INFLAMMABLES ET INTERVENTION INITIALE

### PROPRIÉTÉS DES LIQUIDES INFLAMMABLES

Si un incident se produit, les intervenants devront être préparés et informés des propriétés des marchandises dangereuses.

Les liquides inflammables possèdent des propriétés différentes. L'essence, le diesel, l'éthanol, le pétrole brut et le bitume sont tous inflammables, mais ils se comportent différemment en cas de rejet ou d'incendie. Lorsque vous faites face à des liquides inflammables, les propriétés les plus importantes à connaître sont : la viscosité, la densité, le point éclair et la toxicité. Des renseignements détaillés sur les propriétés des liquides inflammables se retrouvent dans le document Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé, publié en 2016 par Transports Canada et disponible dans le site Web du TMD : [https://www.tc.gc.ca/media/documents/tmd-fra/TC-Competency\\_Guidelines-f.pdf](https://www.tc.gc.ca/media/documents/tmd-fra/TC-Competency_Guidelines-f.pdf).

#### Pétrole brut

Des considérations spéciales devraient être accordées au pétrole brut. Ce produit pétrolier est un mélange de liquides et de gaz inflammables. Il est volatile et ses propriétés sont variables. Néanmoins, les pétroles bruts peuvent être classés dans les catégories suivantes :

- **Pétroles bruts légers (pétroles peu sulfureux) :**
  - Ils possèdent une densité plus faible, ce qui signifie qu'ils flottent sur l'eau.
  - Ils possèdent une viscosité plus faible, ce qui signifie qu'ils ont tendance à être plus fluides, selon les conditions environnementales.
- **Pétroles bruts lourds (pétroles bruts acides) :**
  - Ils possèdent une densité plus élevée, ce qui signifie qu'ils ont tendance à couler lorsqu'ils sont déversés sur l'eau.
  - Ils possèdent une viscosité plus élevée, ce qui signifie qu'ils ont tendance à être moins fluides, selon les conditions environnementales.



Des gaz toxiques seront rejetés du produit déversé (p. ex., sulfure d'hydrogène (H<sub>2</sub>S), benzène). La surveillance de l'air ambiant est un aspect important de la sécurité sur les lieux d'un incident. Prenez note que les pétroles bruts lourds contiennent une plus grande quantité de H<sub>2</sub>S que les pétroles bruts plus légers. Par conséquent, ils présentent un risque plus important lorsqu'ils sont déversés ou enflammés.

Considérations supplémentaires relatives au pétrole brut :

- Les propriétés physiques et chimiques varient en fonction de la source du produit, de l'endroit où il a été extrait.
- Le comportement du pétrole brut peut varier en fonction de sa composition.
- Une connaissance approfondie des propriétés du produit est essentielle pendant l'évaluation des risques sur les lieux d'un incident.

## INTERVENTION INITIALE



Les premiers intervenants **ne devraient pas** se précipiter sur les lieux d'un incident. Sur place, ils devraient procéder à une évaluation préliminaire à une distance sécuritaire et donner tous les renseignements disponibles au répartiteur. Ce dernier avisera immédiatement les organismes conformément à un protocole établi. Consultez l'aide-mémoire à la fin de ce document pour connaître les cinq étapes principales à suivre lorsque vous faites face aux incidents impliquant des liquides inflammables.

L'identification des produits en cause dans un incident est essentielle afin de planifier l'intervention appropriée. Il existe un certain nombre d'indicateurs et d'outils qui aideront à déterminer les marchandises dangereuses qui ont été déversées. Ces indicateurs et outils sont abordés dans la section suivante.

Un programme d'apprentissage en ligne appelé *Préparatifs d'urgence pour les incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables au Canada* est disponible à l'adresse suivante : <http://rail.capp.ca/>. Cette présentation en ligne, élaborée par l'Association canadienne des producteurs pétroliers en collaboration avec l'Association canadienne des chefs de pompiers, fournit des renseignements de sensibilisation aux premiers intervenants afin de mieux se préparer en vue d'intervenir de manière plus sécuritaire et plus efficace aux incidents ferroviaires impliquant des liquides inflammables.

## ► OUTILS ET RESSOURCES POUR LES PREMIERS INTERVENANTS

Des renseignements immédiats et importants provenant de Transports Canada et des chefs de file de l'industrie sont disponibles afin d'aider les premiers intervenants à identifier les produits impliqués dans un incident de marchandises dangereuses.

### OUTILS SERVANT À L'IDENTIFICATION DES PRODUITS PENDANT LA PHASE INITIALE D'UN INCIDENT

#### Guide des mesures d'urgence (GMU)

Le Guide des mesures d'urgence (GMU) a été élaboré conjointement par Transports Canada, le département des Transports des États-Unis, et le Secrétariat aux communications et aux transports du Mexique, en collaboration avec le CIQUIME (Centro de Información Química para Emergencias) de l'Argentine. Ce guide est destiné aux pompiers, aux policiers et au personnel d'autres services d'urgence qui peuvent être les premiers à arriver sur les lieux d'un incident impliquant des marchandises dangereuses.

Le GMU est avant tout un guide pouvant aider les premiers intervenants à identifier rapidement les dangers spécifiques ou généraux que présentent les marchandises dangereuses en cause, à se protéger et à protéger le grand public au cours de la phase d'intervention initiale de l'incident.

## CANUTEC

CANUTEC, le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada, est disponible en tout temps. Le personnel du centre est composé de scientifiques qui sont entièrement formés aux systèmes de commandement des interventions et en intervention d'urgence. Les conseillers de CANUTEC peuvent aider le personnel chargé de l'intervention d'urgence au cours d'un incident impliquant des marchandises dangereuses en lui donnant des conseils techniques par téléphone. Ils peuvent également aider à localiser la feuille de train, qui est le document d'expédition énumérant les marchandises transportées dans chaque wagon (consultez l'échantillon d'une feuille de train à l'annexe B). Vous pouvez joindre CANUTEC au :

- \*666 (à partir de tout téléphone cellulaire au Canada), au 613-996-6666 ou
- au 1-888-CAN-UTEC (226-8832)

CANUTEC offre des conseils en tout temps pour tous les incidents impliquant des marchandises dangereuses.

## AskRail®

L'application AskRail® est un outil de sécurité destiné aux premiers intervenants qui offre un accès immédiat aux données précises et pertinentes relatives aux marchandises dangereuses transportées dans les wagons afin qu'une décision éclairée puisse être prise sur la manière d'intervenir à une urgence ferroviaire.

AskRail® est une ressource de soutien au cas où les renseignements provenant du chef de train ou la feuille de train ne sont pas disponibles.

L'accès à l'application est accordé uniquement aux intervenants d'urgence qualifiés qui ont réussi un cours de formation en intervention d'urgence ferroviaire. Pour obtenir plus de renseignements à propos d'AskRail®, consultez le [www.railcan.ca/fr/initiatives-de-lacfc/askrail/](http://www.railcan.ca/fr/initiatives-de-lacfc/askrail/).



## La feuille de train et le document d'expédition

Les transporteurs ferroviaires fourniront la feuille de train immédiatement à CANUTEC dès qu'ils sont informés d'un incident. Cette feuille présente chaque wagon, dans l'ordre placé dans le train, et montre le numéro UN (correspondant à celui de la plaque) du contenu des wagons. CANUTEC peut transmettre la feuille de train au commandant d'intervention<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Commandant des interventions : personne responsable des interventions dans une structure de système de commandement des interventions (SCI). Le SCI est expliqué de manière plus détaillée dans le présent document.

De plus, chaque chargement de marchandises dangereuses doit être accompagné d'un document d'expédition. Ce document doit fournir les renseignements obligatoires, tel qu'exigé dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD)*. Si un plan d'intervention d'urgence (PIU) est requis pour le produit en cause dans l'incident ferroviaire, un numéro de référence du PIU ainsi que le numéro de téléphone du PIU seront affichés sur le document d'expédition. N'importe qui peut appeler ce numéro afin d'obtenir des renseignements et de l'aide.

**Remarque :** Si le document d'expédition n'est pas accessible, CANUTEC peut trouver le numéro de référence du PIU et le numéro de téléphone du PIU en utilisant d'autres sources de renseignements.

Un exemple d'une feuille de train présentant le numéro de référence du PIU et le numéro de téléphone du PIU se retrouve à l'annexe B.

Sans être un outil, l'exigence du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses d'afficher les plaques comportant le numéro UN à quatre chiffres du produit fournit des renseignements utiles aux premiers intervenants. Ces plaques internationalement reconnues :

- renseignent les premiers intervenants en ce qui a trait à la classe de marchandises dangereuses transportées;
- identifient la marchandise dangereuse précise (numéro UN) et son niveau de risque.

Les numéros UN peuvent être facilement interprétés à l'aide du GMU, de l'application AskRail® ou en appelant CANUTEC au 1-888-CAN-UTEC (226 8832), au 613-996-6666 ou au \*666 à partir d'un téléphone cellulaire.

## RESSOURCES D'ASSISTANCE

### Plans d'intervention d'urgence des compagnies de chemin de fer

Un répartiteur ferroviaire sera habituellement le premier à être avisé d'une urgence potentielle ou réelle par le biais de son réseau de communications courant. Selon l'emplacement de l'urgence et des marchandises en cause, il peut être nécessaire de mettre en œuvre les plans d'intervention d'urgence.

Les compagnies de chemin de fer possèdent leurs propres plans d'intervention d'urgence<sup>3</sup>. Les plans d'intervention d'urgence sont conçus pour atténuer les incidents de manière rapide et professionnelle, en utilisant les propres ressources des compagnies de chemin de fer (y compris les parties sous traitantes qui peuvent apporter une expertise spéciale et de l'équipement sur les lieux). Prenez note que les plans d'intervention d'urgence des compagnies de chemin de fer ne sont pas examinés ou approuvés par Transports Canada.

### Plans d'intervention d'urgence (PIU)

Les compagnies qui manutentionnent, présentent au transport, transportent ou importent des liquides inflammables par train peuvent être tenues d'avoir un PIU approuvé si la quantité transportée dans les wagons dépasse 10 000 L et s'il s'agit d'une marchandise dangereuse indiquée au paragraphe 7.2(1)(f) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les PIU sont examinés et approuvés par Transports Canada et sont conçus pour des incidents impliquant des marchandises dangereuses nécessitant des connaissances techniques spéciales ou de l'équipement qui n'est peut-être pas à la disposition des premiers intervenants.

Le plan doit comprendre les renseignements suivants, sans toutefois s'y limiter :

- Le(s) conseiller(s) technique(s) du détenteur du PIU;
- Le niveau de formation et l'expérience du conseiller technique, des chefs d'équipe et des membres de l'équipe d'intervention concernant les rejets de liquides inflammables;

<sup>3</sup> Les entreprises privées et les transporteurs ont souvent leurs propres plans d'intervention d'urgence internes, à ne pas confondre avec les PIUs, lesquels sont des plans exigés pour le transport de certaines marchandises dangereuses à risque élevé et agréés par Transport Canada.

- Les emplacements de l'équipement spécialisé disponible aux fins d'intervention;
- Le temps approximatif pour intervenir.

Une équipe d'intervention du PIU peut comprendre les employés du détenteur du PIU ou une tierce partie entrepreneur en intervention qui est embauchée afin d'intervenir au nom du détenteur du PIU.

Peu importe le modèle utilisé par le détenteur du PIU, les intervenants PIU doivent être formés dans un système de commandement des interventions.

### QU'EST-CE QU'UN PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE (PIU)?

Le plan d'intervention d'urgence (PIU) est requis pour certaines personnes comme les fabricants, les producteurs ou les distributeurs de marchandises dangereuses en vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses visées par un PIU présentent un risque plus important et nécessitent une expertise technique et de l'équipement spécialisé qui ne sont pas normalement détenus par les services d'incendie. Transports Canada approuve les PIU qui sont jugés efficaces aux fins d'intervention en cas d'incidents impliquant des marchandises dangereuses.

Les conseillers techniques (CT) du PIU sont des représentants du détenteur du PIU et possèdent des connaissances spécialisées des marchandises dangereuses en cause dans un incident. Les CT ont reçu une formation sur le système de commandement des interventions (SCI) et une formation spécialisée relative aux marchandises dangereuses de leur plan.

Pour chaque marchandise dangereuse nécessitant un PIU, le document d'expédition indiquera le numéro du PIU (X-YYYY-(ZZZ)) ainsi que le numéro de téléphone du PIU. Après avoir appelé ce numéro, un CT sera disponible au téléphone dans environ les 10 minutes suivant l'appel initial. Selon la discussion et la gravité de la situation, le niveau d'aide peut varier de l'aide par téléphone jusqu'au déploiement d'une équipe d'intervention spécialisée. Lorsque le CT est dépêché sur les lieux de l'incident, il devrait être sur place dans les six heures suivant la demande initiale\*.

Transports Canada peut aider en offrant des conseils techniques sur les types de marchandises dangereuses en cause. Une fois que l'incident a été rendu sécuritaire, Transports Canada peut également surveiller l'élimination des déchets. Un spécialiste en mesures correctives (SMC) surveillera la situation par téléphone ou sur place. Chaque SMC possède une expérience technique et une expérience des produits chimiques, a reçu une formation sur le SCI, sur les urgences relatives aux wagons-citernes et sur les interventions d'urgence. Il peut fournir des conseils techniques ou d'intervention d'urgence aux premiers intervenants répondant aux incidents impliquant des marchandises dangereuses.

\*Un PIU peut être mis en œuvre au niveau 1 ou au niveau 2, selon les mesures qui doivent être prises. La mise en œuvre de votre PIU au niveau 1 signifie que vous intervenez, généralement par téléphone, en surveillant à distance la réponse au rejet ou rejet appréhendé. La mise en œuvre d'un PIU au niveau 2 signifie que vous intervenez sur le site de l'incident en surveillant sur place ou à distance l'intervention en cas de rejet ou rejet appréhendé, et en envoyant les ressources d'intervention d'urgence du PIU sur le site du rejet ou rejet appréhendé. Lorsqu'un PIU est mis en œuvre, les détenteurs de PIU sont tenus de faire preuve de diligence raisonnable et de se mobiliser aussitôt que possible. Les délais d'intervention peuvent varier compte tenu de l'emplacement du site, des conditions météorologiques, de l'accessibilité ou d'autres circonstances.

## ACTIVITÉS DE GESTION DES INTERVENTIONS

Un système de gestion des interventions est un processus établi afin de consigner, enregistrer et résoudre des incidents. Une intervention efficace à un incident impliquant des marchandises dangereuses repose sur les activités de gestion d'incidents suivantes :

- Décrire les tâches essentielles concernant la gestion et le contrôle initiaux du site afin de diriger l'intervention lors d'un incident ferroviaire.
- Identifier les postes de commandement subalterne et de services généraux qui peuvent être utilisés lors d'un incident ferroviaire afin d'assurer la conformité au système de commandement des interventions à titre de cadre de gestion de l'incident.
- Établir un ensemble souple et évolutif de processus et procédures qu'utiliseront les intervenants d'urgence afin d'effectuer les opérations d'intervention.
- Permettre aux intervenants de tous les niveaux de collaborer de manière efficace et efficiente afin de gérer les incidents.
- Coordonner les interventions avec les collectivités avoisinantes. Commandement et contrôle initiaux du site

## ► COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS

### SYSTÈME DE COMMANDEMENT DES INTERVENTIONS



Une urgence ferroviaire ou autre catastrophe de grande envergure peut créer une situation qui surcharge les ressources normales d'une collectivité et des collectivités avoisinantes.

Le système de commandement des interventions (SCI) est un système normalisé de gestion sur le terrain qui vise à permettre une gestion efficace et efficiente des interventions par l'intégration d'une combinaison d'installations, de matériel, de ressources humaines, de procédures et de moyens de communication au sein d'une structure organisationnelle commune.

Le SCI peut être utilisé pour gérer un incident ou un événement non urgent, peu importe sa taille.

Sous le système de commandement des interventions, le premier arrivé (habituellement le premier intervenant) devient le commandant d'intervention et dirigera les mesures d'intervention d'urgence jusqu'à ce qu'il soit relevé de ses fonctions. Le commandant d'intervention évaluera le besoin en ressources supplémentaires et établira le poste de commandement. Il a le pouvoir initial de diriger et de contrôler les mesures d'urgence, y compris les évacuations.

Le commandant d'intervention nomme le personnel de commandement et des services généraux, le cas échéant. En collaboration avec le commandant d'intervention, les forces de l'ordre établiront le périmètre de sécurité, contrôleront l'accès et la circulation, et aideront à l'évacuation.

**Poste de commandement et site de transition :** Le commandant d'intervention établira un poste de commandement et les sites de transition et demandera aux organismes pertinents de se joindre au besoin.

**Parties responsables :** Toute compagnie de chemin de fer, toute entreprise d'expédition et tout intervenant du PIU.

**Service de police local (municipal/de bande/provincial) :** Le service de police local est responsable de sécuriser et de contrôler l'accès aux lieux pour la durée de l'incident. Ils peuvent assurer le rôle de commandant d'intervention, le cas échéant, pendant la durée de l'incident s'ils sont déterminés par l'autorité compétente<sup>4</sup>.

**Communications et médias :** Les médias se rassembleront près du site de l'incident et, lorsque le commandant d'intervention jugera le site accessible, seront escortés vers une zone de transition sur les lieux. L'agent d'information public (AIP) du Centre des opérations d'urgence (COU) diffusera les renseignements en collaboration avec le personnel de l'AIP du commandement des interventions.

Le COU de la collectivité devrait être activé pour les incidents qui pourraient surcharger ses ressources. Les activités du COU peuvent être coordonnées par le Bureau provincial de gestion des urgences, sur demande.

**Remarque :** Le directeur de division des services médicaux d'urgence (SMU) devrait être la première personne qualifiée des organismes d'intervention en SMU sur les lieux. Cette personne doit conserver le commandement des SMU jusqu'à ce qu'il soit transmis à un supérieur issu de l'organisme du directeur, ou jusqu'à ce que le directeur renonce au commandement et le laisse à quelqu'un d'autre.

Le commandant d'intervention devra :

- Établir un poste de commandement à partir duquel il dirige et supervise toutes les opérations d'urgence.
- Sécuriser le site d'urgence afin de limiter l'accès et de réduire les risques pour la sécurité publique. De l'aide mutuelle peut être demandée auprès d'autres services de police (identifier l'entente d'aide mutuelle ou le protocole d'entente).
- Désigner un centre d'information conjoint (CIC) destiné aux représentants des médias et de la presse.

Le SCI Canada est une structure pancanadienne de commandement et de contrôle utilisée pour la gestion des interventions d'urgence et des événements prévus. Des renseignements et de la formation gratuite sont disponibles à l'adresse : <http://www.icscanada.ca/fr/home.html>.

Le système de commandement des interventions est un système de gestion éprouvé fondé sur les bonnes pratiques commerciales

<sup>4</sup> L'autorité compétente est un organisme, un bureau ou une personne qui a la responsabilité légale d'appliquer les exigences d'une norme. La plupart des provinces et territoires ont désigné une autorité compétente comme organisme responsable d'un SCI au sein de leurs limites de compétence.

## COMANDEMENT UNIFIÉ

Un commandement unifié (CU) sera utilisé pour faciliter une intervention coordonnée par tous les organismes locaux, provinciaux et fédéraux, ainsi que par les entités privées.

Le CU offre les avantages suivants :

- Une compréhension commune des priorités et des contraintes;
- Un seul ensemble d'objectifs d'intervention;
- L'utilisation de stratégies de collaboration;
- L'amélioration de la circulation de l'information à l'interne et à l'externe;
- La diminution des dédoublements d'efforts;
- Une meilleure utilisation des ressources;
- Un commandant d'intervention sur les lieux issu des services d'incendie locaux;
- Les intervenants d'urgence de la compagnie de chemin de fer formés et préparés à intervenir au sein du SCI dans le cadre du CU;
- La mobilisation de ressources par les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs de marchandises dangereuses;
- L'implication des compagnies de chemin de fer au cours de la phase de planification et de préparation afin de comprendre leurs capacités

### Système de commandement des interventions



Le système de commandement des interventions (SCI) est un système normalisé de gestion sur le terrain qui vise à permettre une gestion efficace et efficiente des interventions par l'intégration d'une combinaison d'installations, de matériel, de ressources humaines, de procédures et de moyens de communication au sein d'une structure organisationnelle commune.

Le SCI peut être utilisé pour gérer un incident ou un événement non urgent, peu importe sa taille.

Le personnel d'intervention de Transports Canada (les conseillers de CANUTEC et les spécialistes en mesures correctives (SMC)), ainsi que les intervenants du PIU et de la compagnie de chemin de fer reçoivent une formation normalisée sur le programme offert par SCI Canada.

De plus, les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 canadiens ont adopté le programme de SCI Canada comme norme.

## ORIENTATION ET CONTRÔLE

Le commandant d'intervention contrôle et dirige toutes les activités sur les lieux conformément au SCI. Si une urgence est déclarée, l'autorité compétente exercera son pouvoir exécutif sur les opérations d'urgence dans la collectivité conformément aux priorités identifiées dans le plan d'action d'intervention.

Le poste de commandement sera établi dans un emplacement près du lieu de l'incident. Le personnel du poste de commandement, selon les directives du commandant d'intervention, devrait se limiter aux principaux intervenants : les services d'incendie, les forces de l'ordre, les SMU, les représentants des communications de l'autorité compétente et d'autres qui peuvent être nommés par le commandant d'intervention.



La collectivité locale est responsable d'intervenir à tout incident dans sa compétence. Elle est connue sous le nom d'« autorité compétente ». Pour de nombreuses autorités compétentes modestes au Canada, les services d'incendie locaux en sont responsables. Sans égard à la personne qui se charge de cette fonction de manière régulière, il incombe à la collectivité d'identifier un commandant d'intervention pour tous les incidents, y compris les incendies, les explosions, les accidents de véhicules et les incidents impliquant des marchandises dangereuses.

Le commandant d'intervention devrait avoir reçu une formation complète sur le SCI et le CU. La plupart des provinces et territoires ont des normes SCI/CU et peuvent offrir une formation connexe.

## AUTRES CONSIDÉRATIONS

**Fermeture des voies ferrées :** Le répartiteur ferroviaire arrêtera toute la circulation ferroviaire dans le secteur touché. Si cela n'a pas été fait, le commandant d'intervention peut demander la fermeture des voies ferrées autour de l'incident en demandant au représentant de la compagnie de chemin de fer sur place ou en appelant CANUTEC afin d'obtenir de l'assistance à cet effet.

**Fermeture des routes :** Le commandant d'intervention peut demander la fermeture des routes autour de l'incident. Si une fermeture temporaire de route est accordée, le service de police de l'autorité compétente sera responsable de diriger la circulation routière à proximité du lieu de l'incident et de la fermeture immédiate des routes autour du secteur.

**Fermeture de l'espace aérien :** Le commandant d'intervention peut demander la fermeture de l'espace aérien autour de l'incident en demandant à CANUTEC de transmettre la demande à la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada. Prenez note que cette fermeture s'appliquera également à l'aéronef utilisé en soutien à l'intervention (c'est-à-dire un hélicoptère utilisé pour évaluer l'incident). La fermeture de l'espace aérien devrait être envisagée lorsqu'il y a un risque d'explosion due à l'incident et dans les régions densément peuplées dans lesquelles des aéronefs ne participant pas à l'intervention pourraient converger.



Si une fermeture temporaire de l'espace aérien est accordée, l'autorité de l'Aviation civile de Transports Canada sera responsable de la circulation aérienne à proximité du lieu de l'incident, avec un contrôle réglementaire immédiat de l'espace aérien autour du secteur. Elle empêchera toute circulation aérienne intrusive dans l'espace aérien en respectant les limites de la réglementation.

## RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS CLÉS AU COURS D'UNE INTERVENTION



Le **COMMANDANT D'INTERVENTION** a la responsabilité :

- ✓ D'évaluer l'ampleur du lieu de l'incident et la signaler au répartiteur du 911;
- ✓ D'établir et de doter un poste de commandement et un poste des opérations, au besoin;
- ✓ De désigner les délimitations du site d'urgence afin de limiter l'accès et d'atténuer les risques pour le public;
- ✓ De diriger et de contrôler toutes les opérations tactiques;
- ✓ D'évaluer le besoin de ressources supplémentaires (c'est-à-dire d'autres services de police disponibles identifiés dans l'entente d'aide mutuelle ou dans le protocole d'entente);
- ✓ De s'entretenir avec le représentant communautaire de l'autorité compétente;
- ✓ D'évacuer la population vulnérable du site d'urgence;
- ✓ De demander l'interruption des services publics dans le secteur touché;
- ✓ De désigner un centre d'information conjoint (CIC) destiné aux représentants des médias et de la presse.



Les **SERVICES D'INCENDIE PARTICIPANT À L'INTERVENTION** ont la responsabilité

- ✓ D'établir un commandement des interventions initial conformément au système de gestion des interventions et du commandement unifié;
- ✓ D'établir un contrôle des opérations d'incendies et de sauvetage;
- ✓ D'effectuer et de coordonner l'évacuation si nécessaire;
- ✓ De mener des opérations de recherche et de sauvetage;
- ✓ D'assumer la responsabilité de la sécurité et du bien-être de tous les pompiers sur place;
- ✓ D'aider à la récupération des corps au besoin ou sur demande du coroner;
- ✓ De doter le poste de commandement et le COU;
- ✓ D'identifier, de protéger et de gérer les ressources nécessaires;
- ✓ D'utiliser les représentants techniques et les ressources mises à la disposition par les autres organismes.



- ✓ Les **SERVICES MÉDICAUX D'URGENCE** ont la responsabilité :
  - ✓ D'offrir un traitement à ceux qui ont un besoin urgent de soins médicaux, dans le but de traiter les problèmes présents, ou d'organiser le transport du patient vers le prochain point d'intervention définitif;
  - ✓ Dans une structure de système de commandement des interventions, d'élaborer un plan médical, de donner les premiers soins et des traitements médicaux légers au personnel attiré à l'incident et de préparer les procédures pour les urgences médicales graves.



La **COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER** a la responsabilité de :

- ✓ Se conformer aux exigences en matière de rapport requises par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses;
- ✓ Désigner un représentant qui se rapportera au poste de commandement ou au COU pour assister à un breffage sur l'incident;
- ✓ Nommer un officier de liaison qui se rapportera au COU ou au centre des opérations de transport (COT) afin d'aider à coordonner les opérations d'intervention et de rétablissement;
- ✓ Désigner un porte-parole afin de coordonner le centre d'information conjoint (CIC<sup>5</sup>);
- ✓ Désigner un numéro de téléphone comme point de contact pour les demandes du public.
- ✓ Faire un rapport d'incident lié à un PIU conformément à la partie 8 du RTMD à la personne qui détient le PIU, lorsqu'il y a rejet ou rejet appréhendé de marchandises dangereuses lié à un PIU.



**LES ENTREPRISES (FABRICANT, PRODUCTEUR, DISTRIBUTEUR)** ont la responsabilité de :

- ✓ S'assurer que les marchandises dangereuses sont adéquatement classifiées et placées dans des contenants normalisés;
- ✓ S'assurer que le numéro de référence du PIU est inscrit sur tous les documents d'expédition pour les liquides inflammables transportés par train, le cas échéant;
- ✓ Posséder un PIU approuvé par Transports Canada, incluant un numéro de téléphone du PIU joignable en tout temps lorsque des marchandises dangereuses nécessitant un PIU sont en transport;
- ✓ S'assurer de donner des conseils techniques ou fournir de l'information sur l'intervention d'urgence dès que possible;
- ✓ Mettre en œuvre le PIU de niveau 1 ou niveau 2, lorsqu'il y a un rejet ou un rejet appréhendé.

5 CIC : Un centre d'information conjoint est un lieu physique utilisé pour coordonner l'information d'urgence essentielle, les communications et les relations publiques en cas de crise.

## ► EXIGENCES RELATIVES AUX RAPPORTS

L'intervention d'urgence commence aussitôt qu'un incident ferroviaire est constaté ou signalé. S'il y a un rejet ou un rejet appréhendé de marchandises dangereuses, un rapport d'urgence est requis en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* par la personne chargée de la gestion ou du contrôle des marchandises dangereuses. Ce rapport doit être fait aussitôt que possible à l'autorité locale responsable de l'intervention d'urgence si les marchandises dangereuses sont en quantité supérieure, ou pourraient être en quantité supérieure à la quantité établie à l'article 8.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et ainsi être un danger pour la sécurité publique.

Le rapport d'urgence doit comprendre tous les renseignements suivants connus lorsqu'il est fait :

- Le nom et les coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique du rejet;
- Dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique de l'incident ayant mené au rejet appréhendé;
- Le mode de transport utilisé pour transporter les marchandises dangereuses;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- La quantité de marchandises dangereuses qui se trouvaient dans le contenant avant le rejet ou le rejet appréhendé;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la quantité de celles-ci qui est estimée avoir été rejetée;
- Le cas échéant, le type d'incident ayant mené au rejet ou au rejet appréhendé, y compris une collision, un tonneau, un déraillement, un débordement, un incendie, une explosion ou un déplacement de la charge.

Un rapport de rejet ou de rejet appréhendé peut également être requis si un rapport d'urgence est fait et que les conditions énumérées à l'article 8.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont présentes.

L'article 8.20 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* exige qu'un rapport d'incident d'un PIU soit fait après qu'un incident s'est produit, ce qui entraîne un rejet réel ou appréhendé des marchandises dangereuses qui requiert un PIU. Le rapport est établi par la personne qui a la responsabilité ou la maîtrise d'un contenant (souvent le transporteur) et s'adresse à la personne qui répondra au numéro de téléphone du PIU indiqué sur le document d'expédition. Ce rapport a pour but d'informer la personne qui détient le PIU qu'un rejet ou un rejet appréhendé, est survenu afin qu'elle puisse intervenir.

L'article 8.22 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* exige que le détenteur d'un PIU produise en rapport de mise en œuvre dès que possible à CANUTEC par téléphone chaque fois qu'il met en œuvre un PIU approuvé au niveau 1 ou au niveau 2.

La partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* précise les exigences relatives aux besoins supplémentaires en matière de rapport, comme :

- Rapport de suivi dans les 30 jours;
- Rapport de perte ou de vol;
- Rapport d'atteinte illicite

## ▶ VOUS N'ÊTES PAS SEULS!

Lorsqu'un incident se produit, des outils et des ressources sont à la disposition des premiers intervenants afin d'identifier rapidement les marchandises dangereuses en cause dans le déraillement et d'aider à l'intervention. En plus de ces outils, les intervenants clés sont disponibles et peuvent se rendre sur les lieux de l'incident pour offrir leurs connaissances, des ressources humaines, de l'équipement et des directives pendant la phase d'intervention de l'incident. Ces ressources supplémentaires doivent être connues par les planificateurs d'urgence d'une municipalité.

## RESSOURCES D'URGENCE SUPPLÉMENTAIRES

### Représentants des services d'incendie participant à l'intervention

Les services d'incendie responsables (assignés par l'autorité compétente) assumeront le commandement de la lutte contre les incendies en collaboration avec le commandant d'intervention et établiront la structure de commandement des interventions en cas d'incendie conformément à la fonction des opérations. Le directeur de la division des incendies doit établir la structure de SCI des incendies, diriger les stratégies des pompiers et transmettre le besoin de ressources supplémentaires au commandant d'intervention.

### Services médicaux d'urgence (SMU)

Les SMU doivent assumer le commandement et, en collaboration avec le commandant d'intervention, établir une structure de commandement des interventions des SMU conformément à la fonction des opérations, selon le plan de gestion des décès en masse de la compétence (ou équivalent). Le directeur de la division des SMU doit nommer des superviseurs pour les divisions et les groupes de SMU. Le commandant d'intervention donnera l'instruction au personnel d'intervention d'urgence de ne pas déplacer des biens ou des débris relatifs aux wagons déraillé à moins que les éléments soient en danger imminent de destruction, ou à moins qu'ils empêchent l'accès au sauvetage de voyageurs.

### Inspecteurs de Transports Canada (TC) (comme premier organisme de surveillance gouvernementale)

Les inspecteurs de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ou de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de TC peuvent être présents puisqu'ils sont soit responsables de la surveillance de l'intervention, soit responsables des vérifications et des inspections des compagnies de chemin de fer. Le rôle des inspecteurs de TC n'est pas d'assumer le contrôle de l'intervention, mais de fournir une aide au commandant d'intervention.

De plus, les **inspecteurs de TC** ont le pouvoir de retenir des wagons afin de prévenir tout déplacement, de diriger une action (c'est-à-dire entraîner le déplacement d'un wagon) ainsi que d'autres pouvoirs visant à assurer la sécurité publique, y compris la sécurité des travailleurs sur les lieux de l'incident. En plus des inspecteurs de TC, la Direction générale du TMD peut déployer un ou plusieurs **spécialistes en mesures correctives (SMC)** pour superviser la résolution de l'incident. Les SMC possèdent une expérience technique et une expérience des produits chimiques et peuvent fournir des conseils spécialisés pendant l'intervention d'urgence impliquant des marchandises dangereuses. Chaque SMC a reçu une formation sur le SCI, les urgences relatives aux wagons-citernes et les interventions d'urgence, et peut fournir des conseils techniques d'urgence aux premiers intervenants pendant l'intervention d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

Les SMC ont tous les pouvoirs d'un inspecteur de TC et sont notamment formés et équipés pour être présents lors d'incidents impliquant des marchandises dangereuses, particulièrement les incidents ferroviaires.

## Observateur du ministre (OM)

Le titulaire de ce poste est nommé par Transports Canada pour servir en tant qu'agent de liaison du Ministère pour les enquêtes en cours du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada. L'OM présente un rapport initial au ministre à propos de l'enquête du BST, ainsi que les rapports intérimaires et finaux subséquents.

## Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada

Cet organisme est chargé d'enquêter sur les incidents liés au transport afin de déterminer leur cause. Un ou plusieurs enquêteurs du BST peuvent être présents sur les lieux d'un incident, mais ne font pas officiellement partie du système de commandement des interventions.

Le BST est l'un des principaux organismes responsables d'enquêter les causes probables des incidents ferroviaires et d'établir un rapport au Canada. Les enquêteurs du BST présents sur les lieux d'un incident doivent rendre compte au commandant d'intervention afin d'assurer la coordination des opérations et la sécurité du personnel d'enquête.

## Coroner ou médecin examinateur

Ce représentant est responsable de l'identification et du déplacement des dépouilles. Dans l'éventualité où un corps a été déplacé avant l'approbation du coroner, le personnel qui a déplacé le corps doit prendre bonne note de l'emplacement et de l'état du corps pour en informer le coroner.

Centres des opérations des compagnies de chemin de fer canadiennes  
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) 1-800-465-9239  
Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) 1-800-716-9132

## Détenteur du Plan d'intervention d'urgence (PIU)

Le détenteur du PIU fournira de l'assistance pour l'intervention d'urgence en cas d'incidents impliquant des marchandises dangereuses en complément de tout autre plan d'intervention d'urgence. L'intervention du détenteur du PIU devrait se faire conformément au PIU approuvé par Transports Canada.

## RESSOURCES DE PLANIFICATION ET DE FORMATION SUPPLÉMENTAIRES

### Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé

Le Groupe de travail sur les interventions d'urgences (GTIU) de Transports Canada a élaboré le document *Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé* en partenariat avec la National Fire Protection Agency. Elles visent à renforcer la sécurité des premiers intervenants sur les lieux des incidents de transport ferroviaire impliquant des liquides inflammables, d'où l'expression « trains de liquides inflammables à risque élevé » (TIRE). Ces lignes directrices traitent des compétences spécifiques relativement aux produits et aux incidents que nécessitent les premiers intervenants et le personnel du secteur privé qui interviennent aux incidents TIRE. Elles fournissent également des renseignements sur les propriétés des liquides inflammables et les stratégies d'intervention.

### NFPA Hazmat FLIC

Le NFPA HAZMAT FLIC de la National Fire Protection Association (NFPA) est une application qui fournit les documents d'orientation pertinents au commandant d'intervention sur place, incluant deux rapports de la Fire

Protection Research Foundation, une liste de vérification d'évaluation à niveaux multiples et un ensemble de ressources supplémentaires destinées à la gestion des interventions d'urgence impliquant des trains de liquides inflammables à risque élevé et des pipelines de pétrole liquéfié. L'application peut être téléchargée gratuitement et d'autres renseignements sont disponibles au [www.nfpa.org](http://www.nfpa.org).

## Programme de sensibilisation à la sécurité de la Direction générale du TMD

Ce programme sensibilise les publics cibles au programme du TMD, aux services offerts par Transports Canada et aux renseignements sur les exigences relatives à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et son règlement connexe. Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec l'équipe de sensibilisation à la sécurité du TMD à l'adresse : [TC.TDGSafetyAwareness-SensibilisationalasecuriteduTMD.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.TDGSafetyAwareness-SensibilisationalasecuriteduTMD.TC@tc.gc.ca).

## TRANSCAER Canada

### TRANSCAER®

L'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER®) a été lancée au Canada en 1985 par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC). Aujourd'hui, elle est dirigée par l'ACIC et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC).

TRANSCAER® existe afin que les collectivités soient informées des produits qui sont transportés dans leur région, que ce soit par le réseau routier ou ferroviaire, et des mesures en place pour assurer la sécurité de leur transport.

Les membres de TRANSCAER® travaillent avec les élus municipaux, les intervenants d'urgence et les résidents le long des routes de transport, pour les aider à élaborer et à évaluer les plans d'intervention d'urgence de leur collectivité. Chaque année, TRANSCAER® organise une douzaine d'événements de sensibilisation au Canada. Leur wagon-école de formation à la sécurité (une classe sur roues) aide à former les pompiers, les agents de police et le personnel médical d'urgence, afin qu'ils puissent être mieux préparés dans l'éventualité d'un incident de transport impliquant des marchandises dangereuses.

L'ACIC et l'ACFC s'associent également avec d'autres associations (c.-à-d. des fabricants, des distributeurs, des entreprises de transport et des intervenants d'urgence) au Canada et aux États Unis afin de s'assurer que les pratiques exemplaires de sécurité en transport sont communiquées et que les activités de formation et de préparation d'urgence cohérentes et à la fine pointe de la technologie sont réalisées partout en Amérique du Nord.

<https://transcaer.ca/index.php/fr/index>

## ▶ RÉTABLISSEMENT

Le rétablissement suit immédiatement l'intervention d'urgence. Elle comprend les directives de l'autorité compétente destinées à rétablir les lieux dans des conditions acceptables et peut comprendre ce qui suit :

- Maintenir le contrôle de l'accès;
- Enlever les débris (pourrait comprendre le ramassage des ordures et les besoins spéciaux en transport, comme celui des congélateurs et réfrigérateurs hors service);
- Rétablir les services publics (c'est à dire l'eau potable, l'électricité);
- Retirer les wagons déraillé;
- Fournir des services sociaux d'urgence (abris, vêtements, nourriture, etc.);
- Enquêter sur l'incident;
- Démobiliser le personnel et les ressources d'urgence, qui peuvent comprendre le service d'aide aux travailleurs d'urgence;
- Ajuster les périmètres de contrôle de la circulation;
- Continuer à transmettre les renseignements au public;
- Maintenir la sécurité dans les zones restreintes;
- Fournir un service d'aide à long terme aux résidents;
- Surveiller les opérations de nettoyage, comme la décontamination chimique et l'élimination des sols contaminés.

## ▶ PROCHAINES ÉTAPES

Ce modèle doit être utilisé par les planificateurs d'urgence des municipalités et des collectivités afin de mieux les préparer en cas d'un incident ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses. Bon nombre d'outils et de ressources sont disponibles afin d'aider à se préparer à de tels incidents.

Les municipalités et les collectivités devraient examiner régulièrement leur plan des mesures d'urgence et établir des procédures conçues pour protéger la vie et les biens dans l'éventualité d'un incident ferroviaire dans leur collectivité ou à proximité.

**Et souvenez-vous, vous n'êtes pas seuls!**



## ► ANNEXE A – FOIRE AUX QUESTIONS

### 1. Comment puis-je me préparer adéquatement si je ne possède aucune connaissance des marchandises dangereuses transportées dans ma municipalité?

Aux termes de l'ordre no 36 disponible à l'adresse suivante : <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/secure-menu-1281.html>, un agent de la planification des mesures d'urgence peut s'inscrire auprès de CANUTEC afin de recevoir les renseignements concernant les marchandises dangereuses transportées dans sa municipalité. Grâce à ces renseignements, l'agent de la planification des mesures d'urgence sera en mesure de planifier adéquatement l'intervention si un incident impliquant des marchandises dangereuses devait se produire dans sa municipalité.

### 2. De quelle manière pouvons-nous coordonner l'intervention en cas d'incident impliquant des marchandises dangereuses lorsque de multiples organismes/agences/intervenants sont présents sur les lieux de l'incident?

Transports Canada recommande fortement d'inclure un système de gestion des interventions pendant la phase de planification du plan des mesures d'urgence de la municipalité. Le système de commandement des interventions (SCI) et le commandement unifié (CU) sont des exemples de systèmes de gestion des interventions qui peuvent être utilisés pendant une urgence et qui se sont révélés efficaces.

### 3. Que signifie CANUTEC et quels services peut-il offrir à ma municipalité et aux premiers intervenants?

CANUTEC signifie Centre canadien d'urgence transport. Ses conseillers peuvent fournir des conseils par téléphone et aider dans de nombreux domaines, comme localiser une feuille de train. En collaboration avec les États Unis, le Mexique et l'Argentine, il a développé le Guide des mesures d'urgence (GMU), un outil important pour les premiers intervenants. Ils participent également aux exercices de formation avec les services d'incendie, les autorités publiques et l'industrie.

### 4. En plus des services de CANUTEC, Transports Canada peut-il fournir des ressources pendant un incident impliquant des marchandises dangereuses?

Absolument. En plus de CANUTEC, Transports Canada peut envoyer des spécialistes en mesures correctives (SMC) ou des inspecteurs du TMD sur les lieux de l'incident pour soutenir et surveiller la résolution de l'incident et fournir une orientation à la personne responsable de l'intervention de l'incident (habituellement le commandant d'intervention). Les SMC possèdent une expérience technique et une expérience des produits chimiques et ont reçu une formation sur le SCI, les wagons-citernes et les interventions d'urgence.

### 5. Quelle est la seule chose du présent document dont nous devrions nous rappeler?

S'il y a une chose dont vous devriez vous souvenir après avoir lu le présent document, c'est que vous n'êtes pas seuls. De nombreuses ressources, notamment celles présentées dans ce document, peuvent fournir de l'aide et de l'orientation pendant un incident impliquant des marchandises dangereuses.

**6. Qu'est-ce qu'un plan d'intervention d'urgence peut faire pour moi ? Que trouve-t-on dans un PIU?**

Un PIU peut fournir de l'expertise technique et de l'équipement spécialisé aux premiers intervenants qui font face aux incidents impliquant des marchandises dangereuses. Le contenu d'un PIU se trouve à l'adresse suivante : [https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/guide-aider-preparer-plan-intervention-urgence.html#Contenu\\_d'un\\_plan\\_d'intervention](https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/guide-aider-preparer-plan-intervention-urgence.html#Contenu_d'un_plan_d'intervention).

**7. Où puis-je obtenir des renseignements sur le SCI?**

Les renseignements sur le SCI se trouvent sur le site Web de SCI Canada à l'adresse suivante : <http://www.icscanada.ca/fr/home.html>. Vous trouverez des renseignements sur des sujets comme la formation, les normes et les formulaires.

**8. Les premiers intervenants peuvent-ils appeler CANUTEC afin de simuler un incident impliquant des marchandises dangereuses?**

Oui. Si les services d'incendie souhaitent simuler un incident impliquant des marchandises dangereuses, CANUTEC peut aider à planifier au préalable les exercices de formation et à y participer avec les services d'incendie. Communiquez avec CANUTEC avant d'effectuer une simulation en appelant la ligne d'information au 613 992-4624.

# ANNEXE B – DOCUMENT D'EXPÉDITION : EXEMPLE D'UNE FEUILLE DE TRAIN

Remarque : La feuille de train apparaissant ci-dessous est présentée comme un exemple. Chaque compagnie de chemin de fer utilise différents modèles pour afficher les renseignements.

```

K K EEEEE Y Y      TTTT RRRR  AAA  IIII N N
K K E   Y Y      T  R  R  A  A  I  NN N
KKK  EEE   Y      T  RRRR  AAAAA  I  N N N
K K E   Y      T  R  R  A  A  I  N N N
K K EEEEE Y      T  R  R  A  A  IIII N N
    
```

\*\*\*\*\*  
\* S U M M A R Y \*  
\* SPECIAL DANGEROUS - 1 DANGEROUS - 16 A RESIDUE - 1 B \*  
\* BAD ORDER - 2 DIMENSIONAL - 16 SPEED RESTRICTED - 1 \*  
\* POISONOUS INHALATION - 1 C ESTOPPEL - 0 HEAVY AXLE LOAD - 5 \*  
\* ERAP - 17 D RSSM - 1 \*  
\*\*\*\*\*

1 ATW 318337 FB7 L LUMBER SUPERI UP 129 80 IDAHOTIMLLC \_\_\_\_\_  
MOVING ON MWB - REQUIRES FULL BILL TO DELIVER

2 TILX 280985 T5I L FLMLQD PULJCT NS 133 59 CRUDESUPP \_\_\_\_\_  
A2 HAZMAT-US TRAIN PLACEMENT GROUP 2  
JC CDN MARSHALLING GROUP C  
JR ERAP PULLBY REQUIRED (CANADA)

\*\*\*\*\*  
\* DANGEROUS \*  
\*\*\*\*\*

W/B 691984 - 2016-11-21 \*\* DANGEROUS GOODS SHIPPING DOCUMENT \*\*  
TO: DUCK LAKE NS FROM: APPA AB  
CRUDE OIL SUPPLY CO CRUDE CO  
2100 JOHN BEAMER PARKWAY S HIGHWAY 180 EAST RANGE ROAD 8  
TUSCALOOSA AL 35102 APPA AB 50H2T0

1 TANK CAR / 82528 KG

UN1267  
PETROLEUM CRUDE OIL  
(PETROLEUM CRUDE OIL)  
CLASS 3//PG II

EMERGENCY 24-HOUR NUMBER USA (800) 424-9300  
CCN 1234  
EMERGENCY 24-HOUR NUMBER CDN (613) 996-6666  
2-A-1234

ERAP 2-1933-078 TEL (800) 265-0212

HAZMAT STCC 4910165

SHIPPER'S CERTIFICATION: BOB SMITH  
I hereby declare that the contents of this consignment are fully  
and accurately described above by the proper shipping name, and  
are classified, packaged, marked and labeled/placarded, and are in  
all respects in proper condition for transport according to applicable  
international and national governmental regulations.

3 BCOL 730298 FB7 L LUMBER SUPERI UP 118 79 HOMEDEPOT \_\_\_\_\_  
4 CRDX 20384 C3G L ASHES FTRoug 128 41 LAFARGCANADA \_\_\_\_\_  
5 FRPX 11300 A36 L PLYND DARTMO 106 66 CANWELBUIMAT \_\_\_\_\_

## Légende de la feuille de train

POINT	DESCRIPTION
1	<b>Descripteur du train :</b> « Key Train » ou « Train clé » signifie que ce train transporte <b>soit</b> un wagon chargé d'un produit toxique par inhalation (TIH), <b>soit</b> 20 wagons ou plus chargés de marchandises dangereuses.
2	<b>Sommaire du train :</b> Il présente le nombre de wagons qui sont visés par le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> et/ou qui présentent certains risques connexes (c'est-à-dire poids lourd par essieu). Les renseignements pertinents du sommaire comprennent les suivants : A. Le nombre de wagons contenant des produits qui sont considérés comme marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses spéciales présentent un risque accru pour la sécurité publique. B. Le nombre de wagons contenant des résidus de marchandises dangereuses. C. Le nombre de wagons contenant des produits toxiques par inhalation (TIH). D. Le nombre de wagons contenant des produits qui nécessitent un PIU.
3	<b>Renseignements sur les wagons :</b> À partir de la feuille de train de la page précédente, les renseignements du wagon sont présentés comme suit : « 2 TILX 280985 T5I L ». Ce regroupement indique les éléments d'information clés suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 est la position du wagon dans le train à partir de la locomotive. Dans cet exemple, ce wagon serait le deuxième wagon derrière la locomotive.</li> <li>• TILX 280985 est le numéro d'identification unique du wagon. Il associe le wagon à la feuille de train de manière à ce que le contenu de chaque wagon soit connu en tout temps.</li> <li>• T5I est le code ferroviaire pour le type de wagon. Dans cet exemple, il s'agit d'un wagon-citerne de service général.</li> <li>• L indique le statut de chargement. L signifie que le wagon est chargé (<i>loaded</i>) de produits. E signifie que le wagon est vide (<i>empty</i>). Toutefois, si un wagon vide contient des résidus de marchandises dangereuses provenant d'un chargement précédent, cela doit être indiqué sur la feuille de train (voir le point 4 ci-dessous).</li> </ul>
4	<b>Indication de marchandises dangereuses :</b> Il indique que le contenu du wagon est considéré comme une marchandise dangereuse. Le marquage « RESIDUE » remplacera le marquage « DANGEROUS » pour un wagon citerne vide contenant des résidus de marchandises dangereuses.
5	<b>Renseignements sur l'expéditeur et le destinataire :</b> Il présente l'entité qui expédie les marchandises dangereuses et leur provenance ainsi que leur destination et l'entité qui les recevra.
6	<b>Type de contenant et quantité :</b> Il décrit le principal contenant des produits (c'est-à-dire wagon-citerne, wagon-trémie, fûts, etc.) ainsi que la masse totale.
7	<b>Renseignements sur le produit :</b> Cette section comportera le numéro d'identification UN, l'appellation réglementaire, la classe de risques et le groupe d'emballage (le cas échéant) de la marchandise dangereuse.
8	<b>Numéro de téléphone d'urgence :</b> Il s'agit d'un numéro de téléphone 24 heures fourni par l'expéditeur des marchandises dangereuses.
9	<b>Renseignements du PIU :</b> Si les marchandises dangereuses transportées dans ce wagon nécessitent un plan d'intervention d'urgence (PIU) pour le transport au Canada, le numéro du PIU et le numéro de téléphone pour parler à une personne en lien avec le plan sont inclus ici.
10	<b>Attestation de l'expéditeur :</b> Chaque personne qui offre le transport d'une marchandise dangereuse doit attester que le produit est offert en transport conformément à la réglementation.

