

**GROUPE DE TRAVAIL SUR LES INTERVENTIONS  
D'URGENCE TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL ET  
RECOMMANDATIONS  
PRÉSENTÉ À LA DIRECTRICE GÉNÉRALE,  
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**



# Table des matières

Sommaire.....	1
1. Exigence de PIU pour des liquides inflammables supplémentaires.....	1
2. Formation des premiers intervenants.....	1
3. Examen et efficacité du programme de PIU.....	2
Partie I – Résumé des activités et des réunions du Groupe de travail sur les interventions d’urgence.....	3
1.1 Neuvième réunion mensuelle (19 mars 2015).....	3
PROGRAMME TRANSCAER.....	3
FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS.....	3
INITIATIVES DE TRANSPORTS CANADA RELATIVES AU PÉTROLE BRUT ET À L’ÉTHANOL.....	4
1.2 Dixième réunion mensuelle (16 avril 2015).....	4
1.3 Onzième réunion mensuelle (14 mai 2015).....	5
1.4 Les 1 <sup>er</sup> et 2 juin 2015, à Calgary (Alberta).....	5
1.5 Douzième réunion mensuelle (11 juin 2015).....	6
1.6 Initiatives du GTIU en matière de formation.....	6
Présentation d’une nouvelle norme de formation sur les liquides inflammables à la <i>National Fire Protection Association</i> .....	6
Atelier de la NFPA pour l’élaboration de lignes directrices provisoires.....	7
Sondage auprès des services d’incendie du Canada.....	7
Élaboration de la formation de base (introduction).....	7
Élaboration de la formation aux niveaux opérationnel et spécialisé.....	8
Collaborateurs du GTIU.....	9
Partie II – Conclusions et recommandations du Groupe de travail.....	10
2.1 Exigence de PIU pour des liquides inflammables supplémentaires.....	10
2.1.1. Catégorisation des liquides inflammables et établissement de l’ordre de priorité.....	10

2.1.2.	Constatations et conclusions .....	14
2.1.3.	Recommandations : Intégration de produits dans le programme de PIU .....	15
2.2	Formation à l'intention des premiers intervenants .....	16
2.2.1.	Analyse et constatations .....	16
2.2.2.	Recommandations .....	20
2.3.	Amélioration et efficacité du programme de PIU .....	21
2.3.1.	Clarifier l'activation d'un PIU .....	22
2.3.2.	Se pencher sur les défis de coordination générés par la mise en œuvre de plans multiples pour le même incident.....	28
2.3.3.	Cerner les besoins en matière de données du programme de PIU aux fins d'assurer son amélioration continue et une surveillance efficace .....	30
2.3.4.	Améliorer les communications et l'échange de renseignements.....	33
2.3.5.	Recommandations .....	34
Partie III – Prochaines étapes .....		35
Partie IV – Conclusions.....		36
ANNEXE A : Matières de la classe 3 (GE I, II et III) de priorités 2 à 4 pour ce qui est du potentiel d'inclusion dans le programme de PIU .....		38
ANNEXE B : Recommandations formulées par le Groupe de travail à ce jour .....		40



## Sommaire

Le présent document est le troisième rapport trimestriel du Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) présenté à la directrice générale de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (Direction générale du TMD). Trois sujets sont traités dans ce rapport :

### 1. Exigence de PIU pour des liquides inflammables supplémentaires

Deux experts en la matière (EM) ont été mandatés par le GTIU pour développer une méthode de classement par ordre de priorité des liquides inflammables de la classe 3 selon leurs propriétés physiques et chimiques. Sur 346 liquides inflammables primaires de la classe 3 (groupes d'emballage I, II et III), les experts ont identifié 43 produits ayant reçu le niveau de priorité 1 pour une éventuelle inclusion dans le programme de plans d'intervention d'urgence (PIU).

Le Groupe de travail recommande de se servir des résultats des experts pour évaluer les produits qui sont transportés par train, les quantités transportées et la fréquence des convois afin de déterminer les produits qui, le cas échéant, devraient être ajoutés au programme de PIU. Les membres recommandent également que les experts étendent leurs recherches aux autres liquides inflammables de la classe 3 dans les classes subsidiaires de même qu'aux autres produits relevant de la classe 3 (subsidiaire).

### 2. Formation des premiers intervenants

La nécessité d'offrir de la formation spécialisée sur les liquides inflammables à certains pompiers est claire, surtout à ceux qui œuvrent au sein ou à proximité des collectivités dans lesquelles des liquides inflammables sont transportés par chemin de fer. Il n'existe présentement au Canada aucun centre ou programme de formation spécialisée de lutte contre les incendies visant les liquides inflammables.

Les membres du GTIU ont entrepris plusieurs démarches afin de combler ces lacunes :

- a) Le Groupe de travail a réussi à convaincre le conseil des normes de la *National Fire Protection Association* (NFPA) de développer une nouvelle norme relative à la formation spécialisée sur les liquides inflammables.
- b) Les membres ont cerné les principaux éléments des lignes directrices provisoires destinées aux premiers intervenants en attendant l'élaboration de la norme de la NFPA.
- c) Un programme de formation à trois composantes s'adressant aux premiers intervenants et aux planificateurs d'urgence, est en cours d'élaboration. La première composante, une présentation en ligne offrant de l'information de base sur les liquides inflammables au Canada, est élaborée par l'Association

canadienne des chefs pompiers (ACCP) et l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP).

- d) Deux autres composantes du programme permettront d'offrir aux répondants de la formation de niveau opérationnel (pratique) et de niveau technique spécialisé dans des centres de formation canadiens.

### **3. Examen et efficacité du programme de PIU**

Des précisions sont nécessaires sur la façon d'activer un PIU, les situations justifiant l'activation et les personnes ayant le pouvoir de le faire. Il conviendrait de différencier l'obligation de signaler un incident en vertu de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Règlement sur le TMD)* et des exigences aux termes de la partie 7 du Règlement. Les membres conviennent qu'un PIU peut être activé en appelant le détenteur du PIU, après quoi sera tenue une évaluation, en consultation avec un conseiller technique du PIU, en vue de décider s'il conviendra de fournir des conseils par téléphone ou de déployer une équipe d'intervention complète sur les lieux de l'incident. Les situations où de multiples plans sont activés pour le même incident par différents organismes peuvent créer des difficultés en ce qui a trait à la coordination de l'intervention. L'activation du plan d'intervention d'urgence d'un transporteur au lieu du PIU approuvé par Transports Canada pose également des défis en vue d'accorder la priorité à la sécurité du public durant les activités d'intervention. Les PIU sont conçus pour compléter le plan d'urgence de la collectivité et le plan d'intervention d'urgence des transporteurs.

La publication des éléments communs ou des composantes normalisées d'un PIU pour chaque classe de marchandises dangereuses, à commencer par les liquides inflammables, offre des avantages tant aux niveaux de la planification que des interventions. Les planifications et les premiers intervenants ont ainsi accès à l'information générale sur les niveaux de service auxquels ils peuvent s'attendre en ce qui a trait aux connaissances et à l'équipement spécialisés en cas d'incident. Cette approche ferait mieux connaître le programme et faciliterait la coordination des interventions.

On peut améliorer davantage le programme de PIU en surveillant la façon dont il atteint son objectif ultime d'accroître la sécurité du public. Le Groupe de travail recommande d'établir des critères de rendement à l'égard des PIU afin d'évaluer les quatre résultats escomptés cernés par ses membres : fournir des services d'intervention qui sont en temps opportun, appropriés, sécuritaires et coordonnés (TASC).

Il a été convenu que les compagnies de chemin de fer devraient fournir à CANUTEC les renseignements de la feuille de train, sous forme électronique, dès qu'elles sont mises au courant d'un incident ferroviaire mettant en cause le rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses.

# **Partie I – Résumé des activités et des réunions du Groupe de travail sur les interventions d'urgence**

Entre mars et juin 2015, le groupe de travail a tenu quatre réunions mensuelles. Trois sous-groupes ont été mis sur pied et leurs membres se sont rencontrés bimensuellement. À la suite d'un atelier tenu par la NFPA en mars, un groupe de discussion réunissant 20 participants a été créé en avril 2015 afin d'identifier les composantes et de commencer l'élaboration d'un programme de formation pour les premiers intervenants. Le groupe de discussion a tenu une réunion en avril et en juin 2015 à Calgary (Alberta).

## **1.1 Neuvième réunion mensuelle (19 mars 2015)**

Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, a assisté à cette réunion et a, du même coup, remercié les membres du GTIU pour leur travail et leur dévouement. Elle a également signalé que Transports Canada avait déjà mis en œuvre la plupart des recommandations qui lui ont été présentées.

En plus de pouvoir obtenir des mises à jour des sous-groupes 3 et 5, les membres ont eu droit à trois présentations :

### **PROGRAMME TRANSCAER**

Kara Edwards, représentante de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC), a présenté le programme TRANSCAER, un programme national conçu pour veiller à ce que les collectivités soient au fait des marchandises dangereuses transportées sur leur territoire.

### **FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS**

Andrée Chénard, représentante de la Fédération canadienne des municipalités (FCM), a effectué une présentation sur les priorités et attentes en matière de sécurité ferroviaire de la FCM :

- accès à des données en temps réel et échange d'information avec les premiers intervenants des municipalités lors d'un incident;
- clarté accrue par rapport au type de soutien disponible pour les premiers intervenants locaux dans le cadre du programme de PIU et communications améliorées au sujet du programme aux collectivités;
- solution durable et « fabriquée au Canada » afin d'offrir une formation en tenant compte de la diversité régionale et géographique.

Elle a également exprimé les préoccupations des collectivités par rapport à l'application de l'ordre préventif n° 32, par exemple les ententes de non-divulgence que le personnel municipal doit signer avant d'accéder aux données. Le processus est considéré comme



intimidant étant donné qu'il prévoit des sanctions juridiques en cas de divulgation non autorisée. La FCM recommande d'améliorer la façon dont les ententes de non-divulgation sont communiquées en s'assurant que le personnel municipal sait avec qui il peut communiquer.

## **INITIATIVES DE TRANSPORTS CANADA RELATIVES AU PÉTROLE BRUT ET À L'ÉTHANOL**

Monica Blaney, représentante de Transports Canada, a présenté la cartographie du transport ferroviaire du pétrole brut et de l'éthanol de son groupe. Le Système d'information géographique (SIG) est l'outil de cartographie/logiciel utilisé par Transports Canada pour cartographier les emplacements où se trouvent des marchandises dangereuses et les centres d'activité selon l'information accessible au public. Il permet de repérer les détaillants, les fabricants et les fournisseurs et peut indiquer l'emplacement de certaines infrastructures comme les postes d'incendie, les écoles, les hôpitaux et les voies ferrées au Canada. La cartographie permet d'obtenir des données importantes à des fins d'analyse spatiale et des risques. Le système permet de faire le suivi des postes d'incendie par rapport à la population et par rapport aux voies ferrées et de dégager de l'information utile aux fins de la planification des interventions d'urgence. Les membres estiment que la cartographie de ces données pourrait être utile aux équipes d'intervention, en particulier si la carte indique l'emplacement de la mousse extinctrice, des prises d'eau et de l'équipement.

Les membres ont également discuté de la possibilité de prolonger les travaux du Groupe de travail au-delà de la date limite du 15 juin 2015, en proposant la tenue de séances s'échelonnant sur deux ou trois jours consécutifs. Les membres sont déterminés à produire des résultats.

### **1.2 Dixième réunion mensuelle (16 avril 2015)**

Jim Bird, représentant de l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques (ACPCS), a présenté l'ACPCS et son rôle dans le transport des marchandises dangereuses au Canada. M. Bird a expliqué que l'Association regroupe une vaste gamme d'entreprises de distribution de produits chimiques et qu'elle permet « de favoriser l'unité au sein de l'industrie, d'encourager les affaires en plus de renvoyer une image positive de cette industrie auprès du public et des collectivités » [traduction].

On a discuté des mises à jour sur les activités des sous-groupes 3 et 5. Le Secrétariat du GTIU a confirmé que le mandat du GTIU devrait être achevé d'ici la fin de juin 2015, mais que tout travail accompli par Transports Canada en réponse aux recommandations du GTIU au cours de l'été sera signalé aux membres à l'automne 2015 (que ce soit en personne ou par échange de correspondance). Les membres du GTIU seront également consultés avant le dépôt du rapport final attendu par la ministre des Transports avant la fin de juillet 2015.

### **1.3 Onzième réunion mensuelle (14 mai 2015)**

Simon Despatie d'Environnement Canada a fait une présentation sur le *Programme environnemental d'Environnement Canada* et sur les éléments à prendre en compte lors d'incidents impliquant des liquides inflammables. Il a insisté sur le fait que la sécurité publique et la santé de la population étaient les priorités du programme. Il a aussi ajouté que le programme contient des éléments cruciaux permettant de minimiser les effets d'un incident sur l'environnement. Le président a indiqué qu'une partie de la norme de la NFPA est consacrée au respect de l'environnement et que ceci se reflète dans ses mesures. De plus, il a indiqué que le matériel de formation en ligne pour les premiers intervenants, actuellement élaboré par les membres du sous-groupe 5, comprendra de l'information sur les considérations environnementales, puisque cette information bénéficiera à l'ensemble de la communauté des premiers intervenants.

Les membres ont également eu droit à une présentation de Clive Law, directeur, Conformité et interventions de la Direction générale du TMD, Transports Canada, sur la sensibilisation à la sécurité lors du TMD et sur les PIU. Il a précisé que l'expéditeur de marchandises dangereuses est le seul qui peut décider d'activer son plan d'intervention d'urgence et indiqué que le détenteur du PIU peut être tenu responsable si, intentionnellement, il n'utilise pas un PIU approuvé conformément au *Règlement sur le TMD*. Les compagnies de chemin de fer canadiennes de catégorie 1 dont les convois de marchandises dangereuses traversent des collectivités doivent s'assurer de donner aux collectivités visées l'accès à l'information requise en vertu de l'ordre préventif n° 32. Les collectivités devraient également connaître leurs propres ressources pour élaborer un plan d'intervention d'urgence en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses dans leur secteur de compétence.

Dans le cadre de son programme de sécurité permanent, la DG du TMD peut fournir aux collectivités des outils susceptibles de les aider à élaborer un plan d'intervention générique en cas d'urgences liées à des marchandises dangereuses.

Les membres ont obtenu les résultats des travaux d'analyse exécutés par les EM sur la catégorisation des liquides inflammables et ont examiné et accepté les recommandations soumises au GTIU par le sous-groupe 3 (se reporter aux recommandations 20 à 23).

### **1.4 Les 1<sup>er</sup> et 2 juin 2015, à Calgary (Alberta)**

Un groupe de 20 participants s'est réuni à Calgary pour élaborer une trousse de formation générale en ligne pour les premiers intervenants. Les membres du groupe se sont servis des programmes en ligne de *l'Association of American Railroads* et du *American Petroleum Institute* à titre de modèle afin d'y intégrer du contenu canadien. La documentation ainsi produite sera traduite en français.

## 1.5 Douzième réunion mensuelle (11 juin 2015)

Helena Borges, sous-ministre adjointe, Transports Canada, a assisté à la réunion et félicité les membres du GTIU pour leur bon travail. Elle a souligné le nombre impressionnant de réunions tenues au cours de la dernière année et s'est montrée satisfaite du rythme auquel les travaux du GTIU progressent.

Michel Cloutier, EM, a présenté aux membres un résumé des constatations portant sur les matières de la classe 3 (groupe d'emballage III) devant éventuellement être incluses dans le programme de PIU. Les EM ont élaboré une méthode axée sur les dangers pour identifier, analyser et classer les produits ainsi que pour établir l'ordre de priorité de quelque 900 liquides inflammables en fonction de leurs comportements physicochimiques et des dangers inhérents. Les EM ont consigné leurs conclusions dans un rapport présenté au Groupe de travail. Les membres du GTIU ont convenu que la DG du TMD devrait s'appuyer sur les travaux des EM et poursuivre l'analyse en utilisant les constatations ainsi qu'en menant une évaluation fondée sur une méthode axée sur les risques qui tiendrait compte, à tout le moins, des facteurs suivants :

- le transport par train dans des wagons-citernes;
- le volume, la fréquence et le trajet des convois;
- d'autres facteurs relatifs au transport et à la sécurité publique.

Par ailleurs, le Groupe de travail a recommandé que l'équipe d'analyse de la sécurité du TMD de la Direction générale poursuive son travail de cartographie des routes de transport, et que l'analyse des volumes de liquides inflammables de la classe 3 se poursuivent et comprennent les produits supplémentaires qui pourraient être transportés par wagon en grand volume sur les chemins de fer. La DG du TMD poursuit ses travaux de cartographie des corridors de transport ferroviaire des liquides inflammables en plus de dresser le portrait du volume et de la fréquence des convois.

## 1.6 Initiatives du GTIU en matière de formation

### **Présentation d'une nouvelle norme de formation sur les liquides inflammables à la *National Fire Protection Association***

Afin de combler le manque de formation spécialisée sur les liquides inflammables, les membres ont convenu de soumettre un « Formulaire de lancement de nouveau projet » au conseil des normes de la NFPA afin qu'il examine une nouvelle proposition de norme sur les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des liquides inflammables – trains inflammables à risque élevé (HHFT). La soumission a été déposée par le Secrétariat du GTIU le 27 janvier 2015. En juin 2015, le conseil des normes de la NFPA a accepté la proposition et prévoyait débiter les discussions concernant la nouvelle norme au cours de l'été 2015.

De plus amples renseignements sur le projet – Compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des liquides inflammables – trains inflammables à risque élevé (HHFT) – se trouvent sur le site Web de la NFPA :

<http://www.nfpa.org/competenciesforresponderstohhft> (disponible en anglais seulement).

## **Atelier de la NFPA pour l'élaboration de lignes directrices provisoires**

Dans l'intervalle, étant donné que ce processus peut prendre jusqu'à deux ans, le Secrétariat du GTIU a organisé un atelier sur la formation parrainé par la NFPA le 18 mars 2015. Les représentants de la NFPA et les intervenants du GTIU ont uni leurs forces en vue d'établir un plan visant l'élaboration de normes et d'autres mesures concernant les compétences des intervenants d'urgence lors d'incidents de transport mettant en cause des liquides inflammables. Au cours de l'atelier, les participants ont cerné les principaux éléments des lignes directrices requises en attendant que soit élaborée la nouvelle norme.

## **Sondage auprès des services d'incendie du Canada**

En mai 2015, Transports Canada, avec l'appui de l'ACCP et du Conseil canadien des directeurs provinciaux et des commissaires des incendies, a lancé un sondage auprès des services d'incendie à l'échelle du Canada.

L'objectif de ce sondage est de cartographier l'emplacement de chaque service d'incendie et caserne de pompiers, leurs sources d'alimentation en eau et les points d'accès à la mousse extinctrice de type B par les services d'incendie en vue de faciliter l'élaboration de plans d'urgence communautaires (y compris la planification des services d'entraide) en cas d'incidents mettant en cause des liquides inflammables, en particulier le pétrole brut et l'éthanol, qui sont actuellement transportés en grandes quantités dans de nombreuses collectivités canadiennes. Le sondage fournira des renseignements plus complets qui aideront les services d'incendie dans leurs interventions en cas d'incidents dans lesquels des marchandises dangereuses sont en cause.

Transports Canada utilisera ces renseignements afin d'établir et de tenir une base de données à laquelle auront accès les services d'incendie ayant répondu au sondage.

## **Élaboration de la formation de base (introduction)**

L'ACCP et l'ACPP dirigent un groupe de discussion ayant pour mandat l'élaboration d'un programme de formation en ligne offrant de l'information générale sur les liquides inflammables.

Les membres proposent de concevoir le programme à l'aide de contenu et de références dans les deux langues officielles. L'information générale sur les liquides inflammables comprendrait, entre autres sujets, un sommaire du cadre réglementaire

canadien et des services comme CANUTEC et les spécialistes des mesures correctives de la DG du TMD.

Les membres ont suggéré de modeler le programme en ligne sur deux précédents : Le premier est un programme établi avec l'Institut canadien des engrais (ICE) et l'ACCP et est intitulé « *Anhydrous Ammonia Awareness for First Responders* » (programme de sensibilisation à l'ammoniac anhydre pour les premiers intervenants) et le second est un cours en ligne mis au point par l'Association of American Railroads et l'American Petroleum Institute et est intitulé « *Crude Oil by Rail Response Safety Course* » (cours sur la sécurité liée aux interventions mettant en cause du pétrole brut transporté par train).

Le groupe de discussion a entrepris l'élaboration de ce produit. Les participants ont assisté aux deux réunions organisées par ENFORM à Calgary en mars et en juin 2015. On s'attend à ce qu'ils achèvent leurs travaux d'ici la fin d'août 2015.

### **Élaboration de la formation aux niveaux opérationnel et spécialisé**

Le programme de formation engloberait un niveau opérationnel (pratique) et un niveau spécialisé. Ces deux niveaux seraient conçus dans le but d'être offerts dans les écoles de pompiers provinciales ou dans des centres de formation des services d'incendie comme le Collège des pompiers de l'Ontario de Gravenhurst (Ontario), le *Justice Institute of British Columbia* (Colombie-Britannique) et l'École nationale des pompiers du Québec (Québec).

Une fois mis au point, le programme serait tenu et mis à jour lorsque de nouvelles normes et de nouveaux renseignements deviendront disponibles pour refléter les normes les plus récentes et les pratiques exemplaires de la NFPA.

Il n'est pas nécessaire que tous les pompiers reçoivent une telle formation spécialisée. Cependant, il faudrait de toute évidence disposer d'un certain nombre de spécialistes dans ce domaine, surtout au sein ou à proximité des collectivités par lesquelles des liquides inflammables sont transportés par chemin de fer.

Les normes du programme de formation spécialisée doivent refléter le cadre réglementaire canadien et être disponibles dans les deux langues officielles. Plus particulièrement, le programme doit traiter des sujets suivants :

- la complexité et les risques que pose le rejet d'une grande quantité de liquides inflammables causée par la fuite de multiples wagons-citernes;
- les compétences requises pour fournir des conseils stratégiques et tactiques aux commandants en cas d'incidents majeurs dans le transport de liquides inflammables; ces conseillers pourraient être désignés sous le nom de techniciens des matières dangereuses-liquides inflammables spécialisés dans le transport;

- les stratégies de maîtrise des incendies majeurs de liquides inflammables (incendies de classe B) résultant d'incidents de transport;
- comment appliquer la mousse extinctrice, comme la AFFF ou la AR-AFFF, ce qui comprend le ratio adéquat de mousse et d'eau (habituellement de 3 % à 6 %), l'application adéquate, de façon à ne pas agiter le liquide inflammable, et son application à un débit suffisant pour venir à bout de la chaleur dégagée par le feu et couvrir la surface du liquide inflammable;
- comment utiliser l'équipement spécialisé apporté sur les lieux d'un incident, comme les remorques de mousse, les injecteurs, les lances, etc.

## **Collaborateurs du GTIU**

Le GTIU a sollicité l'aide et les conseils de nombreux organismes, lesquels ont grandement participé et se sont montrés très disposés à prêter assistance afin de mettre au point et d'offrir un nouveau programme de formation pour les premiers intervenants canadiens. Les collaborateurs sont :

ENFORM, plaque tournante en matière sécurité au sein de l'industrie du pétrole et du gaz, fait la promotion de saines pratiques en matière de santé et de sécurité par l'entremise de la planification de la gestion de la sécurité, en plus d'offrir de la formation novatrice, la certification, les services et les ressources requises.

TRANSCAER, qui est l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport, a investi énormément d'efforts afin de créer ces nouvelles normes et de mettre sur pied et le programme de formation et l'offrir aux collectivités.

La *Renewable Fuels Association* est la voix officielle de l'industrie de l'éthanol aux États-Unis et a gracieusement fourni son programme de formation pour qu'il soit adapté au pétrole brut.

L'Institut canadien des engrais (ICE) a travaillé en collaboration avec l'ACCP pour élaborer un programme de formation intitulé : *Anhydrous Ammonia Awareness for First Responders* (sensibilisation à l'ammoniac anhydre pour les premiers intervenants). Le concept sur lequel est fondé ce programme sert de modèle dans l'élaboration en cours du programme de formation de base en ligne sur les liquides inflammables à l'intention des premiers intervenants.

## Partie II – Conclusions et recommandations du Groupe de travail

### 2.1 Exigence de PIU pour des liquides inflammables supplémentaires

Conformément à son mandat, le Groupe de travail a utilisé une approche axée sur les risques afin d'examiner la possibilité d'élargir le programme de PIU à d'autres liquides inflammables de la classe 3 qui n'étaient pas énumérés dans l'ordre préventif n° 33. En vue d'appuyer le Groupe de travail, deux experts en la matière (EM) ont eu pour tâche d'examiner les liquides inflammables.

#### 2.1.1. Catégorisation des liquides inflammables et établissement de l'ordre de priorité

##### Portée de l'analyse

Les experts en la matière avaient pour mandat de créer un inventaire de tous les liquides inflammables de la classe 3, groupes d'emballage I, II et III, d'élaborer et de documenter des critères et une méthodologie axée sur les dangers, d'évaluer les propriétés et les comportements physiques et chimiques des produits, de trier les liquides inflammables par catégorie en se fondant sur les dangers inhérents et d'en établir l'ordre de priorité.

##### Méthodologie

Les EM ont eu recours à une méthodologie axée sur les dangers pour définir les critères permettant de différencier les liquides inflammables. Ils ont recueilli des données sur les caractéristiques de chaque matière, notamment les propriétés physiques et chimiques tel que le point d'ébullition, le point d'éclair, la polymérisation éventuelle, les peroxydes explosifs et les procédures de manutention particulières (tel que la réaction avec l'oxygène) ainsi que les données toxicologiques, en utilisant les documents de référence suivants :

- la plus récente version de l'annexe 1 du *Règlement sur le TMD* (DORS/2014-306);
- le paragraphe 172.101 du tableau des matières dangereuses, titre 49 du CFR des États-Unis; et
- le numéro de page du *Guide des mesures d'urgence* (Édition 2012).

Ils ont également pris en considération les données toxicologiques afin d'analyser le facteur cancérigène, l'hypersensibilité d'origine environnementale (HOE), la polymérisation, le *Règlement fédéral sur les halocarbures* (NFPA) et les seuils de la *Clean Air Act* des États-Unis. Les effets du climat canadien ainsi que les conditions



défavorables relatives aux incendies qui peuvent prévaloir lors d'un incident de transport ont également été pris en considération.

Tôt dans la mise en œuvre du projet, il a été décidé d'élargir la portée de ce dernier afin d'inclure toutes les matières de la classe 3 dans la classification primaire et subsidiaire, ce qui s'est soldé par 663 matières à analyser, parmi lesquelles la priorité a été accordée aux matières de la classe 3 des groupes d'emballage I, II et III (ne relevant pas de la classe subsidiaire). De ces 663 matières, 369 ont été désignées comme appartenant à la classe 3 (primaire), desquelles 23 avaient été classées comme pouvant nécessiter un PIU, laissant 346 matières à analyser et à classer en ordre de priorité.

Les constatations et conclusions des EM ont été consignées dans un rapport ayant été présenté au Groupe de travail le 11 juin 2015.

### **Analyse et constatations**

Les EM ont constaté que, lorsqu'ils sont exposés à des conditions de grande chaleur, les liquides inflammables ayant un point d'ébullition inférieur et un point d'éclair inférieur présentaient un degré de danger plus important lors d'incidents impliquant un incendie. Ces incidents nécessiteraient la présence d'équipes d'intervention d'urgence spécialisées pour évaluer les risques et déterminer si des procédures d'intervention d'urgence spécialisées sont requises pour gérer la situation de manière sécuritaire.

Dans le but de catégoriser les liquides inflammables d'intérêt afin d'effectuer une évaluation plus poussée, les critères figurant au tableau 1 ont été établis pour les liquides inflammables de la classe 3, groupes d'emballage I, II et III.

**Lorsqu'ils sont exposés à des conditions de grande chaleur, les liquides inflammables ayant un point d'ébullition inférieur et un point d'éclair inférieur présentaient un degré de danger plus important lors d'incidents impliquant un incendie.**



**Tableau 1: Critères de catégorisation des matières de la classe 3, groupes d'emballage I, II et III**

Critères	Description	Classe 3, GE I	Classe 3, GE II	Classe 3 GE III
1	Le point d'ébullition initial est inférieur ou égal à 35°C ( <i>Règlement sur le TMD</i> )	Oui	s/o	s/o
2	Le point d'éclair est inférieur ou égal à -25°C (la température moyenne mensuelle le long des corridors de transport ferroviaire est supérieure à cette température)	Oui	Oui	s/o
3	Danger de polymérisation éventuelle (habituellement, une perte d'inhibiteurs et de stabilisateurs)	Oui	Oui	Oui
4	Peut former des peroxydes explosifs sous certaines conditions (p. ex. exposition à des températures élevées)	Oui	Oui	Oui
5	Exige des procédures de manutention particulières (p. ex. en raison de la réaction avec l'oxygène)	Oui	Oui	Oui
6	Possiblement cancérigène	Oui	Oui	Oui

Les catégories sont présentées par ordre décroissant de priorité, la catégorie 1 représentant les matières à prioriser pour l'établissement d'un PIU. Les produits présentant un grand danger répondent à la plupart des critères et sont désignés par la mention « Priorité 1 ».

**Matières de la classe 3 (groupes d'emballage I, II et III) désignées comme « Priorité 1 »**

Des 346 liquides inflammables de la classe 3 (primaire), les EM ont cerné 43 matières de la classe 3 (groupes d'emballage I, II et III) qui répondent aux critères de danger élevé. Celles-ci ont donc été classées « Priorité 1 » afin d'être éventuellement incluses dans le programme de PIU. Le tableau 2 énumère les numéros UN prioritaires pour les groupes d'emballage I, II et III.

**Tableau 2 : Matières de la classe 3 désignées « Priorité 1 » pour l'intégration éventuelle dans le programme de PIU (43 matières au total)**

Priorité 1 : 43 matières	
Critères	GE I
1, 2, 3, 4, 5 et 6	UN1303, Chlorure de vinylidène stabilisé
1, 2, 3, 4 et 6	UN1218, Isoprène, stabilisé
1, 2, 3 et 4	UN1167, Éther vinylique stabilisé et UN1302, Éther éthylvinylique stabilisé
1, 2, 3 et 6	UN1280, Oxyde de propylène
1, 2, et 3	UN2456, Chloro-2 propène
	UN1989, Aldéhydes, N.S.A.
	UN1987, Alcools, N.S.A.
Critères	GE II
2, 3, 4, 5 et 6	UN1275, Aldéhyde propionique
2, 3, 4 et 6	UN2056, Tétrahydrofuranne
2, 3 et 4	UN1088, Acétal
2, 3 et 6	UN3022, Oxyde de butène stabilisé
2 et 3	UN2458, Hexadiènes et UN2460, Méthyl-2 butène-2
3, 4 et 6	UN1301, Acétate de vinyle stabilisé
3, 4 et 5	UN2251, Norbornadiène-2,5, stabilise et UN2358, Cyclooctatétraène
3 et 6	UN1917, Acrylate d'éthyle stabilisé et UN2554, Chlorure de méthylallyle
3 et 4	UN1247, Méthacrylate de méthyle monomère stabilisé, UN1304, Éther isobutylvinylique stabilisé, UN2309, Octadiène et UN2352, Éther butylvinylique stabilisé
3	UN1150, Dichloro-1,2 étylène, UN1246, Méthylisopropénylecétone stabilisée, UN1919, Acrylate de méthyle stabilisé, UN2277, Méthacrylate d'éthyle stabilisé, UN2403, acétate d'isopropényle et UN2838, Butyrate de vinyle stabilisé
Critères	GE III
3, 4 et 6	UN2055, Styrène monomère stabilisé
3 et 4	UN2048, Dicyclopentadiène
3 et 6	UN1133, Adhésifs contenant un liquide inflammable et UN2303, Isopropénylebenzène
3	UN2227, Méthacrylate de n-butyle stabilisé, UN2245, Cyclopentanone, UN2283, Méthacrylate d'isobutyle stabilisé, UN2348, Acrylates de butyle stabilisés, UN2520, Cyclooctadiènes, UN2527, Acrylate d'isobutyle stabilisé, UN2607, Acroléine, dimère stabilisé, UN2618, Vinytolunènes stabilisés, UN2947, Chloracétate d'isopropyle et UN3269, Trousse de résine polyester

## **Matières de la classe 3, groupes d'emballage I, II et III classées « Priorités 2 à 4 »**

Les autres matières de la classe 3, groupes d'emballage I, II et III, qui ne respectent pas les critères de la « Priorité 1 » ont été cernées et classées comme suit :

- Priorité 2 : 10 matières
- Priorité 3 : 22 matières
- Priorité 4 : 61 matières

Une liste détaillée des matières classées selon les priorités 2 à 4 est fournie à l'annexe A.

### **2.1.2. Constatations et conclusions**

Des 346 liquides inflammables primaires de la classe 3 (groupes d'emballage I, II et III), les EM ont relevé 43 produits de « Priorité 1 » pour une éventuelle intégration dans le programme des plans d'intervention d'urgence (PIU).

**43 produits sont de « Priorité 1 » en ce qui a trait à une éventuelle intégration dans le programme de PIU.**

Les membres du Groupe de travail ont accepté les conclusions des EM et convenu de passer aux étapes suivantes :

- Les EM doivent poursuivre leur analyse des liquides inflammables afin d'inclure d'autres produits de la classe 3 dans les classes subsidiaires et d'autres marchandises dangereuses dans une classe 3 subsidiaire. Cette analyse ciblerait les dispositions suivantes : 3(6.1); 3(8); 3(6.1)(8); 4.3(3); 4.3(3)(8); 6.1(3); 6.1(3)(8); 6.1(4.3)(8); 8(3) et 8(3)(6.1).
- Il faut mener une évaluation afin de déterminer si les 43 produits cernés sont transportés par train, établir les volumes et les itinéraires de transport et évaluer d'autres facteurs liés à la sécurité du public. Le Groupe de travail ne connaissait pas l'information relative aux volumes de liquides inflammables puisque la législation impose des restrictions à Transports Canada eu égard à la communication de cette information. Par conséquent, les membres n'étaient pas en mesure de mener à bien l'évaluation et de déterminer s'il convenait ou non d'inclure les produits cernés dans le programme de PIU. Par conséquent, le Groupe de travail recommande que la DG du TMD réalise une évaluation subséquente aux constatations des EM en empruntant un processus axé sur les risques tenant compte, au minimum, des quatre facteurs suivants :
  - le mode de transport;
  - les contenants;
  - le volume, la fréquence et le trajet; et

- d'autres facteurs relatifs au transport et à la sécurité publique.

### **2.1.3.Recommandations : Intégration de produits dans le programme de PIU**

En se basant sur les résultats des travaux réalisés par les EM, le Groupe de travail propose les recommandations suivantes aux fins d'examen par Transports Canada.

#### **Recommandation n° 20**

En effectuant l'évaluation du risque dans la détermination des produits qui nécessitent un PIU, tenir compte des éléments suivants :

- les conclusions des experts en la matière (EM) concernant les comportements physico-chimiques des liquides inflammables de la classe 3 (GE I et II) consignés dans le rapport des EM du 12 avril 2015 (présenté au sous-groupe 3 du GTIU en avril 2015); et
- le volume des produits transportés par train.

#### **Recommandation n° 21**

Les experts en la matière doivent poursuivre leur travail de catégorisation technique des liquides inflammables de la classe 3 fondée sur les comportements physico-chimiques selon l'ordre de priorité suivant :

- (1) Classe 3 (GE III)
- (2) Classe 3 (6.1)(8); Classe 3(8)
- (3) Classe 4.3(3); Classe 4.3(3)(8)
- (4) Classe 6.1 (3); Classe 6.1(3)(8); Classe 6.1(4.3)(3)
- (5) Classe 8(3); Classe 8(3)(6.1)

#### **Recommandation n° 22**

Poursuivre le travail de cartographie entrepris par le personnel du TMD en ce qui a trait aux routes de transport et aux volumes des liquides inflammables de la classe 3, et inclure les produits supplémentaires qui pourraient être transportés par train en grand volume dans des wagons-citernes.

#### **Recommandation n° 23**

Établir un programme d'évaluation du rendement permettant d'évaluer périodiquement l'efficacité du programme de PIU pour les liquides inflammables, tout en tenant compte des changements, tels que les tendances dans le domaine du transport, et envisager la modification des exigences liées aux produits faisant l'objet d'un PIU afin d'assurer l'atteinte des objectifs stratégiques.

## **2.2 Formation à l'intention des premiers intervenants**

Le Groupe de travail a rapidement cerné un enjeu majeur, soit la nécessité d'axer les efforts sur la capacité des premiers intervenants de gérer des déversements ou des incendies de liquides inflammables compte tenu des possibilités de formation et d'acquisition de connaissances restreintes de la communauté des intervenants. Un autre défi est la capacité limitée des collectivités de petite taille ou éloignées de financer adéquatement les ressources et la formation nécessaires pour intervenir en cas d'incident impliquant des liquides inflammables. Puisque les données disponibles font état d'une augmentation du volume de liquides inflammables de la classe 3 transportés par chemin de fer au cours des dernières années, la question de la capacité d'intervention en cas d'urgence ne peut pas être prise à la légère.

Les membres ont discuté de la meilleure façon de combler les éventuelles lacunes du programme de formation actuel destiné aux premiers intervenants au Canada. La discussion a porté en partie sur la détermination des installations et ressources de formation existantes et potentielles au Canada. Un groupe de discussion a été mis sur pied afin de cerner les composantes clés d'un programme de formation qui reflèterait le contexte canadien.

### **2.2.1. Analyse et constatations**

Il a été constaté, à la suite de l'événement catastrophique survenu à Lac-Mégantic, que les pompiers et les premiers intervenants ne sont ni préparés ni équipés pour mener les opérations d'extinction d'incendie requises au cours d'incendies et d'explosions de liquides inflammables de si grande envergure. Plusieurs raisons expliquent cette situation :

- les pompiers sont formés pour combattre des incendies de structure mais ne sont pas adéquatement formés pour intervenir au cours d'incidents majeurs pouvant occasionner des déversements ou des incendies de liquides inflammables;
- les premiers intervenants ne sont pas toujours au courant des ressources qui peuvent être mises à leur disposition, comme les PIU ou les spécialistes des mesures correctives (SMC);
- les premiers intervenants n'ont pas les connaissances ni l'expérience requises pour utiliser efficacement certains des équipements spécialisés qui peuvent être mis à leur disposition au cours d'incidents dans lesquels des liquides inflammables sont en cause;
- les ressources limitées des collectivités de petite taille et éloignées (les fonds pour avoir accès à des programmes, des installations, de l'équipement de formation spécialisée) ne permettent pas d'intervenir adéquatement lors de déversements et d'incendies de liquides inflammables résultant de déraillements;

dans certains cas, les services d'incendie ne voient pas la nécessité de fournir de la formation spécialisée à leurs pompiers.

Un programme de formation spécialisée adéquat à l'intention des premiers intervenants doit être en mesure de fournir une approche de gestion des incidents mettant en cause des liquides inflammables qui soit sûre et efficace. Afin d'atteindre cet objectif, les membres ont cerné des facteurs importants à prendre en compte.

La formation appropriée des premiers intervenants est cruciale pour préserver la sécurité des intervenants et du public lors d'incidents mettant en cause des liquides inflammables. Les employés des compagnies ferroviaires ne sont pas toujours les premiers à arriver sur les lieux d'un déraillement dans lequel des marchandises dangereuses sont en cause. En conséquence, les intervenants d'urgence locaux, y compris le personnel des services médicaux, de police et de lutte contre l'incendie, dont bon nombre sont des volontaires, jouent un rôle significatif au cours de telles interventions au Canada, surtout dans les collectivités rurales. On s'attend de ces intervenants d'urgence qu'ils amorcent les étapes cruciales de l'évaluation et établissent un périmètre de sécurité au meilleur de leurs connaissances et de leur expertise. À ce titre, il est nécessaire de se familiariser avec le matériel ferroviaire et les risques associés au transport en vrac de marchandises dangereuses.

Les activités d'extinction d'incendie liées aux déversements qui se sont enflammés ou qui risquent de s'enflammer dépendent d'abord de l'intervention des services d'incendie locaux qui est essentielle à la mise en œuvre sûre et efficace d'un PIU. Il est donc crucial que les premiers intervenants soient au courant de l'existence d'un PIU pour un produit et les ressources qui pourraient être mises à leur disposition, et qu'ils soient formés pour prendre des décisions immédiates et appropriées dans de telles circonstances, sans quoi de tels plans s'avèrent tout simplement inefficace.

### **Normes et programmes actuels en matière de formation pour les premiers intervenants canadiens**

En décembre 2014, le Secrétariat du GTIU a mené un sondage à la demande des membres du GTIU en vue de déterminer les normes actuellement utilisées au Canada pour former les pompiers. Les résultats du sondage ont confirmé que les pompiers canadiens reçoivent une formation qui répond aux exigences des normes de la NFPA.

La NFPA est un organisme américain reconnu à l'échelle internationale comme l'organisme de normalisation pour les interventions des services d'incendie en Amérique du Nord. Les normes de la NFPA actuellement utilisées pour former les pompiers au Canada sont les suivantes :

- *NFPA 1001 : Fire Fighter Professional Qualifications (qualification professionnelle des pompiers);*

- *NFPA 472 : Competence of Responders to Hazardous Materials/Weapons of Mass Destruction Incidents (compétence des intervenants aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ou des armes de destruction massive).*

Les membres ont examiné les programmes de formation des services d'incendie qui sont fondés sur les normes 1001 et 472 de la NFPA et ont relevé des possibilités d'amélioration. Le premier exemple concerne le manque de références à une norme unique et exhaustive portant sur les liquides inflammables. Une telle norme permettrait d'offrir au personnel d'intervention de l'industrie et des municipalités les renseignements nécessaires pour déterminer les connaissances, les compétences et la formation requises en vue d'intervenir de façon sûre et efficace lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables. La récente décision de la NFPA de confier à son conseil des normes le mandat d'étudier cet enjeu est une étape importante et positive.

Il n'existe pas de programme ou d'installation de formation spécialisée de lutte contre les incendies au Canada.

Un autre exemple est la nécessité de disposer de programmes ou de d'établissements de formation spécialisée de lutte contre les incendies mettant en cause des liquides inflammables au Canada. Il n'existe à l'heure actuelle que quelques programmes et établissements de ce type aux États-Unis. Des programmes tels que le cours sur la sécurité liée aux interventions mettant en cause du pétrole brut transporté par train (Crude by Rail Emergency Response course) offert à Pueblo (Colorado) est trop coûteux pour que les pompiers canadiens puissent y participer, la majorité d'entre eux étant volontaires et la plupart des petites collectivités n'ayant pas les moyens d'assumer ces coûts. En outre, les programmes de formation américains ne tiennent pas compte du cadre législatif canadien (les exigences en matière de PIU existe seulement au Canada) ni des pratiques canadiennes, et ne sont habituellement pas offerts en français.

### **Ressources et équipement actuellement offerts aux pompiers**

La plupart des services d'incendie municipaux ne sont pas formés et n'ont pas l'équipement requis pour lutter contre des incendies de grande envergure mettant en cause des liquides inflammables. Par exemple, dans le cas d'un incendie résultant du déversement de grandes quantités de liquides inflammables, bien souvent, l'incendie ne peut être contrôlé que lorsque la majorité des produits inflammables a brûlé.

Une mousse extinctrice comme une mousse à formation de pellicule aqueuse (AFFF) ou une mousse anti-alcool à formation de pellicule aqueuse (AR-AFFF) doit être utilisée

Par le passé, la faible fréquence des incidents de liquides inflammables majeurs n'a pas justifié les coûts liés à l'équipement et à la formation de ce type de lutte contre les incendies.

pour éteindre des incendies de liquides inflammables. Le concentré de mousse doit être injecté et mélangé à l'eau dans les bonnes proportions et projeté correctement pour éviter d'agiter le liquide inflammable. Le débit de la solution moussante doit ensuite être suffisant pour venir à bout de la chaleur dégagée par l'incendie et couvrir la surface du liquide inflammable

La plupart des services d'incendie municipaux n'ont pas accès aux ressources requises, comme le bon concentré de mousse en quantité suffisante, des pompes à mousse mécanique ou les éjecteurs, les buses d'aération, etc., ni à l'orientation appropriée leur permettant de manipuler adéquatement ce genre d'équipement et de mener à bien ce type d'opération. Certaines municipalités de plus grande envergure financent et forment les services d'incendie afin qu'ils puissent offrir un plus grand nombre de services d'urgence à un plus haut niveau de service. Toutefois, la capacité des collectivités de petite taille ou éloignées à financer ces services est limitée, et celles-ci font donc généralement appel à des volontaires pour offrir ces services.

Les membres proposent de concevoir un programme canadien de formation comportant du contenu et des références dans les deux langues officielles. Il s'agirait d'un programme à trois niveaux, le premier comprenant de l'information de base sur les liquides inflammables dont, entre autres sujets, un résumé du cadre réglementaire canadien et les services disponibles comme CANUTEC et les spécialistes des mesures correctives de la DG du TMD. Cette composante du programme serait offerte en ligne gratuitement.

Pour ce qui est des deuxième et troisième niveaux, il s'agirait d'un niveau opérationnel (pratique) et d'un niveau spécialisé. Les membres conviennent qu'il n'est pas nécessaire que tous les pompiers reçoivent une telle formation spécialisée. Cependant, il faudrait disposer d'un certain nombre de spécialistes dans ce domaine, surtout au sein ou à proximité des collectivités par lesquelles des liquides inflammables sont transportés par chemin de fer.

Les divers niveaux du programme de formation devraient être conçus et élaborés conjointement par l'industrie et la communauté des intervenants d'urgence. Les niveaux opérationnel et spécialisé seraient offerts aux installations et collèges provinciaux de formation de lutte contre les incendies au Canada. Transports Canada peut appuyer cette importante initiative en continuant de faciliter les discussions. Une aide supplémentaire peut également être offerte en permettant au personnel de Transports Canada de participer à la prestation du niveau de formation opérationnel ou spécialisé sur les liquides inflammables. Cette approche permettrait non seulement de faire mieux connaître le programme de TMD, mais contribuerait également à renforcer le réseau

**Des pompiers  
spécialisés sont  
requis au sein ou  
près des collectivités  
par lesquelles des  
liquides inflammables  
sont transportés par  
train.**



des intervenants d'urgence au Canada, un élément clé des interventions en temps opportun, coordonnées et fructueuses lors d'incidents de marchandises dangereuses.

## **2.2.2.Recommandations**

Les membres conviennent de la nécessité d'offrir aux intervenants un programme de formation sur les liquides inflammables au Canada. Le programme de formation proposé, offert dans les installations canadiennes dans les deux langues officielles, comprendrait trois niveaux afin de l'adapter selon les différents besoins : niveau de base (introduction), niveau opérationnel (pratique) et niveau spécialisé. Ces deux derniers niveaux du programme de formation proposé seraient conçus de façon à être offerts par les collèges provinciaux de lutte contre les incendies ou par des installations de formation des services d'incendie tels que le Gravenhurst College (Ontario), le Justice Institute of B.C. (Colombie-Britannique) et l'*École nationale des pompiers du Québec* (Québec).

Les membres ont aussi convenu de fournir aux intervenants, à court terme, des documents d'orientation à jour en attendant que soient élaborées les normes de la NFPA et le programme de formation canadien.

Par conséquent, les recommandations suivantes sont présentées à Transports Canada aux fins d'examen en vue de contribuer à l'élaboration et à la prestation de cours de formation appropriés sur les liquides inflammables aux services des incendies canadiens :

### **Recommandation n° 24**

Appuyer le concept d'un « programme de formation sur les liquides inflammables dans le transport » qui comprend les éléments suivants :

- Un programme de formation modelé sur le précédent établi avec le programme de l'ICE et de l'Association canadienne des chefs des pompiers (ACCP) - *Anhydrous Ammonia Awareness for First Responders*.
- Un programme conçu comportant du contenu et des références canadiens dans les deux langues officielles.
- Un programme à multiples niveaux qui consiste en ce qui suit :
  - 1) niveau de base (introduction) – conçu comme un programme Web autogéré avec du contenu modulaire et une composante d'examen;
  - 2) niveau opérationnel (pratique) – conçu pour être offert aux collèges des pompiers provinciaux ou aux installations de formation des services d'incendie.

- Un programme acceptable pour l'ACCP et le Conseil canadien des directeurs provinciaux et des commissaires des incendies.
- L'élaboration et la mise en œuvre de contenu de cours d'introduction avec l'appui de l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et de l'Association canadienne des carburants (ACC) par l'entremise d'ENFORM, en collaboration avec les intervenants du Groupe de travail sur les interventions d'urgence. Le financement de programmes de formation plus avancés doit faire l'objet d'une discussion approfondie auprès de Transports Canada, de l'ACPP, de l'ACC, de l'ACCP, de l'ACFC et d'autres transporteurs de catégorie 1 afin d'obtenir leurs commentaires.
- Un programme tenu et mis à jour à mesure que sont disponibles de nouvelles normes et de nouveaux renseignements afin de refléter les « meilleures pratiques ».

### **Recommandation n° 25**

Mettre en place du personnel pour contribuer à l'élaboration des programmes de formation afin de voir à ce que des renseignements complets et exacts sur les programmes de TMD (CANUTEC, PIU, services des SMC, etc.) y soient inclus.

### **Recommandation n° 26**

Inclure ces cours de formation pour les spécialistes des mesures correctives, les conseillers de CANUTEC et tout autre employé qui pourrait être appelé à intervenir au cours d'incidents mettant en cause des liquides inflammables.

### **Recommandation n° 27**

Mettre en place du personnel de Transports Canada pour aider à la prestation des programmes de formation de niveau opérationnel ou sur les liquides inflammables dans le cadre du programme de communication et de sensibilisation du TMD.

### **Recommandation n° 28**

Établir un forum afin que les membres du GTIU puissent poursuivre leurs discussions techniques une fois que le GTIU se sera acquitté de son mandat. Il pourrait s'agir d'un comité technique ou d'un groupe de travail permanent sous l'autorité du Comité consultatif sur la politique générale (CCPG).

## **2.3. Amélioration et efficacité du programme de PIU**

Il est recommandé de renforcer la communication du programme de PIU et des règlements. Au cours des discussions, les membres ont cerné quatre domaines d'amélioration possible du programme de PIU :

- 1- Clarifier l'activation d'un PIU (processus, autorité, niveaux de services et attentes)**
- 2- Se pencher sur les défis de coordination générés par la mise en œuvre de plans multiples pour le même incident**
- 3- Cerner les besoins en matière de données du programme de PIU aux fins d'assurer son amélioration continue et une surveillance efficace**
- 4- Améliorer les communications et l'échange de renseignements**

### **2.3.1. Clarifier l'activation d'un PIU**

Conformément à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (Loi sur le TMD)*, Transports Canada exige un PIU pour certaines marchandises qui présentent un risque plus élevé que la moyenne lorsqu'elles sont transportées en certaines quantités. Les personnes qui demandent de transporter ou importent de telles marchandises dangereuses doivent disposer d'un PIU approuvé par Transports Canada.

La manipulation de liquides inflammables exige une expertise et des ressources spéciales. Par exemple, lorsqu'un wagon-citerne contenant des liquides inflammables est en feu, des techniques particulières de lutte contre l'incendie ainsi que l'utilisation de mousse extinctrice sont requises. Le but de détenir un PIU approuvé est de décrire les capacités, l'équipement et les procédures spécialisés en matière d'intervention dont ont accès les intervenants d'urgence locaux pour les aider à faire face aux répercussions susceptibles d'avoir ce type d'incident et, ultimement, à atténuer les risques que peuvent poser au public le transport d'importantes quantités de liquides inflammables. Il incombe à l'expéditeur (ou à l'importateur) de préciser sa capacité à fournir une aide spécialisée et efficace à la suite d'un incident de transport susceptible de mettre en cause des marchandises dangereuses énumérées dans le plan. Une fois le PIU approuvé par Transports Canada, le détenteur du PIU est tenu d'afficher le numéro de référence du plan et le numéro de téléphone d'activation sur le document d'expédition.

Malgré l'apparente simplicité, le manque de détails précis dans la réglementation ou l'accès limité aux directives sur le TMD concernant le programme de PIU génère nombre de questions et de méprises.

Les membres sont préoccupés de l'incompréhension face à l'activation des PIU, plus particulièrement concernant la personne détenant le pouvoir d'activer un PIU et dans quelles circonstances l'activation d'un PIU est déclenchée.

Les membres ont déterminé trois secteurs pouvant bénéficier d'une meilleure communication et orientation :

- a) Le processus et l'autorité pour l'activation d'un PIU

- b) La différence entre le signalement d'un incident et l'activation d'un PIU
- c) Les attentes relatives aux niveaux de services et aux qualifications des conseillers appelés sur les lieux d'un incident suivant l'activation

### **a) Le processus et l'autorité pour l'activation d'un PIU**

La *Loi sur le TMD* ne fournit aucune précision sur qui a la responsabilité d'activer un PIU ou comment il peut être activé. Ainsi, il n'existe aucune obligation légale précisant la personne responsable de l'activation d'un PIU ou le moment où il faut l'activer. Le terme « activation » n'est pas défini dans la *Loi sur le TMD* ni dans le *Règlement sur le TMD*. Le paragraphe 7(5) de la *Loi sur le TMD* fournit la seule indication de l'obligation du détenteur d'un PIU d'activer son plan en permettant la révocation du PIU si le détenteur a refusé de l'activer.

Bon nombre d'hypothèses ont été avancées concernant la notification (signalement d'un incident) et l'activation. Au cours des réunions du sous-groupe, on a insisté sur fait qu'il existe une différence entre l'avis donné par le transporteur à l'expéditeur concernant un rapport d'incident et l'appel donné au détenteur du PIU afin qu'il puisse activer son plan, même lorsque le numéro de téléphone est le même. La partie 7 du *Règlement sur le TMD* régit les PIU tandis que la partie 8 régit le rapport d'incident mettant en cause des matières dangereuses. Les deux régimes sont distincts.

On note également de la confusion en ce qui concerne les éléments déclencheurs pour signaler un incident au détenteur d'un PIU. Lors d'un incident ferroviaire mettant en cause des marchandises dangereuses, les transporteurs ferroviaires doivent signaler l'incident s'ils ont la responsabilité ou la maîtrise effective des marchandises dangereuses conformément au paragraphe 18(1) de la *Loi sur le TMD*. Les représentants des transporteurs ferroviaires estiment qu'ils ont le pouvoir discrétionnaire de déterminer si l'aide du détenteur du PIU est requise dans le cadre de leur obligation de signaler l'incident et de prendre des mesures d'urgence raisonnables conformément à la *Loi sur le TMD*.

Les membres conviennent de l'importance de différencier l'obligation de signaler l'incident de l'obligation de prendre des mesures raisonnables et l'activation d'un PIU. Signaler un incident à l'expéditeur n'est pas la même mesure que d'activer le PIU. L'obligation de prendre des mesures d'urgence raisonnables ne donne pas le pouvoir discrétionnaire de décider s'il faut aviser ou non le détenteur du PIU ou activer un PIU.

La ministre des Transports a le pouvoir d'ordonner l'activation d'un PIU s'il est nécessaire pour la protection de la sécurité publique dans deux cas précis :

- 1- La ministre peut ordonner l'activation d'un PIU en cas de rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses visées par le PIU.

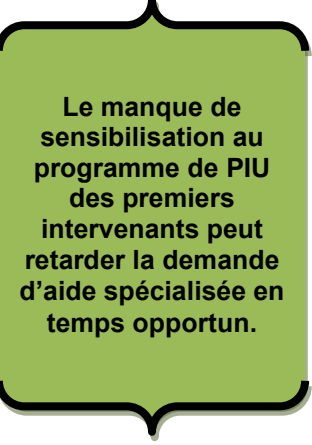
- 2- La ministre peut obliger un détenteur de PIU à activer son plan et à intervenir lorsque le détenteur du PIU pour les produits mis en cause dans l'incident est inconnu.

La directrice générale du TMD se voit déléguer le pouvoir d'exercer l'autorité ministérielle et peut ordonner l'activation d'un PIU au nom de la ministre.

Transports Canada considère un PIU activé lorsqu'on communique avec le détenteur du PIU par le biais du numéro de téléphone d'activation du PIU parce qu'une aide est requise. L'activation d'un PIU commence au moment où des renseignements au sujet de l'incident sont recueillis à des fins d'évaluation des besoins d'assistance ou lorsque des conseils techniques sont fournis ou que les ressources approuvées sont mobilisées. L'expression « activation » ne signifie pas nécessairement le besoin de mobiliser une équipe d'intervention sur les lieux de l'accident.<sup>1</sup>

Le premier appel à ce numéro de téléphone enregistré devrait permettre de rejoindre une personne formée et habilitée à l'activation du plan.<sup>2</sup>

À la lumière de ce qui précède, toute personne peut appeler au numéro de téléphone du PIU indiqué sur le document d'expédition afin de demander une aide spécialisée, notamment l'activation du PIU. Toutefois, plusieurs premiers intervenants ne connaissent pas le programme ou ne savent pas qu'un numéro de référence du PIU et un numéro de téléphone d'activation apparaissent dans les documents d'expédition. Les premiers intervenants ont maintes fois mentionné ce problème lors des consultations. Ils ont aussi expliqué qu'en arrivant sur les lieux d'un incident, ils sont tenus d'évaluer la scène et de protéger aussi bien le public qu'eux-mêmes. En se fondant sur cette évaluation, laquelle peut comprendre des discussions avec le transporteur et/ou l'expéditeur, il se peut qu'ils déterminent qu'une aide supplémentaire et spécialisée est requise, et que cette aide peut provenir du détenteur du PIU. Le manque de sensibilisation aux PIU peut toutefois retarder une telle demande d'aide en temps opportun. Les premiers intervenants ont en outre indiqué que les documents d'expédition ne sont pas toujours facilement accessibles lors d'incidents ferroviaires. Dans ce contexte, il est difficile pour les répondants locaux de demander l'activation d'un PIU.



**Le manque de sensibilisation au programme de PIU des premiers intervenants peut retarder la demande d'aide spécialisée en temps opportun.**

L'une des solutions est de s'assurer que tous les pompiers soient au courant des services offerts par les conseillers de CANUTEC. Si les intervenants n'ont pas accès aux documents d'expédition ou à la feuille de train auprès

---

<sup>1</sup>« Cadre d'évaluation des plans d'intervention d'urgence », Direction générale du TMD de Transports Canada, Opérations d'intervention, 1<sup>er</sup> janvier 2013, p. 4 – [SGDDI 7944143](#)

<sup>2</sup> *Plan d'intervention d'urgence* (TP 9285 E)

de l'équipage du train, CANUTEC peut avoir accès à l'information et fournir des conseils décisifs en temps opportun.

Les membres continuent de se demander quand un PIU est jugé activé et/ou requis. Comme Transports Canada considère un PIU comme activé lorsqu'une « aide est requise », les membres estiment que l'idée de l'obligation laisse toujours place à interprétation. La responsabilité de la personne pouvant, au bout du compte, décider du moment où l'aide est requise auprès du détenteur du PIU n'est pas clairement comprise. Il faudra tenir d'autres discussions puisque cette question demeure en suspens.

## **b) La différence entre le signalement d'un incident et l'activation d'un PIU**

Tel qu'indiqué précédemment, certains intervenants ne réalisaient pas que le signalement d'un incident mettant en cause un produit pouvant faire l'objet d'un PIU et l'activation d'un PIU nécessitaient deux conversations distinctes, même si le numéro à appeler est le même. Selon la partie 8 du *Règlement sur le TMD*, dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses au cours d'un incident ferroviaire, si le transporteur a la responsabilité de marchandises dangereuses, il doit signaler l'incident à l'autorité provinciale ou territoriale appropriée (tel qu'indiqué au paragraphe 8.1(5) du *Règlement sur le TMD*), à son employeur, à l'expéditeur des marchandises dangereuses et à CANUTEC. Il faut signaler un incident que la marchandise dangereuse exige ou non un PIU.

La confusion concernant la différence entre l'activation d'un PIU et le signalement d'un incident s'intensifie lorsque le numéro de téléphone d'activation du PIU est le même que le numéro de téléphone 24 heures indiqué sur un document d'expédition. En cas d'incident, le transporteur utilisant le numéro de téléphone 24 heures pour signaler l'incident à l'expéditeur peut aussi présumer que la seule conversation téléphonique entraîne l'activation du PIU. Les membres du sous-groupe ont souligné lors des discussions que l'obligation de signaler un incident s'applique même en l'absence de PIU. Le fait d'aviser l'expéditeur d'un incident ne constitue pas une activation automatique du PIU.

Dans le cadre législatif et réglementaire actuel, l'obligation de détenir un PIU approuvé par Transports Canada repose sur l'expéditeur et non pas sur le transporteur. Le transporteur est tenu de signaler l'incident conformément à la partie 8 du *Règlement sur le TMD* s'il est responsable ou a la maîtrise effective des marchandises dangereuses au moment du rejet. Cette obligation n'inclut pas le pouvoir discrétionnaire d'activer ou non le PIU détenu par l'expéditeur.

Par conséquent, les membres ont conclu que des efforts de sensibilisation sont nécessaires afin de rappeler et de clarifier les points suivants :

- L'obligation de signaler un incident mettant en cause des marchandises dangereuses en vertu de la partie 8 du *Règlement sur le TMD* s'applique même si l'incident met en cause des marchandises dangereuses qui ne nécessitent pas un PIU.
- Le signalement d'un incident en vertu de la partie 8 du *Règlement sur le TMD* doit être différencié de l'appel téléphonique fait au détenteur du PIU aux termes de la partie 7.
- Le signalement d'un incident en vertu de la partie 8 n'est pas considéré comme une activation du PIU, car le signalement ne déclencherait pas automatiquement la prestation de conseils techniques ou la mobilisation de ressources d'intervention approuvées.

Le signalement d'un incident en vertu de la partie 8 doit être différencié de l'appel téléphonique fait au détenteur du PIU aux fins d'activation.

### c) **Les attentes relatives aux niveaux de services et aux qualifications des conseillers**

Les transporteurs ferroviaires ont l'impression que leur ressources et équipement ne sont pas habituellement inclus ni pris en compte lors du processus d'élaboration et d'approbation des PIU, malgré le fait que les PIU soient conçus pour compléter les plans d'intervention d'urgence des transporteurs. Exclure les ressources des transporteurs ferroviaires n'est pas dans l'intérêt du public lorsqu'il s'agit d'obtenir les meilleures ressources d'intervention en cas d'incident. Selon eux, les délais d'intervention sont extrêmement importants en vue de traiter un incident en temps opportun. Les transporteurs ferroviaires ne sont pas informés des détails d'un PIU ou des ressources et délais d'intervention pour déployer la variété d'équipement et de personnel aux termes du PIU approuvé. Aussi, les transporteurs déploieraient plutôt leur propre équipement et équipe d'intervention afin de répondre à leur obligation de prendre des mesures d'urgence raisonnables conformément à la section 18 de la *Loi sur le TMD*.

Afin d'accroître la confiance dans les conseils techniques et les ressources d'intervention pour les PIU visant des produits de la classe 3, les membres recommandent d'élaborer un profil de compétence pour les « conseillers techniques sur les liquides inflammables » désignés dans les PIU, lequel comprendrait des exigences normalisées de formation et d'accréditation, pour ainsi offrir des directives supplémentaires aux détenteurs de PIU et aux organismes de réglementation évaluant les plans.

Afin de renforcer la sensibilisation et les connaissances à l'égard du programme de PIU auprès des planificateurs, des transporteurs et des premiers intervenants, des renseignements génériques liés aux PIU, à commencer par les liquides inflammables de la classe 3, devraient être publiés par Transports Canada et mis à la disposition non



seulement des planificateurs d'urgence, mais également d'autres organismes, public et privé, susceptibles d'être impliqués dans un déversement de marchandises dangereuses. L'information générique pourrait être présentée sous la forme d'un dépliant de une ou deux pages. Disposer de connaissances générales sur ce à quoi s'attendre des détenteurs de PIU contribuerait également à la coordination de l'intervention en cas d'incident.

La documentation et la communication d'une approche échelonnée pour l'activation d'un PIU permettraient de préciser les attentes à l'égard des premiers intervenants et des planificateurs d'urgence sur les niveaux de services disponibles en cas d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables. Rien dans la réglementation n'empêche les détenteurs de PIU d'offrir des interventions échelonnées dans le cadre de leur plan ainsi que de fournir une description des niveaux de services offerts lors de l'activation du PIU.

Les membres se fondent sur l'expérience de l'industrie comme point de départ afin d'estimer le temps moyen requis pour déployer sur les lieux les ressources suivantes :

- entre 3 et 3,5 heures au conseiller technique pour se présenter sur les lieux après l'appel initial;
- en moyenne 6 heures pour déployer une équipe d'intervention complète sur les lieux d'un incident.

### **Niveaux et délais d'intervention proposés : Pratiques exemplaires**

Les membres du GTIU ont déjà convenu d'utiliser des « Niveaux et délais d'intervention » en se fondant sur les pratiques exemplaires reconnues de l'industrie, tel qu'indiqué dans le second rapport trimestriel du GTIU (recommandation n° 18). En plus de servir d'ajout normalisé aux activités de sensibilisation, les membres ont également convenu qu'ils devraient figurer dans les sections génériques du PIU, non seulement pour les promouvoir en tant que pratiques exemplaires, mais aussi pour préciser les attentes des planificateurs et des premiers intervenants suivant l'activation d'un PIU.

Voici les niveaux et délais d'intervention : Pratiques exemplaires proposés :

1. le délai d'intervention de niveau 1 alloué à un conseiller technique pour fournir des conseils techniques ou d'intervention d'urgence par téléphone serait de moins de 10 minutes suivant la demande initiale;
2. le délai d'intervention de niveau 2 alloué à un conseiller technique pour se rendre sur les lieux d'un incident serait de moins de six heures suivant la demande initiale;
3. le délai d'intervention de niveau 3 alloué à une équipe d'intervention et à l'équipement pour se rendre sur les lieux serait dans les 12 heures suivant la demande initiale.



Les meilleurs efforts sont escomptés. Toutefois, les catastrophes naturelles, les conditions météorologiques, l'accessibilité des lieux\* ou d'autres circonstances, comme des activités terroristes, pouvant avoir une incidence sur les délais ci-dessus devraient être prises en considération.

\*Remarque : Il est entendu que l'accessibilité aux lieux comprend les temps de déplacement.

Le niveau d'aide requis dépend fortement des circonstances d'un incident en particulier et de divers facteurs devant être pris en considération.

### **2.3.2. Se pencher sur les défis de coordination générés par la mise en œuvre de plans multiples pour le même incident**

La mise en œuvre de plans multiples par différents organismes et intervenants pour le même incident peuvent créer des défis quant à la coordination des interventions en cas d'incident. Pour assurer la sécurité du public – l'un des objectifs du programme de PIU – l'intervention doit être évaluée et vérifiée par Transports Canada. Si les transporteurs continuent d'activer leur propre plan d'intervention plutôt que le PIU approuvé par Transports Canada, le public pourrait avoir l'impression que le gouvernement a manqué à son obligation d'assurer la surveillance des interventions d'organismes privés dans le cas d'incident ferroviaire mettant en cause des liquides inflammables.

La mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence d'un transporteur au lieu du PIU approuvé par Transports Canada peut être problématique. Les défis auxquels sont confrontés les premiers intervenants et d'autres entrepreneurs d'intervention peuvent également résulter de l'activation du plan du transporteur et d'un PIU approuvé par Transports Canada pour un même incident. Dans ces situations, la coordination d'une intervention rapide et efficace peuvent poser un défi. Il s'agit d'une préoccupation pour de nombreux intervenants, particulièrement les premiers intervenants et les représentants de la collectivité.

Une collaboration accrue entre les transporteurs ferroviaires, les expéditeurs et les premiers intervenants locaux est importante tant durant l'intervention initiale que pour assurer le bon fonctionnement du centre de commandement au cours d'incidents. On y parvient par le biais de réseautage et d'exercices (voir les recommandations n<sup>os</sup> 15 et 16 du second rapport trimestriel). Les planificateurs d'urgence peuvent également renforcer leurs efforts de collaboration et de coordination durant la phase de planification.

Pour les collectivités, bien que la capacité d'intervention à des incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables varie d'une municipalité à l'autre, les autorités

**Le PIU de l'expéditeur est considéré comme complémentaire au plan d'urgence communautaire local et au PU du transporteur ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.**

locales devraient disposer d'un plan d'intervention d'urgence qui prévoit une structure d'approche « tous risques ». Lorsqu'elles savent que des liquides inflammables passent par leur ville, les collectivités doivent informer les planificateurs du programme de PIU afin qu'ils puissent prendre en considération les services d'intervention spécialisés et complémentaires fournis tant par le transporteur ferroviaire (dans son PU) que par le détenteur du PIU. Les membres conviennent que les transporteurs ferroviaires de la classe 1 sont tout particulièrement bien équipés pour offrir une aide indispensable aux premiers intervenants, conformément à leurs propres PU, lors d'incident ferroviaire. Le PIU de l'expéditeur est considéré comme complémentaire aussi bien au plan d'urgence communautaire (autorité compétente) qu'au PU du transporteur lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.

Ceci étant dit, les transporteurs ferroviaires n'ont pas l'habitude de dévoiler le contenu de leur PU aux planificateurs d'urgence locaux et très peu d'entre eux connaissent le contenu du PIU, outre Transports Canada et son détenteur. Par conséquent, les communautés n'ont aucune assurance à l'avance que l'équipement et les ressources spécialisés seront disponibles en cas d'urgence, ce qui fait que les planificateurs éprouvent de la difficulté à élaborer un plan d'intervention d'urgence coordonné.

Échanger les PU des transporteurs ferroviaires avec les planificateurs d'urgence et les premiers intervenants serait un pas vers une meilleure coordination des efforts de planification. Fournir l'information générique du PIU aux planificateurs d'urgence accroîtrait la sensibilisation générale sur ce à quoi s'attendre et contribuerait à la coordination des interventions en cas d'incident. Tel qu'indiqué précédemment, documenter et communiquer l'approche échelonnée dans le cadre de la trousse d'information générique permettraient de préciser les attentes des premiers intervenants et des planificateurs d'urgence quant au niveau de services disponible en cas d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables (voir la recommandation n° 29).

En outre, les transporteurs ferroviaires devraient communiquer leur information en matière d'intervention d'urgence avec CANUTEC, ainsi que publier les parties génériques de leur plan visant les marchandises dangereuses de façon à éclairer et à mieux appuyer les planificateurs et les autres organismes, publics et privés, qui risquent d'être impliqués dans un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

**Fournir l'information générique du PIU aux planificateurs d'urgence accroîtrait la sensibilisation générale sur ce à quoi s'attendre et contribuerait à la coordination des interventions en cas d'incident.**

### **2.3.3. Cerner les besoins en matière de données du programme de PIU aux fins d'assurer son amélioration continue et une surveillance efficace**

#### **a) Capacité d'intervention d'urgence**

Transports Canada, avec l'appui de l'ACCP et des Conseil canadien des directeurs provinciaux et des commissaires des incendies, a demandé la participation des services canadiens des incendies à un sondage. Lancé en mai 2015, ce sondage avait pour objectif de faciliter l'élaboration de plans d'urgence communautaires (y compris la planification des services d'entraide) en cas d'incidents mettant en cause des liquides inflammables, en particulier le pétrole brut et l'éthanol, qui sont actuellement transportés en grandes quantités dans de nombreuses collectivités canadiennes.

Les données fournies par les services d'incendie de partout au Canada permettront à Transports Canada de cartographier l'emplacement de chaque service d'incendie et caserne de pompiers, des points d'accès à la mousse extinctrice de type B pour les services d'incendies et des sources d'alimentation en eau. Une fois la cartographie achevée, Transports Canada a l'intention de communiquer ces renseignements aux différents organismes concernés au sein de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, tel que CANUTEC, ainsi qu'aux répondants de ce sondage. La date limite pour remplir le sondage était le 30 juin 2015.

#### **b) Critères pour la surveillance efficace et l'amélioration continue**

L'intention initiale du programme de PIU, tel qu'indiqué dans le rapport de la commission Grange sur l'accident ferroviaire de Mississauga en 1979, était et continue d'être de fournir aux collectivités où les marchandises dangereuses sont transportées une assistance spécialisée lorsqu'elles sont confrontées à des situations d'urgence liées au TMD. Comment savons-nous si le programme de PIU fonctionne de manière efficace et si son amélioration continue est envisagée?

Bien que le sous-groupe poursuive ses discussions à ce sujet, les membres ont convenu que tout programme devrait être évalué afin d'établir la façon dont il est utilisé et s'il atteint les objectifs pour lesquels il a été créé.

L'évaluation du rendement du programme de PIU peut poser un défi, car les incidents ferroviaires d'urgence de grande envergure mettant en cause des marchandises dangereuses nécessitent une intervention coordonnée et complexe à laquelle participent de nombreuses entités afin de protéger le public, de minimiser les souffrances et d'atténuer les pertes. La rareté de ces situations d'urgence de grande envergure rend difficile la collecte de données sur l'efficacité du programme de PIU. Une façon d'aider au processus d'évaluation est de simuler des situations d'urgence dans le cadre d'exercices visant à mettre à l'essai les capacités d'urgence.

Le but d'évaluer le rendement du programme de PIU est de vérifier l'atteinte des objectifs des politiques publiques, d'en tirer des leçons et d'envisager des améliorations futures, si nécessaires, au programme de PIU. L'intention n'est pas d'établir des critères pour différencier les organismes d'intervention hautement performants de ceux dont le niveau de rendement est plus faible.

Bien que le fondement du programme de PIU soit la sécurité du public, le programme a été conçu en gardant à l'esprit deux résultats :

- offrir des ressources supplémentaires et spécialisées aux premiers intervenants au cours d'incidents en matière de transport mettant en cause des marchandises dangereuses;
- permettre une meilleure planification en précisant les attentes liées aux interventions en cas d'incidents mettant en cause certaines marchandises dangereuses.

Afin d'atteindre ces résultats escomptés, les membres ont déterminé les composantes principales d'une intervention de PIU au cours d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ces composantes principales sont jugées essentielles au maintien de la sécurité du public et doivent être surveillées par Transports Canada.

Les résultats escomptés sont que le PIU permettent une intervention en temps opportun, appropriée, sécuritaire et coordonnée (TASC).

### **INTERVENTION EN TEMPS OPPORTUN**

- Les interventions doivent être exécutées en temps opportun afin d'assurer la sécurité du public. Des conseils spécialisés de la part d'experts techniques doivent être fournis immédiatement aux premiers intervenants afin d'assurer leur sécurité et de leur permettre de prendre des décisions sûres et appropriées une fois sur les lieux.

Au besoin, des ressources supplémentaires en matière d'intervention doivent être fournies sur les lieux aussi rapidement et assidûment que les conditions le permettent, comme la température, le lieu de l'incident, l'accès routier et d'autres facteurs. Les membres ont établi que les « niveaux d'intervention échelonnés » constituent une pratique exemplaire et recommandent leur utilisation à titre de lignes directrices sur les niveaux de services d'intervention, étant entendu que l'emplacement d'un incident, les conditions météorologiques, l'accès routier et d'autres facteurs doivent être pris en compte.

**Les résultats escomptés sont que le PIU permettent une intervention en temps opportun, appropriée, sécuritaire et coordonnée (TASC).**

## **INTERVENTION APPROPRIÉE**

- Des services d'intervention appropriés de PIU assujettis à des normes offrant un soutien utile et efficace aux intervenants au cours d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.
- Le détenteur d'un PIU offrira des services d'intervention appropriée en fournissant le bon équipement, les ressources adéquates et des conseils de la part de personnel compétent selon la nature et l'ampleur de l'incident et la nature des produits en cause.

## **INTERVENTION SÉCURITAIRE**

- La sécurité du public et des premiers intervenants est la priorité première au cours d'une intervention. Il est essentiel de voir à ce que les premiers intervenants obtiennent la meilleure protection possible pour travailler en toute sécurité.
- Pour qu'une intervention dans le cadre d'un PIU se fasse d'une manière sécuritaire minimisant les risques pour les intervenants et le public, le personnel de l'équipe d'intervention du PIU doit être formé et compétent pour utiliser l'équipement et les procédures en conformité avec les exigences de sécurité.

## **INTERVENTION COORDONNÉE**

- Les interventions au cours d'incidents complexes et/ou de grande envergure peuvent nécessiter la participation de près de 50 organismes différents, chacun ayant un mandat et un mode opératoire particuliers. Les efforts d'intervention doivent être coordonnés de façon efficace et efficiente afin d'éviter les retards.
- Les composantes principales liées au succès d'une intervention coordonnée ont déjà été déterminées par les membres du Groupe de travail et documentées dans leur second rapport trimestriel présenté à la Direction générale du TMD le 17 mars 2015. Une intervention coordonnée est possible grâce à :
  - une bonne compréhension des rôles et des responsabilités de chacun;
  - l'utilisation d'une structure de commandement unifiée;
  - la reconnaissance d'un commandant d'incident désigné par l'autorité compétente;
  - l'établissement d'un réseau et d'un climat de confiance avant la crise par la planification et la tenue d'exercices;
  - la priorité à la sécurité du public avant les mesures d'application de la loi jusqu'à ce que la sécurité publique soit assurée.

Il est suggéré que Transports Canada surveille l'efficacité du programme en procédant à la collecte et à l'analyse des données nécessaires afin de déterminer si les quatre résultats escomptés du programme ont été atteints.

### **2.3.4. Améliorer les communications et l'échange de renseignements**

#### **a) Contenu du PIU et sensibilisation**

L'une des façons d'améliorer la sensibilisation du programme de PIU est de fournir des renseignements généraux sur les PIU. Ainsi, des renseignements utiles seraient fournis aux intervenants et aux planificateurs d'urgence, ce qui leur permettrait de mieux comprendre l'approbation d'un PIU ainsi que la façon dont un PIU peut aider les intervenants au cours d'un incident.

Fournir de l'information générique sur les PIU telle que les composantes standards dans un PIU pour chacune des classes de produits dangereux contribuerait à mieux renseigner les planificateurs et intervenants d'urgence sur le type de matériel, d'équipement et de ressources susceptibles d'être mis à leur disposition en cas d'incident et suite à l'activation d'un PIU. Par exemple, les renseignements que l'on retrouve dans tous les PIU applicables aux liquides inflammables de classe 3 seraient compilés et mis à la disposition des intervenants. Certains renseignements particuliers ne seraient pas communiqués, comme des références à des détenteurs de PIU précis ou des entrepreneurs d'intervention, le nom des membres de l'équipage, l'emplacement des ressources et l'inventaire, ou tout autre renseignement protégé par la législation sur l'accès à l'information.


#### **b) Options pour améliorer l'accès aux données en temps réel de la feuille de train**

Les premiers intervenants doivent compter sur un accès à l'information précise et opportune figurant sur la feuille de train pour prendre des décisions appropriées. Récemment, l'Association des chemins de fer du Canada a annoncé le lancement de l'application mobile « AskRail » qui permet aux premiers intervenants d'accéder en temps réel aux renseignements de la feuille de train. « AskRail » est une étape importante pour fournir des outils supplémentaires aux premiers intervenants. Cependant, l'application a ses limites : pour l'employer, l'utilisateur a besoin du numéro qui se trouve sur le wagon-citerne. Dans les zones où l'accès au Wifi est limité, ou lorsque les renseignements sur les wagons-citernes ne sont pas accessibles en raison de la gravité de l'accident, l'utilisateur ne serait pas en mesure d'accéder aux renseignements à l'aide de « AskRail ».

CANUTEC estime qu'il serait bénéfique de développer d'autres plates-formes pour l'application « AskRail », tels que la capacité d'utiliser l'application sur les applications de bureau et les appareils BlackBerry, qui sont utilisés par la plupart des autorités fédérales. CANUTEC estime également que l'application mobile aurait avantage à avoir

des informations plus pertinentes liées aux mesures d'urgence telles que le type de contenants et des renseignements en temps réel sur la localisation du train.

Un autre élément dont il faut tenir compte est que l'application « AskRail » n'offre que des renseignements de base et d'intervention initiale figurant dans les pages oranges du *Guide des mesures d'urgence*. Les premiers intervenants bénéficient grandement de l'aide des spécialistes de CANUTEC, qui offrent une analyse des produits mis en cause dans les incidents. Par exemple, les spécialistes chimiques de CANUTEC fournissent une analyse et des conseils plus détaillés ainsi qu'un lien vers les détenteurs de PIU et d'autres experts afin d'aider les intervenants présents sur les lieux de l'incident. CANUTEC compte sur l'accès immédiat à la feuille de train afin d'être en mesure de fournir rapidement des conseils d'urgence. Les membres conviennent qu'il est important que Transports Canada continue de collaborer avec les compagnies de chemin de fer afin d'assurer un meilleur accès de CANUTEC à la feuille de train. La meilleure façon d'y parvenir est que les transporteurs ferroviaires aillent au-delà du régime actuel de réglementation et divulguent la feuille de train par courriel à CANUTEC, immédiatement après avoir été informé d'un incident ferroviaire lié au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses.



**CANUTEC compte sur un accès immédiat à la feuille de train pour être en mesure de fournir rapidement des conseils d'urgence.**

### **2.3.5.Recommandations**

Les recommandations suivantes sont soumises à l'examen de Transports Canada.

#### **Recommandation n° 29**

Inclure les « Niveaux et délais d'intervention » présentés à titre de pratiques exemplaires de l'industrie dans tous les PIU. Les niveaux et délais d'intervention constituent un minimum suggéré de trois niveaux établis comme suit :

1. le délai d'intervention de niveau 1 alloué à un conseiller technique pour fournir des conseils techniques ou d'intervention d'urgence par téléphone serait de moins de 10 minutes suivant la demande initiale;
2. le délai d'intervention de niveau 2 alloué à un conseiller technique pour se rendre sur les lieux d'un incident serait de moins de six heures suivant la demande initiale;
3. le délai d'intervention de niveau 3 alloué à une équipe d'intervention et à l'équipement pour se rendre sur les lieux serait dans les 12 heures suivant la demande initiale.

Les meilleurs efforts sont escomptés. Toutefois, les catastrophes naturelles, les conditions météorologiques, l'accessibilité des lieux\* ou d'autres circonstances, comme



des activités terroristes, pouvant avoir une incidence sur les délais ci-dessus devraient être prises en considération.

### **Recommandation n° 30**

Exiger que les transporteurs ferroviaires communiquent l'information sur les interventions et les préparatifs d'urgence concernant de possibles incidents liés à des marchandises dangereuses aux planificateurs d'interventions d'urgence, aux premiers répondants, à CANUTEC ainsi qu'à d'autres organismes afin d'accroître la collaboration et la coordination au cours d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

### **Recommandation n° 31**

Reconnaissant que les résultats escomptés d'un PIU sont de fournir du soutien en matière d'intervention en temps opportun, appropriée, sécuritaire et coordonnée (TASC), il est recommandé que Transports Canada surveille le programme de PIU et favorise son amélioration continue en établissant des critères pour déterminer si les quatre résultats escomptés sont atteints, recueille et évalue les données nécessaires et examine les opportunités d'amélioration.

### **Recommandation n° 32**

Que Transports Canada fournisse aux premiers répondants et aux planificateurs d'urgence l'information sur le contenu et les ressources mis à leur disposition en cas d'incidents liés à des marchandises dangereuses et que ces documents soient mis en ligne dans le cadre du programme de communication et de sensibilisation.

### **Recommandation n° 33**

Que Transports Canada exige des compagnies de chemin de fer de fournir à CANUTEC les renseignements de la feuille de train, sous forme électronique, dès qu'elles sont mises au courant d'un incident ferroviaire mettant en cause le rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses.

Une liste comprenant les 33 recommandations formulées par le GTIU peut être consultée à l'annexe B.

## **Partie III – Prochaines étapes**

Le Groupe de travail a tenu sa dernière réunion mensuelle prévue le 11 juin 2015. Alors que le mandat d'une année du Groupe de travail s'achève, plusieurs questions demeurent en suspens.

L'une des trois questions en suspens concerne l'évaluation des liquides inflammables de la classe 3 supplémentaires aux fins d'une éventuelle intégration dans le programme de PIU. Les EM ont depuis conclu leur analyse des produits de la classe 3 du groupe d'emballage III, et leurs constatations ainsi que leurs conclusions ont été consignées



dans un rapport présenté au Groupe de travail le 11 juin 2015. La catégorisation technique des matières de la classe 3 restantes conformément à la recommandation n° 21 est en cours et l'on s'attend à ce qu'elle soit complétée d'ici la fin de juillet 2015.

Au cours de l'été 2015, Transports Canada examinera les constatations des EM portant sur les analyses et la catégorisation des produits de la classe 3 et évaluera la possibilité de les inclure dans le programme de PIU. Les constatations seront communiquées aux membres au début de l'automne 2015.

La troisième question en suspens concerne l'élaboration d'un programme d'études sur les liquides inflammables à l'intention des pompiers canadiens. De nombreuses initiatives entreprises par le Groupe de travail étaient toujours en cours lors de la rédaction du présent rapport. Certaines initiatives prendront un certain temps, par exemple l'élaboration d'un programme de formation spécialisée tactique pratique pour les pompiers canadiens. Le programme d'études sera fondé sur une nouvelle norme de formation de la NFPA, dont l'élaboration peut prendre jusqu'à deux ans. De plus, le projet nécessite beaucoup de ressources. Bien que les membres du Groupe de travail soient mobilisés et qu'ils aient déjà réussi à réaliser des projets comme la préparation d'une formation générale en ligne sur les liquides inflammables, la plupart des membres proviennent d'organismes à but non lucratif qui luttent pour couvrir les coûts de leur participation pour la période requise.

## **Partie IV – Conclusions**

Un travail considérable a été accompli, certaines initiatives sont toujours en cours et quelques questions n'ont pas encore été abordées. Néanmoins, la participation soutenue et le dévouement des membres et des observateurs sont impressionnants compte tenu des échéanciers très courts et de la portée du mandat.

L'accès en temps opportun à des données et des analyses appropriées est crucial pour mener à bien des discussions sérieuses et formuler des recommandations judicieuses. De grands efforts ont été déployés par le Ministère pour fournir des données pertinentes et en temps opportun au Groupe de travail. Le premier obstacle rencontré a été la capacité limitée du Ministère à divulguer des données aux membres du Groupe de travail. Le deuxième obstacle, quant à lui, était attribuable aux délais qu'a connus le Ministère pour recueillir des données pertinentes sur les volumes de marchandises dangereuses (par numéro UN) qui sont transportées par chemin de fer et sur les corridors de transport utilisés. De telles données permettent de savoir quelles collectivités sont à risque et dans quelle mesure elles le sont. Ces données fournissent également de l'information sur la capacité d'intervention en cas d'urgence; par exemple, les données sur l'emplacement des ressources permettront aux collectivités de déterminer si ces mêmes ressources se trouvent à une distance suffisante pour intervenir en cas d'urgence à l'intérieur de délais raisonnables, et de connaître les produits qui sont transportés le plus fréquemment sur leur territoire.

Par ailleurs, il convient de féliciter le Groupe de travail pour tout ce qui a été accompli grâce à ce forum, dont la formulation de recommandations et l'atteinte d'objectifs, mais aussi la constitution d'une source de savoir qui perdurera. En unissant leurs forces, les participants ont réussi à mettre sur pied un vaste réseau bâti sur la confiance. Tisser de solides liens de confiance avant que les incidents ne se produisent est l'une des composantes clés d'une intervention réussie et les collectivités canadiennes ne pourront que profiter d'un tel réseau.

## ANNEXE A : Matières de la classe 3 (GE I, II et III) de priorités 2 à 4 pour ce qui est du potentiel d'inclusion dans le programme de PIU

### TABLEAU 1 : MATIÈRES DE LA CLASSE 3 DE PRIORITÉ 2 TRIÉES PAR GROUPE D'EMBALLAGE (10 MATIÈRES AU TOTAL)

Priorité 2 : 10 matières	
Critères	Groupe d'emballage I
1, 2, 4 et 6	(UN2389, Furanne)
1, 2 et 4	(UN1108, Pentène-1), (UN1155, éther diéthylique) et (UN2059, Nitrocellulose en solution inflammable)
Critères	Groupe d'emballage II
2, 4 et 6	(UN2398, Oxyde de méthyle et de tert-butyle)
2 et 4	(UN1159, Éther isopropylique), (UN2059, Nitrocellulose en solution inflammable), (UN2246, Cyclopentène), (UN2298, Méthylcyclopentane) et (UN2384, Éther di-n-propylique)
Critères	Groupe d'emballage III (aucune)

### TABLEAU 2 : MATIÈRES DE LA CLASSE 3 DE PRIORITÉ 3 TRIÉES PAR GROUPE D'EMBALLAGE (22 MATIÈRES AU TOTAL)

Priorité 3 : 22 matières	
Critères	Groupe d'emballage I
1 et 2	(UN1144, Crotonylène), (UN1265, Pentanes), (UN2356, Chloro-2 propane), (UN2363, Mercaptan éthylique), (UN2459, Méthyl-2 butène-1), (UN2561, Méthyl-3 butène-1), (UN2749, Tétraméthylsilane) et (UN3336, Mercaptans en mélange liquide inflammable, N.S.A.)
Critères	Groupe d'emballage II
2	(UN1091, Huiles d'acétone), (UN1146, Cyclopentane), (UN1164, Sulfure de méthyle), (UN1208, Hexanes), (UN1265, Pentanes), (UN2288, Isohexènes), (UN2301, Méthyl-2 furanne), (UN2347, Mercaptan butylique), (UN2370, Hexène-1), (UN2402, Propanethiols), (UN2457, Diméthyl-2,3 butane), (UN2461, Méthylpentadiène), (UN2612, Éther méthylpropylique) et (UN3336, Mercaptans en mélange liquide inflammable, N.S.A.)
Critères	Groupe d'emballage III (aucune)

**TABLEAU 3: MATIÈRES DE LA CLASSE 3 DE PRIORITÉ 4  
TRIÉES PAR GROUPE D'EMBALLAGE (61 MATIÈRES AU TOTAL)**

<b>Priorité 4 : 61 matières</b>	
<b>Critères</b>	<b>Groupe d'emballage I (aucune)</b>
<b>Critères</b>	<b>Groupe d'emballage II</b>
4 et 6	(UN1165, Dioxanne), (UN1224, Cétones liquides, N.S.A.) et (UN1245, Méthylisobutylcétone)
4	(UN1153, Éther diéthylique de l'éthylèneglycol), (UN1156, Diéthylcétone), (UN1166, Dioxolanne), (UN1179, Éther éthylbutylique), (UN1219, Isopropanol), (UN1234, Méthylal), (UN2045, Aldéhyde isobutyrique), (UN2252, Diméthoxy-1,2 éthane), (UN2256, Cyclohexène), (UN2350, Éther butylméthylque), (UN2373, Diéthoxyméthane), (UN2377, Diméthoxy-1,1 éthane), (UN2536, Méthyltétrahydrofuranne), (UN2615, Éther éthylpropylique) et (UN3271, Éthers N.S.A.)
5 et 6	(UN1129, Butyraldéhyde), (UN1989, Aldéhydes, N.S.A.) et (UN2058, Valéraldéhyde)
5	(UN2367, alpha-Méthylvaléraldéhyde)
6	(UN1114, Benzène), (UN1136, Distillats de goudron de houille, inflammables), (UN1175, Éthylbenzène), (UN1261, Nitrométhane), (UN1279, Dichloro-1,2 propane), (UN1288, Huile de schiste), (UN1294, Toluène), (UN1306, Produits de préservation des bois, liquides), (UN2047, Dichloropropènes), UN1999, Goudrons liquides) et (UN2342, Bromométhylpropanes)
<b>Critères</b>	<b>Groupe d'emballage III</b>
4 et 6	(UN1918, Isopropylbenzène)
4	(UN1147, Décahydronaphthalène), (UN1149, Éthers butyliques), (UN1153, Éther diéthylique de l'éthylèneglycol), (UN1157, Diisobutylcétone), (UN1171, Éther monoéthylique de l'éthylèneglycol), (UN1172, Acétate de l'éther monoéthylique de l'éthylèneglycol), (UN1188, Éther monométhylque de l'éthylèneglycol), (UN2053, Alcool méthylamylique), (UN2057, Tripropylène), (UN2528, Isobutyrate d'isobutyle), (UN3092, Méthoxy-1 propanol-2), (UN3271, Éthers, N.S.A.) et (UN3272, Éthers, N.S.A.)
5 et 6	(UN2219, Éther allylglycidique)
5	(UN1989, Aldéhydes, N.S.A.) et (UN2222, Anisole)
6	(UN1134, Chlorobenzène), (UN1136, Distillats de goudron de houille, inflammables), (UN1139, Solution d'enrobage), (UN1223, Kérosène), (UN1306, Produits de préservation des bois liquides), (UN1307, Xylènes), (UN1915, Cyclohexanone), (UN1999, Goudrons liquides), (UN2047, Dichloropropènes), (UN2344, Bromopropanes) et (UN2608, Nitropropanes)

## **ANNEXE B : Recommandations formulées par le Groupe de travail à ce jour**

Par souci de commodité, vous trouverez ci-dessous une liste séquentielle des recommandations formulées par le GTIU à ce jour à l'attention de Transports Canada.

### **Recommandation n° 1**

Les membres du Groupe de travail recommandent que Transports Canada appuie la demande d'inclure des renseignements de base sur les plans d'intervention d'urgence (PIU) dans la section de référence du *Guide des mesures d'urgence 2016* et d'identifier les produits qui doivent comprendre un plan d'intervention d'urgence à l'aide d'un logo canadien, par souci de commodité.

(Premier rapport trimestriel, novembre 2014 : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/premier-quart-raport-1212.html>)

#### **Réponse de Transports Canada :**

La proposition W45 a été élaborée et a été examinée dans le cadre de la réunion du groupe de travail sur le GMU 2016 de janvier 2015 afin de modifier l'édition du GMU 2016 comme suit :

- Ajouter un drapeau unifolié canadien aux 47 pages de la section orange du guide (qui compte au moins un produit qui doit comprendre un PIU) en combinaison avec un énoncé au sujet du programme de PIU;
- En plus de l'énoncé, inclure des renseignements de base dans la section blanche au sujet du programme de PIU.

### **Recommandation n° 2**

Le Groupe de travail recommande que Transports Canada travaille de concert avec le Centre des sciences pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada (CSS-RDD).

(Premier rapport trimestriel, novembre 2014 : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/premier-quart-raport-1212.html>)

#### **Réponse de Transports Canada :**

La Direction générale du TMD de TC a présenté des demandes d'aide et de financement au CSS-RDDC pour deux exercices mettant en cause des scénarios de risques d'incidents impliquant des liquides inflammables pour l'exercice 2015-2016 :

- Première proposition : simulations d'exercice sur maquette
- Deuxième proposition : exercice à grand déploiement

### Recommandation n° 3

Les membres du Groupe de travail recommandent que Transports Canada autorise l'expédition d'éthanol UN1987 dans le cadre des exigences principales du PIU englobant les liquides inflammables de la classe 3, et que Transports Canada avise ces expéditeurs qu'ils pourraient être touchés par cette recommandation et devraient agir en conséquence en vue de se conformer aux exigences relatives aux PIU.

(Premier rapport trimestriel, novembre 2014 : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/premier-quart-raport-1212.html>)

#### Réponse de Transports Canada :

- Le 31 Décembre 2014, Transports Canada a modifié le Règlement sur le TMD publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, pour exiger un PIU pour neuf liquides inflammables, incluant l'éthanol UN1987, ALCOOLS, N.S.A. expédié vers et à travers le Canada, ainsi que le UN3494 PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE.

### Recommandation n° 4

Les membres du Groupe de travail recommandent que Transports Canada fasse une promotion accrue et améliore la connaissance et la compréhension des divers aspects des activités et des programmes du TMD en adoptant un programme de communication et de sensibilisation comme activité courante pour aborder entre autres les sujets suivant :

- le programme de PIU;
- les rôles des SMC-TMD;
- CANUTEC;
- l'OP 32;
- l'OP 33;
- le Groupe de travail sur les interventions d'urgence; et
- le CCPG-TMD.

(Premier rapport trimestriel, novembre 2014 : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/premier-quart-raport-1212.html>)

## **Réponse de Transports Canada :**

- Développer une stratégie de promotion pour améliorer la connaissance et la compréhension de diverses activités de la direction du TMD, y compris le programme des PIU, CANUTEC, le rôle des SMC, ainsi que le Groupe de travail sur les interventions d'urgence, etc.

### **Recommandation n° 5**

Soutenir le concept de SCI uniformisé, en fonction du programme de SCI Canada, et que le commandant du lieu de l'incident responsable d'un incident ferroviaire ou de tout autre incident mettant en cause des marchandises dangereuses soit un représentant d'une autorité compétente locale qui œuvre à l'intérieur d'une structure de commandement unifié.

### **Recommandation n° 6**

Exiger que les documents de PIU comportent l'identification du SCI et d'une structure de commandement unifié, dans le cadre des exigences en matière de planification pour une intervention en cas d'incident.

### **Recommandation n° 7**

Exiger que les conseillers techniques en matière de PIU complètent, au minimum, les cours suivants de commandement d'incident de SCI Canada, à des niveaux correspondant à leur rôle sur le site d'un incident :

- ✓ I-100 - Introduction au SCI
- ✓ I-200 - SCI de base pour les ressources individuelles et les interventions en phase initiale
- ✓ I-300 - Niveau intermédiaire sur le SCI, SCI pour les incidents qui s'amplifient

### **Recommandation n° 8**

Exiger que les entreprises ferroviaires remettent à la Direction générale de TMD des exemplaires de leurs plans d'intervention d'urgence précisant la façon dont le SCI a été intégré dans les plans d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses et que les renseignements figurant sur ces plans en cas d'incident ferroviaire soient immédiatement disponibles à CANUTEC durant un incident d'urgence.

### **Recommandation n° 9**

Exiger que les entreprises ferroviaires obligent les gestionnaires d'entreprise, le personnel de supervision et les superviseurs d'entrepreneur participant aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses de compléter au minimum les cours

suivants de commandement d'incident de SCI Canada, à des niveaux correspondant à leur rôle sur le site d'un incident :

- ✓ I-100 - Introduction au SCI
- ✓ I-200 - SCI de base pour les ressources individuelles et les interventions en phase initiale
- ✓ I-300 - Niveau intermédiaire de SCI pour les incidents qui s'amplifient

### **Recommandation n° 10**

Incorporer dans le programme de formation de Transports Canada à l'intention de ses inspecteurs du TMD et de ses spécialistes en mesures correctives (SMC) les cours suivants de commandement d'incident de SCI Canada, à des niveaux correspondant à leur rôle sur le site d'un incident :

- ✓ I-100 - Introduction au SCI
- ✓ I-200 - SCI de base pour les ressources individuelles et les interventions en phase initiale
- ✓ I-300 - Niveau intermédiaire sur le SCI, SCI pour les incidents qui s'amplifient

Le représentant de CANUTEC a indiqué que CANUTEC pourrait ajouter cette formation dans son plan pour veiller à ce que la formation sur le SCI soit offerte à ses conseillers.

### **Recommandation n° 11**

Examiner et définir les rôles et les responsabilités des inspecteurs du TMD et des SMC afin d'inclure des consultations et des conseils du commandant du lieu de l'incident pour contribuer à l'élaboration d'un plan d'action en cas d'incident. Transports Canada devrait bien communiquer ces rôles et responsabilités aux parties concernées du secteur public et privé dans le cadre de son programme de communication et de sensibilisation.

### **Recommandation n° 12**

Faciliter l'élaboration d'un modèle de plan d'intervention d'urgence en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses que les communautés pourront incorporer dans les plans d'urgence communautaires.

### **Recommandation n° 13**

Collaborer étroitement avec Sécurité publique Canada, les cadres supérieurs responsables de la gestion des urgences (CSRGU), l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP), l'Association canadienne des carburants (ACC), l'Association des pompiers autochtones du Canada (APAC) et l'Association canadienne des chefs de pompiers



(ACCP), ainsi qu'avec d'autres intervenants dans un programme exhaustif de sensibilisation et d'éducation fournissant des renseignements et du matériel didactique et de référence sur les « pratiques exemplaires » de SCI concernant les marchandises dangereuses, en plus de recommander l'utilisation des cours de formation de SCI Canada pour les premiers intervenants.

Pour une meilleure sensibilisation et dans le cadre de la stratégie de communication et sensibilisation, il est également recommandé que Transports Canada élabore et finalise ces documents avant de les distribuer, en parallèle avec le *Guide des mesures d'urgence 2016*, à tous les organismes de première intervention et à tous les planificateurs des mesures d'urgence communautaires et des Premières nations au Canada.

## **Recommandation n° 14**

Finaliser et produire les documents conceptuels suivants :

- Guide communautaire pour la planification des mesures d'urgence en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses
- Organigramme du cycle de planification et d'intervention lors d'incidents
- Organigramme d'un commandement unifié pour la gestion d'incidents ferroviaires majeurs impliquant des marchandises dangereuses à l'aide du SCI
- Organigramme des rôles et responsabilités sous un commandement unifié
- Tableau sur les interventions d'urgence mettant en cause des liquides inflammables – Une approche disciplinée.
- Feuilles de travail d'une approche disciplinée pour élaborer un plan d'action en cas d'incident avec le SCI.
- Lexique sur les marchandises dangereuses présentant une terminologie uniforme.

## **Recommandation n° 15**

Collaborer étroitement avec le Centre des sciences pour la sécurité (CSS), les premiers intervenants, les planificateurs des mesures d'urgence, les entreprises membres de l'ACFC, les titulaires de PIU, CANUTEC et les SMC de Transports Canada à l'élaboration d'exercices d'intervention pour mettre à l'essai et évaluer l'efficacité du programme de PIU et pour identifier les possibilités d'amélioration.

## **Recommandation n° 16**

Encourager et appuyer la formation, les exercices, le réseautage et l'interaction entre le personnel des chemins de fer, les premiers intervenants, les planificateurs des mesures

d'urgence et Transports Canada pour acquérir de l'expérience, bâtir la confiance et élaborer des communications dans l'application du SCI et du commandement unifié sur les sites d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

### **Recommandation n° 17**

Élaborer un profil de compétences du Conseiller technique en matière de liquides inflammables pouvant être utilisé comme guide dans le cadre du processus d'examen et d'approbation d'un PIU lié à des liquides inflammables de la classe 3.

### **Recommandation n° 18**

Incorporer le tableau Niveau d'intervention et délais d'exécution : Pratiques exemplaires à titre d'ajout standard pour ses activités de communication.

### **Recommandation n° 19**

Incorporer le profil de compétences du Conseiller technique en matière de liquides inflammables dans la planification de ses activités de sensibilisation.

### **Recommandation n° 20**

En effectuant l'évaluation du risque dans la détermination des produits qui nécessitent un PIU, tenir compte des éléments suivants :

- les conclusions des experts en la matière (EM) concernant les comportements physico-chimiques des liquides inflammables de la classe 3 (GE I et II) consignés dans le rapport des EM du 12 avril 2015 (présenté au sous-groupe 3 du GTIU en avril 2015); et
- le volume des produits transportés par train.

### **Recommandation n° 21**

Les experts en la matière doivent poursuivre leur travail de catégorisation technique des liquides inflammables de la classe 3 fondée sur les comportements physico-chimiques selon l'ordre de priorité suivant :

- (1) Classe 3 (GE II)
- (2) Classe 3 (6.1)(8); Classe 3(8)
- (3) Classe 4.3(3); Classe 4.3(3)(8)
- (4) Classe 6.1 (3); Classe 6.1(3)(8); Classe 6.1(4.3)(3)
- (5) Classe 8(3); Classe 8(3)(6.1)

## Recommandation n° 22

Poursuivre le travail de cartographie entrepris par le personnel du TMD en ce qui a trait aux routes de transport et aux volumes des liquides inflammables de la classe 3, et inclure les produits supplémentaires qui pourraient être transportés par train en grand volume dans des wagons-citernes.

## Recommandation n° 23

Établir un programme d'évaluation du rendement permettant d'évaluer périodiquement l'efficacité du programme de PIU pour les liquides inflammables, tout en tenant compte des changements, tels que les tendances dans le domaine du transport, et envisager la modification des exigences liées aux produits faisant l'objet d'un PIU afin d'assurer l'atteinte des objectifs stratégiques.

## Recommandation n° 24

Appuyer le concept d'un « programme de formation sur les liquides inflammables dans le transport » qui comprend les éléments suivants :

- Un programme de formation modelé sur le précédent établi avec le programme de l'ICE et de l'Association canadienne des chefs des pompiers (ACCP) - *Anhydrous Ammonia Awareness for First Responders*.
- Un programme conçu comportant du contenu et des références canadiens dans les deux langues officielles.
- Un programme à multiples niveaux qui consiste en ce qui suit :
  - 1) niveau de base (introduction) – conçu comme un programme Web autogéré avec du contenu modulaire et une composante d'examen;
  - 2) niveau opérationnel (pratique) – conçu pour être offert aux collèges des pompiers provinciaux ou aux installations de formation des services d'incendie.
- Un programme acceptable pour l'ACCP et le Conseil canadien des directeurs provinciaux et des commissaires des incendies.
- L'élaboration et la mise en œuvre de contenu de cours d'introduction avec l'appui de l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et de l'Association canadienne des carburants (ACC) par l'entremise d'ENFORM, en collaboration avec les intervenants du Groupe de travail sur les interventions d'urgence. Le financement de programmes de formation plus avancés doit faire l'objet d'une discussion approfondie auprès de Transports Canada, de l'ACPP, de l'ACC, de l'ACCP, de l'ACFC et d'autres transporteurs de catégorie 1 afin d'obtenir leurs commentaires.

- Un programme tenu et mis à jour à mesure que sont disponibles de nouvelles normes et de nouveaux renseignements afin de refléter les « meilleures pratiques ».

### **Recommandation n° 25**

Mettre en place du personnel pour contribuer à l'élaboration des programmes de formation afin de voir à ce que des renseignements complets et exacts sur les programmes de TMD (CANUTEC, PIU, services des SMC, etc.) y soient inclus.

### **Recommandation n° 26**

Inclure ces cours de formation pour les spécialistes des mesures correctives, les conseillers de CANUTEC et tout autre employé qui pourrait être appelé à intervenir au cours d'incidents mettant en cause des liquides inflammables.

### **Recommandation n° 27**

Mettre en place du personnel de Transports Canada pour aider à la prestation des programmes de formation de niveau opérationnel ou sur les liquides inflammables dans le cadre du programme de communication et de sensibilisation du TMD.

### **Recommandation n° 28**

Établir un forum afin que les membres du GTIU puissent poursuivre leurs discussions techniques une fois que le GTIU se sera acquitté de son mandat. Il pourrait s'agir d'un comité technique ou d'un groupe de travail permanent sous l'autorité du Comité consultatif sur la politique générale (CCPG).

### **Recommandation n° 29**

Inclure les « Niveaux et délais d'intervention » présentés à titre de pratiques exemplaires de l'industrie dans tous les PIU. Les niveaux et délais d'intervention constituent un minimum suggéré de trois niveaux établis comme suit :

1. le délai d'intervention de niveau 1 alloué à un conseiller technique pour fournir des conseils techniques ou d'intervention d'urgence par téléphone serait de moins de 10 minutes suivant la demande initiale;
2. le délai d'intervention de niveau 2 alloué à un conseiller technique pour se rendre sur les lieux d'un incident serait de moins de six heures suivant la demande initiale;
3. le délai d'intervention de niveau 3 alloué à une équipe d'intervention et à l'équipement pour se rendre sur les lieux serait dans les 12 heures suivant la demande initiale.

Les meilleurs efforts sont escomptés. Toutefois, les catastrophes naturelles, les conditions météorologiques, l'accessibilité des lieux\* ou d'autres circonstances, comme

des activités terroristes, pouvant avoir une incidence sur les délais ci-dessus devraient être prises en considération.

Afin d'accroître la confiance dans les conseils techniques et relatifs aux interventions pour les PIU de classe 3, les membres recommandent d'élaborer un profil de compétence pour les « conseillers techniques sur les liquides inflammables » désignés dans les PIU qui comprendrait des exigences normalisées de formation et d'accréditation, ce qui permettrait aux titulaires de PIU et aux organismes de réglementation de mieux évaluer les plans.

### **Recommandation n° 30**

Exiger que les transporteurs ferroviaires communiquent l'information sur les interventions et les préparatifs d'urgence concernant de possibles incidents liés à des marchandises dangereuses aux planificateurs d'interventions d'urgence, aux premiers répondants, à CANUTEC ainsi qu'à d'autres organismes afin d'accroître la collaboration et la coordination au cours d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

### **Recommandation n° 31**

Reconnaissant que les résultats escomptés d'un PIU sont de fournir du soutien en matière d'intervention en temps opportun, appropriée, sécuritaire et coordonnée (TASC), il est recommandé que Transports Canada surveille le programme de PIU et favorise son amélioration continue en établissant des critères pour déterminer si les quatre résultats escomptés sont atteints, recueille et évalue les données nécessaires et examine les opportunités d'amélioration.

### **Recommandation n° 32**

Que Transports Canada fournisse aux premiers répondants et aux planificateurs d'urgence l'information sur le contenu et les ressources mis à leur disposition en cas d'incidents liés à des marchandises dangereuses et que ces documents soient mis en ligne dans le cadre du programme de communication et de sensibilisation.

### **Recommandation n° 33**

Que Transports Canada exige des compagnies de chemin de fer de fournir à CANUTEC les renseignements de la feuille de train, sous forme électronique, dès qu'elles sont mises au courant d'un incident ferroviaire mettant en cause le rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses.