



PLAN MINISTÉRIEL
de mesures d'urgence
et de sécurité civile



Québec 

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

Révisé le 15 juin 2015

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

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

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

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

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

ISBN : 978-2-550-73457-4 (version PDF)

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2015

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2015

Mot de la responsable ministérielle en sécurité civile

Le territoire québécois est vaste et sa géomorphologie accidentée présente une vulnérabilité à divers aléas naturels comme les glissements de terrain majeurs, les inondations, l'érosion, la submersion côtière, pour n'en nommer que quelques-uns. De surcroît, au Québec comme ailleurs, les changements climatiques viennent augmenter le potentiel de risques naturels.

Par ailleurs, les risques anthropiques ne sont pas moins préoccupants, notamment dans le cas du transport des marchandises et des matières dangereuses, car le nombre d'utilisateurs du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports du Québec (MTQ) ne cesse d'augmenter. Ainsi, les risques auxquels les infrastructures sont exposées sont nombreux lorsqu'il s'agit de concevoir, de construire, d'exploiter et d'entretenir un réseau routier de plus de 30 000 km et comprenant plus de 4 700 ponts et viaducs.

En vertu de la Loi sur la sécurité civile, à l'instar des autres ministères et organismes, le ministère des Transports a l'obligation de s'enquérir des risques de sinistre majeur qui peuvent affecter ses biens et services et d'établir, pour chaque bien ou service inventorié, leur vulnérabilité eu égard aux risques identifiés. Le Ministère est tenu d'établir et de maintenir opérationnelles des mesures de protection destinées à réduire leur vulnérabilité. À cet effet, le ministère s'est doté du *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile* (PMMUSC) qui constitue une réponse aux vulnérabilités des infrastructures envers les risques tant naturels qu'anthropiques et qui limite les conséquences négatives advenant qu'une telle situation se produise.

La sécurité civile au Québec est une responsabilité partagée; le ministère des Transports du Québec y joue un rôle de premier plan. Le PMMUSC constitue donc l'assise du Ministère en matière de mesures d'urgence et de sécurité civile. Il intègre des mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement qui interpellent l'ensemble du personnel du MTQ. Je vous invite donc à le lire attentivement et à l'intégrer dans votre pratique pour que le MTQ demeure chef de file en matière de sécurité civile au Québec.

La sous-ministre,

Dominique Savoie

Table des matières

Introduction.....	9
La mission du ministère des Transports du Québec.....	9
Le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile	9
Les objectifs spécifiques du PMMUSC.....	10
Le processus ministériel de gestion des risques naturels et anthropiques	11
La portée du PMMUSC	12
Les clientèles visées dans le PMMUSC	13
Partie 1 — La sécurité civile	15
Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec.....	17
1.1 Une responsabilité partagée	17
1.2 L'organisation de la sécurité civile au Québec.....	19
1.2.1 L'Organisation municipale de sécurité civile	19
1.2.2 L'Organisation régionale de sécurité civile	19
1.2.3 L'Organisation de sécurité civile du Québec	20
1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec.....	20
1.3 La planification de la sécurité civile au Québec	21
1.3.1 Le Plan municipal de sécurité civile (PMSC)	21
1.3.2 Le Plan régional de sécurité civile	21
1.3.3 Le Plan national de sécurité civile	21
1.4 Vers le développement d'une culture de la sécurité civile au Québec	22
1.5 La sécurité civile : une condition essentielle de développement durable	23
1.6 La politique québécoise de sécurité civile 2014-2024 : vers une société québécoise plus résiliente aux catastrophes.....	24
Chapitre 2 — Les mesures d'urgence et de sécurité civile au MTQ.....	27
2.1 La coordination locale des mesures d'urgence.....	27
2.2 La coordination régionale de sécurité civile.....	27
2.3 La Coordination ministérielle de la sécurité civile	28
Partie 2 — Les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement	29
Chapitre 3 — Les mesures de prévention	33
3.1 Les mesures de prévention générales	33
3.1.1 Les lois et règlements.....	33
3.1.2 Les normes	33
3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives	33
3.1.4 La culture de la sécurité civile	34
3.2 Les mesures de prévention spécifiques.....	34
3.2.1 La conception et l'entretien des structures	34
3.2.2 La durabilité des infrastructures	35
3.2.3 La cartographie des risques de mouvement de terrain.....	35
3.3 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de prévention.....	35

Chapitre 4 — Les mesures de préparation	37
4.1 La clarification des rôles et des responsabilités concernant les mesures d’urgence et la sécurité civile	39
4.1.1 Le responsable ministériel en sécurité civile	41
4.1.2 Le responsable ministériel délégué en sécurité civile	42
4.1.3 Le coordonnateur ministériel en sécurité civile et les coordonnateurs ministériels adjoints en sécurité civile	43
4.1.4 Le responsable du Centre de coordination de la sécurité civile	45
4.1.5 Le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile	47
4.1.6 Le coordonnateur local en mesures d’urgence et le coordonnateur local adjoint en mesures d’urgence	49
4.1.7 Les sous-ministres adjoints et le directeur général (DGSG)	50
4.1.8 Le responsable de la mission « Transport »	51
4.1.9 Le répondant ministériel en communication (l’agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)	53
4.1.10 L’agent de liaison au COG	54
4.1.11 Le responsable d’activité rattaché à la mission « Transport »	55
4.1.12 Le responsable d’activité de soutien rattaché à la mission « Transport »	56
4.1.13 Le répondant régional en sécurité civile	57
4.1.14 Le répondant régional en communication (l’agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)	59
4.1.15 Le chef des opérations (le contremaître)	60
4.1.16 Le gérant de site	61
4.1.17 Le soutien au gérant de site	63
4.1.18 L’intervenant de première ligne	64
4.2 L’appropriation de la mission « Transport »	65
4.3 La coordination des actions et la concertation des partenaires	65
4.4 La planification des mesures d’urgence et de sécurité civile	66
4.4.1 Les plans de mesures d’urgence d’aéroport du MTQ	66
4.4.2 Les sites stratégiques	67
4.4.3 Les plans gouvernementaux d’intervention particulière sous la responsabilité de l’OSCQ	67
4.5 La collaboration avec d’autres instances en sécurité civile	67
4.5.1 Les ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux du Québec ou d’autres provinces et des partenaires du secteur privé	67
4.5.2 Les ententes de collaboration du MTQ avec le gouvernement fédéral	68
4.5.3 Les ententes de collaboration et les accords internationaux du gouvernement du Québec	68
4.6 Le prêt de personnes-ressources entre DT	68
4.7 La formation aux employés engagés dans les mesures d’urgence et de sécurité civile	68
4.8 Le Guide pour le soutien aux employés à l’occasion d’une situation d’urgence	69
4.9 Le monitoring du réseau routier	69
4.10 Le monitoring et la surveillance des structures	70
4.11 Adjudication de contrats lors d’une situation d’urgence	70
4.12 L’Outil d’aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d’une situation d’urgence	71
4.13 Les ententes conclues avec les fournisseurs	71
4.14 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de préparation	71
Chapitre 5 — Les mesures d’intervention	73
5.1 A La situation d’urgence	73
5.1 Les mesures d’intervention générales	74
5.1.1 Les mesures d’urgence et de sécurité civile	75
5.1.2 Les centres de gestion	127
5.1.3 Le port de la veste de sécurité marquée « gérant de site »	128
5.1.4 La mise en branle du processus ministériel d’alerte et de mobilisation	129
5.1.5 La démobilisation	130

5.1.6	La circulation et le traitement de l'information à l'interne.....	133
5.1.7	Le processus de coordination des communications	135
5.2	Les directions du MTQ engagées dans les mesures d'intervention	141
5.3	Les mesures d'intervention particulières	143
5.3.1	Accident ou incident d'aéroport	145
5.3.2	Accident ferroviaire.....	149
5.3.3	Accident routier.....	155
5.3.4	Blocus d'une route	157
5.3.5	Conditions climatiques difficiles.....	159
5.3.6	Déversement de matières dangereuses (déversement liquide).....	161
5.3.7	Objet suspect	163
5.3.9	Affaissement	169
5.3.10	Érosion ou glissement de terrain	171
5.3.11	Tremblement de terre.....	173
5.3.12	Embâcle ou débâcle	179
5.3.13	Accumulation d'eau ou inondation.....	181
5.3.14	Incendie ou explosion	183
5.3.15	Autres risques.....	187
Chapitre 6 — Les mesures de rétablissement		189
6.1	Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles	189
6.2	Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels	190
6.3	Les mesures de rétablissement destinées aux intervenants et à l'organisation	190
6.3.1	Le débriefage (débriefing)	190
6.3.2	L'audit.....	191
6.3.3	Le rapport d'événement	192
6.3.4	Le suivi et la rétroinformation	192
6.4	Les mesures concernant le remboursement des dépenses.....	193
6.5	La reddition de comptes.....	193
6.6	Les directions du MTQ engagées dans les mesures de rétablissement.....	193
Les annexes.....		195
Annexe I — Vocabulaire		197
Annexe II — Loi sur la sécurité civile et règlements		207
Annexe III — Lois administrées par le ministre des Transports du Québec		211
Annexe IV — Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 3 et Position ministérielle « Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route »		213
Annexe V — Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.....		217
Annexe VI — Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé.....		227
Annexe VII — Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec.....		249
Annexe VIII — Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence		259
Annexe IX — Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier et Processus ministériel en monitoring des structures.....		283
Annexe X — Liste des activités normalisées en monitoring		285
Annexe XI — Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence.....		287
Annexe XII — Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et centres auxiliaires		297
Annexe XIII — Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers		299
Annexe XIV — Liste des animateurs de débriefage accrédités par le Centre de coordination de la sécurité civile.....		301
Annexe XV — Fiche d'inscription des lots de travail pour les interventions liées à l'activité normalisée en exploitation 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3)		303
Annexe XVI — Liste des sigles et des acronymes		305

Annexe XVII — Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC.....	307
--	-----

Liste des tableaux

Tableau 1 — La liste des risques en sécurité civile qui touchent le MTQ.....	12
Tableau 2 — L’expertise du MTQ en matière de prévention	35
Tableau 3 — L’expertise du MTQ en matière de préparation.....	71
Tableau 4 — Les couleurs utilisées dans les logigrammes	75
Tableau 5 — La nature opérationnelle ou stratégique d’un dossier	136
Tableau 6 — L’expertise du MTQ en matière d’intervention.....	141
Tableau 7 — Les aéroports appartenant au MTQ (code d’identification).....	144
Tableau 8 — Répartition du réseau ferroviaire au Québec	149
Tableau 9 — Répartition du réseau ferroviaire au Québec	149
Tableau 10 — La coloration du béton suivant la température estimée	184
Tableau 11 — La dégradation des matériaux en fonction de la température	185
Tableau 12 — L’expertise du MTQ en matière de rétablissement	193

Liste des figures et cartes

Figure 1 — Le processus de gestion des risques	12
Figure 2 — Les mesures d’intervention générales	75
Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes.....	76
Figure 4 — Le processus d’alerte et de mobilisation en mesures d’urgence et en sécurité civile	131
Figure 5 — Le plan d’alerte et de mobilisation lors d’un tremblement de terre	177
Carte 1 — Les aéroports et les héliports du MTQ.....	147
Carte 2 — Le réseau ferroviaire québécois.....	153

Liste des logigrammes

Logigramme A — Événement mineur	81
Logigramme B — Événement majeur avec mise en place d’un poste de commandement.....	89
Logigramme C — Événement majeur avec mise en place d’un ou de plusieurs postes de commandement et d’un centre de coordination locale des mesures d’urgence	99
Logigramme D — Événement majeur avec mise en place d’un ou de plusieurs postes de commandement ou d’un centre de coordination régionale de la sécurité civile.....	107
Logigramme E — Événement majeur avec mise en place d’un ou de plusieurs postes de commandement ou d’un centre de coordination ministérielle de la sécurité civile	117

Introduction

La mission du ministère des Transports du Québec

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

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

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

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

Le Centre de coordination de la sécurité civile (CCSC) du MTQ, dans une approche d'amélioration continue, procède à la révision du *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile*. Outre qu'elle tient compte des façons de faire préconisées dans le *Plan national de sécurité civile* (PNSC) et qu'elle respecte en grande partie la norme canadienne CAN/CSA-Z731-03 sur la planification des mesures et interventions d'urgence, la version actualisée intègre la notion de développement durable et elle est conforme aux principes de sécurité civile dictés par le ministère de la Sécurité publique

(MSP)¹. Puisque plusieurs de ces principes font référence à une approche préventive en matière de sécurité civile, le PMMUSC a été élaboré à la suite d'une démarche de gestion des risques naturels et anthropiques. Enfin, le PMMUSC s'inscrit dans la continuité du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*.

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

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

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

Les objectifs spécifiques du PMMUSC

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

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

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

Le processus ministériel de gestion des risques naturels et anthropiques

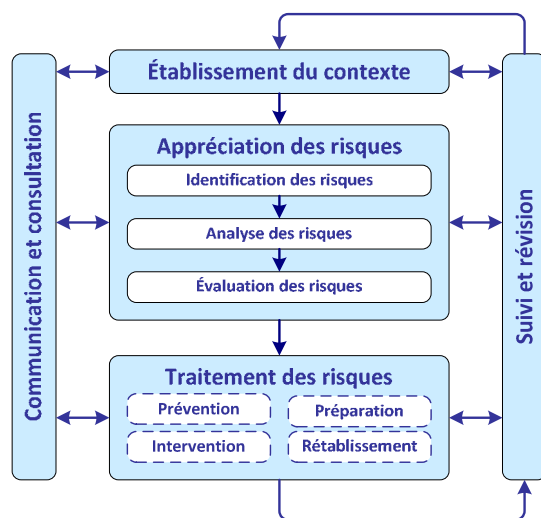
Au MTQ, la gestion des risques en sécurité civile est définie comme **une approche ayant pour objet la réduction des risques et misant sur la prise en considération constante et systématique des risques dans les décisions administratives, dans la gestion des ressources ainsi que dans la façon d’assumer des responsabilités**. C’est donc un processus d’amélioration continue de la gestion.

Les risques en sécurité civile concernent les événements ou phénomènes externes à l’organisation qui peuvent faire en sorte que le MTQ ne soit plus en mesure d’assurer pleinement sa mission première. De plus, il est question de risques en sécurité civile au sein du MTQ dans la mesure où ce dernier peut intervenir dans son champ de compétence pour les atténuer ou les éliminer. Ces risques peuvent être naturels, anthropiques ou liés à la continuité des services : il a été décidé lors de la réunion de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC) tenue le 2 novembre 2007 de traiter les risques naturels et anthropiques dans le PMMUSC. Les risques de gouvernance seront traités par trois instances différentes selon leur type : le Secrétariat du Conseil du trésor (mission Services essentiels gouvernementaux) et le comité sur la continuité des services au Ministère.

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

² MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Gestion des risques en sécurité civile*, 2009.

Figure 1 - Le processus de gestion des risques



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

Tableau 1 — La liste des risques en sécurité civile qui touchent le MTQ

Risques naturels	Risques anthropiques
- Conditions climatiques difficiles (tempête de neige, vents violents, verglas). - Éboulement ou avalanche. - Érosion ou glissement de terrain. - Tremblement de terre. - Embâcle ou débâcle. - Accumulation d'eau ou inondation. - Incendie de forêt.	- Rupture de barrage. - Chute de lignes à haute tension. - Bris d'équipements d'alimentation de gaz naturel. - Interruption de la circulation maritime. - Accident nucléaire. - Accident ou incident d'aéroport. - Incendie ou explosion. - Accident ferroviaire. - Accident routier. - Blocus d'une route. - Objet suspect. - Déversement de matières dangereuses. - Affaissement.

La portée du PMMUSC

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

L'approche de gestion des risques en sécurité civile préconisée par le MTQ considère tous les types d'aléas naturels et anthropiques que peuvent subir les infrastructures

destinées aux usagers de la route³. Cette approche suggère d'établir des mesures générales de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement applicables à divers aléas et suffisamment souples pour s'adapter ou être modifiées rapidement selon la nature du problème. Ce sont donc des mesures dites « tout risque ». Ainsi, le PMMUSC prévoit des mesures qui seront applicables en tout temps et qui nécessiteront d'être actualisées pour demeurer optimales et efficaces. En matière d'intervention, il apporte des précisions quant à la réponse à fournir dans le cas d'une situation d'urgence, et ce, dans le but d'un retour aux activités habituelles du MTQ dans les meilleurs délais possible.

Par ailleurs, une perspective intégrant tous les types d'aléas ne signifie évidemment pas que des mesures propres à un aléa en particulier ou à une catégorie d'aléas ne doivent pas être établies. Des mesures adaptées sont inévitables dans plusieurs circonstances, principalement dans les cas de risques élevés aux conséquences prévisibles dommageables, lesquels ont été déterminés lors de l'application de la démarche de gestion des risques. Voilà pourquoi le PMMUSC dresse la liste des mesures particulières appliquées dans le but d'atténuer ou d'éliminer ces risques.

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

Les clientèles visées dans le PMMUSC

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

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

Partie 1 — La sécurité civile

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

Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec⁴

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

1.1 Une responsabilité partagée

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

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

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

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

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

⁴ Voir le *Plan national de sécurité civile* (2008-02-25) pour de plus amples informations.

- **Les autorités locales et régionales**

La responsabilité de la gestion d'un sinistre sur un territoire donné relève en premier lieu des autorités locales⁵. Elles connaissent le milieu, les besoins des citoyens et l'ensemble des ressources à leur disposition. Elles doivent assurer, en tout temps, le maintien des services essentiels sur leur territoire en mettant en place les mesures appropriées dans le but de contrer ou de minimiser les conséquences d'un sinistre.

Les autorités régionales⁶ sont également appelées à jouer un rôle dans le système de sécurité civile québécois. Elles planifient les actions en fait de sécurité civile sur leur territoire et offrent une assistance aux municipalités en matière de prévention et de préparation. En situation d'urgence, elles peuvent, de concert avec les municipalités, coordonner les interventions municipales et devenir l'interlocutrice auprès des intervenants gouvernementaux.

- **Les ministères et organismes gouvernementaux⁷**

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

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

- **L'appareil gouvernemental**

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

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

⁵ Dans la Loi sur la sécurité civile, l'expression « autorité locale » a été préférée à « municipalité locale » pour désigner à la fois les municipalités locales et les administrations en autorité sur les territoires non organisés en municipalité et sur les territoires situés au nord du 55^e parallèle.
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile – Une responsabilité partagée. Des questions...et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile*, 2002.

⁶ Dans la Loi sur la sécurité civile, l'expression « autorité régionale » a été préférée à « municipalité régionale » pour désigner principalement la municipalité régionale de comté. Elle peut désigner également l'Administration régionale Kativik, des villes nommées dans la Loi, comme Québec ou Montréal, ou même, dans certains cas d'exception, une municipalité locale.
MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile – Une responsabilité partagée. Des questions...et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile*, 2002.

⁷ L'annexe II présente le préambule et les articles de la Loi sur la sécurité civile concernant les ministères et les organismes gouvernementaux.

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

- améliorer la connaissance des risques;
- mobiliser la société en vue de réduire les risques;
- recourir en priorité à la prévention;
- renforcer la capacité de réponse aux sinistres.

1.2 L'organisation de la sécurité civile au Québec

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

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

1.2.1 L'Organisation municipale de sécurité civile

L'Organisation municipale de sécurité civile (OMSC) constitue l'organisation responsable de la concertation et de la coordination dans la municipalité. Elle est coordonnée par le coordonnateur municipal de sécurité civile. Elle regroupe les gestionnaires des services responsables de cerner les facteurs de risque sur son territoire, d'adopter des mesures de prévention visant à les atténuer et d'élaborer le Plan municipal de sécurité civile (PMSC) présentant les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement prévues en cas de sinistre. Lors d'un sinistre, elle a la responsabilité de mettre en œuvre et de coordonner les interventions sur son territoire afin d'assurer la sécurité des citoyens. Elle peut faire appel à des partenaires privés pour y parvenir.⁸

1.2.2 L'Organisation régionale de sécurité civile⁹

Le territoire québécois étant découpé en régions administratives, il a été décidé de doter chacune d'elles d'une organisation permettant la coordination de l'intervention gouvernementale en région. La coordination de l'Organisation régionale de sécurité civile (ORSC) est assumée par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la

⁸ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, février 2008.

⁹ Voir le *Plan national de sécurité civile* (2008-02-25) pour de plus amples informations.

Sécurité publique, responsable de ce territoire. Il agit alors à titre de coordonnateur régional de la sécurité civile.

L'ORSC regroupe les représentants des ministères et des organismes gouvernementaux présents en région. Leurs actions répondent aux besoins des autorités municipales des territoires touchés par un sinistre.

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

1.2.3 L'Organisation de sécurité civile du Québec¹⁰

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

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

1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec¹¹

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

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

¹⁰ Voir le *Plan national de sécurité civile* (2008-02-25) pour de plus amples informations.

¹¹ *Ibid.*

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

1.3 La planification de la sécurité civile au Québec

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

1.3.1 Le Plan municipal de sécurité civile (PMSC)¹²

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

Le plan municipal de sécurité civile doit prévoir des mesures de protection contre un ensemble de risques susceptibles de survenir. Il doit contenir des mesures pour alerter la population, alerter et mobiliser les intervenants, des mesures générales de secours, des mesures pour informer les citoyens sur les comportements responsables en sécurité civile ainsi que des mesures pour communiquer à la population certains risques potentiels auxquels la municipalité peut être exposée.

1.3.2 Le Plan régional de sécurité civile

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

1.3.3 Le Plan national de sécurité civile

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

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

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

- **Le partage des responsabilités**

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

La notion de « mission » suppose que les ministères et les organismes gouvernementaux, appelés à agir en sécurité civile, ont des responsabilités particulières, en plus de celles qu'ils exercent dans le déroulement normal de leurs activités quotidiennes. Cette notion permet également d'y associer d'autres ministères et des organismes gouvernementaux, qui ont peu ou pas de liens avec la sécurité civile, en leur attribuant des responsabilités qui excèdent leurs tâches habituelles.

- **La gestion des risques de sinistre**

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

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

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

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

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

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

En somme, l'évolution qui a marqué le domaine au cours des dernières décennies oblige à redéfinir la sécurité civile comme **l'ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les niveaux de la société dans le but de connaître les risques de sinistre, d'éliminer ou de réduire les possibilités d'occurrence de ces derniers, d'atténuer leurs effets potentiels ou, au moment et à la suite d'un sinistre, de réduire les conséquences néfastes sur le milieu**. La finalité de la sécurité civile doit être de contribuer au maintien et à l'amélioration de la santé, de la sécurité et du bien-être de la communauté. Cette approche tient compte de l'ensemble des dimensions d'une communauté, des enjeux relatifs aux risques et des effets potentiels des sinistres. Elle nécessite le rejet de la pensée à court terme et favorise la prise en considération des risques dans les décisions prises au quotidien. De même, elle met en évidence la nécessité de miser sur le réseautage, la concertation, la collaboration, la communication et la coordination¹³.

1.5 La sécurité civile : une condition essentielle de développement durable¹⁴

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

Une municipalité, une région ou un pays frappé par un sinistre majeur est susceptible de voir sa prospérité économique, sa vitalité sociale et la qualité environnementale de son milieu diminuées sérieusement, parfois pour plusieurs années. Ainsi, par les décès et les blessures, les perturbations sociales et la destruction du capital d'investissements qu'elles peuvent causer, les catastrophes majeures interrompent ou ralentissent le processus de développement des collectivités touchées. Elles nécessitent notamment que des fonds initialement destinés au développement soient réaffectés aux opérations d'urgence et à la reconstruction. Ce scénario met en évidence l'importance des mesures

¹³ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, 2009.

¹⁴ *Ibid.*

destinées à prévenir les sinistres dans l'atteinte d'un développement durable. De fait, les causes profondes des conséquences observées au moment où se produisent des sinistres résultent fréquemment d'une faible prise en considération des risques dans le développement ou de l'absence de toute considération à cet égard. Enfin, l'interdépendance entre la sécurité civile et le développement durable s'exprime de façon évidente au moment de la reconstruction à la suite d'un sinistre majeur. Dans ces circonstances, les décisions prises doivent l'être dans une optique permettant d'éviter la répétition des événements et d'assurer la pérennité des nouveaux investissements réalisés.

En somme, la Loi sur le développement durable établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement du Québec en vue de leur permettre d'intégrer davantage le développement durable dans l'exercice de leurs pouvoirs et responsabilités. Pour ce faire, les ministères et organismes doivent rendre publiques les actions qu'ils mènent pour l'atteinte des objectifs fixés par le gouvernement en matière de développement durable. Ceux-ci sont liés au respect de seize principes fondamentaux¹⁵, dont quelques-uns interpellent directement les intervenants en matière de sécurité civile :

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

1.6 La politique québécoise de sécurité civile 2014-2024 : vers une société québécoise plus résiliente aux catastrophes¹⁶

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

Pour assurer le suivi de cette politique, un plan d'action national est en cours d'élaboration, sous la coordination du ministère de la Sécurité publique, et visera à permettre l'atteinte des objectifs poursuivis, à favoriser la concertation entre les divers acteurs, et à assurer la cohérence et la complémentarité des actions réalisées.

¹⁵ Loi sur le développement durable.

¹⁶ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Politique québécoise de sécurité civile 2014-2024*, 2014.

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

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

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

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

Cette organisation ministérielle de sécurité civile comporte trois mécanismes de coordination, soit la coordination locale des mesures d’urgence, la coordination régionale¹⁷ de la sécurité civile et la coordination ministérielle de la sécurité civile. Le personnel du MTQ soutient ces mécanismes de coordination.

L’organisation des mesures d’urgence repose d’abord et avant tout sur le coordonnateur local en mesures d’urgence. Lorsque la gravité de la situation l’exige ou si le sinistre touche plus d’un centre de services (CS), le coordonnateur régional en sécurité civile intervient. Enfin, dans le cas d’un événement majeur de sécurité civile, il revient au coordonnateur ministériel en sécurité civile de soutenir les coordonnateurs régionaux.

2.1 La coordination locale des mesures d’urgence

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

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

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

2.2 La coordination régionale de sécurité civile

Chacune des DT du MTQ a mis en place une structure de coordination régionale de sécurité civile. Cette dernière détermine, conformément aux orientations ministérielles,

¹⁷ L’échelle régionale fait référence à une direction territoriale.

les grands enjeux en matière de sécurité civile sur son territoire et établit les priorités d'action dans les quatre dimensions de la sécurité civile, soit la prévention, la préparation, l'intervention et le rétablissement, et ce, en conformité avec les orientations ministérielles.

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

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

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

2.3 La Coordination ministérielle de la sécurité civile

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Chapitre 3 — Les mesures de prévention

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

3.1 Les mesures de prévention générales

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

3.1.1 Les lois et règlements

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

3.1.2 Les normes

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

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

3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives

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

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

3.1.4 La culture de la sécurité civile

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

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

3.2 Les mesures de prévention spécifiques

Les principales mesures de prévention que le MTQ a mises en place pour assurer la gestion de risques spécifiques sont présentées dans les points suivants. Outre ces mesures, d'autres initiatives ont été prises, à divers niveaux. Le *Recueil sur la gestion des risques dans le secteur routier au ministère des Transports du Québec*¹⁸ constitue une référence à cet effet.

3.2.1 La conception et l'entretien des structures

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

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

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

¹⁸ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Recueil sur la gestion des risques dans le secteur routier au ministère des Transports du Québec*, Centre de coordination de la sécurité civile, août 2011.

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

3.2.2 La durabilité des infrastructures

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

3.2.3 La cartographie des risques de mouvement de terrain

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

3.3 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de prévention

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

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

Unité administrative	Expertise
Direction des structures	- Manuels de conception, de construction, d'entretien, d'inspection et d'évaluation. - Expertise technique (inspection et entretien des structures). - Analyse des permis de charges lourdes.
Direction du laboratoire des chaussées	- Normes et guides de soutien dans les domaines des sols, des chaussées et des matériaux d'infrastructures.
Direction de la recherche et de l'environnement	- Planification, élaboration, évaluation et gestion, en concertation avec les secteurs visés, des politiques, des orientations, des programmes et des modalités d'intervention du MTQ en matière d'innovation en transport et d'environnement. - Développement de la recherche et veille technologique. - Mise en œuvre de la Politique de développement durable.

Unité administrative	Expertise
Direction du soutien aux opérations	- Normes, orientations et guides en matière de gestion d'infrastructures de transport. - <i>Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier.</i> - La position ministérielle PO-01 sur la fermeture de routes à l'entretien du ministère des Transports lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers. - <i>Le Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur</i> - version 3 (annexe IV).
Direction de la planification	- Services conseil et expertise technique ou scientifique dans les domaines de l'économie, de l'aménagement du territoire, de la sociodémographie et des plans de transport. - Expertise et information dans le domaine de la géomatique et de la cartographie.
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	- Suivis et inspections pour la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité ferroviaire, - Expertise technique en inspection et entretien des infrastructures ferroviaires.
Direction du transport routier des marchandises	- Échange d'information avec l'industrie du camionnage. - Normes techniques et transport hors normes.
Direction des communications	- Services conseil auprès des autorités et des membres du personnel en fait de stratégies et de techniques de communication, de promotion et de sensibilisation. - Diffusion d'information concernant le MTQ et mise en valeur de ses principales réalisations. - Relations publiques, relations de presse et publicité sociale pour informer les citoyens sur les activités du MTQ, répondre à leurs demandes d'information et évaluer leur degré de satisfaction.
Direction de la sécurité en transport	- Orientations, politiques et cadre législatif et normatif en matière de sécurité dans les transports. - Outils et guides d'analyse pour optimiser les interventions en matière de sécurité. - Mise en évidence des éléments du système de transport québécois qui présentent des risques pour la sécurité des usagers. - Réalisation et diffusion d'études de recherche, de veille et de transfert technologique dans le domaine de la sécurité dans les transports.
Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes	- Évaluation et appréciation de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficience des moyens, de la rentabilité et de l'impact des programmes, des politiques, des processus et des projets pour aider à la prise de décision.
Directions territoriales	- Mesures opérationnelles de prévention (détaillées dans les plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile).
Centre de coordination de la sécurité civile	- Expertise technique en matière de gestion des risques. - Expertise conseil en matière de sécurité civile aux DT. - Expertise en matière de sûreté des infrastructures.

Chapitre 4 — Les mesures de préparation

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

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

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

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

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

4.1.1 Le responsable ministériel en sécurité civile

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

Le responsable ministériel en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

4.1.2 Le responsable ministériel délégué en sécurité civile

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

Le responsable ministériel délégué en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

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

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

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

4.1.4 Le responsable du Centre de coordination de la sécurité civile

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

Le responsable du CCSC doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

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

■ **Après un sinistre :**

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

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

Le coordonnateur régional en sécurité civile est le directeur territorial.

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

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

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

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

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

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

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

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

Le palier ministériel

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

Les sous-ministres adjoints et le directeur général doivent :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

- participer à la séance de débriefing ministériel.

4.1.8 Le responsable de la mission « Transport »

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

Le responsable de la mission « Transport » doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ **Après un sinistre :**

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

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

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

Le répondant ministériel en communication doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

4.1.10 L'agent de liaison au COG

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

L'agent de liaison au COG doit :

■ **Pendant un sinistre :**

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

■ **Après un sinistre :**

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

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

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

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

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

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

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

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

Le palier régional

4.1.13 Le répondant régional en sécurité civile

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

Le répondant régional en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ **Après un sinistre :**

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

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

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

Le répondant régional en communication doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

Le palier local

4.1.15 Le chef des opérations (le contremaître)

Le chef des opérations doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

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

4.1.16 Le gérant de site

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

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

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

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

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

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

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

Le gérant de site doit :

■ **Pendant un sinistre :**

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

■ **Après un sinistre :**

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

4.1.17 Le soutien au gérant de site

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

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

L'intervenant nommé à cet égard doit :

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

4.1.18 L'intervenant de première ligne

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

L'intervenant de première ligne doit :

■ Pendant un sinistre :

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

■ Après un sinistre :

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

4.2 L'appropriation de la mission « Transport »

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

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

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

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

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

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

4.3 La coordination des actions et la concertation des partenaires

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

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

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

Ces tables regroupent donc :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.2 Les sites stratégiques

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

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

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

- le *Plan de gestion du risque d'inondation de l'OSCQ*;
- le *Plan de mesures d'urgence nucléaire externe à la centrale nucléaire de Gentilly 2*;
- le *Plan gouvernemental en cas de pandémie d'influenza* ;
- le *Plan gouvernemental en cas de conditions hivernales extrêmes* (en projet).

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

4.5 La collaboration avec d'autres instances en sécurité civile

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

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

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

Actuellement, le MTQ a établi des ententes avec :

- la Sûreté du Québec (SQ);
- le MSP;
- la STQ;
- le Canadien National (CN);
- le Service aérien gouvernemental (SAG).

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

4.5.2 Les ententes de collaboration du MTQ avec le gouvernement fédéral

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

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

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

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

4.6 Le prêt de personnes-ressources entre DT

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

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

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

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

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

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

1. « La sécurité civile au MTQ »;
2. « Gestion d'un événement »;
3. « Être formateur régional en sécurité civile »;
4. « Organiser et animer un débriefage ».

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

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

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

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

4.9 Le monitoring du réseau routier

Le monitoring du réseau routier est l'ensemble des activités nécessaires pour avoir, en continu, une connaissance adéquate de l'état et de l'utilisation du réseau dans le but d'intervenir rapidement et de mettre en action les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, leur porter assistance ainsi que pour maintenir la fonctionnalité du réseau et la fluidité de la circulation. La connaissance de l'état du réseau se traduit par la détection de toutes nouvelles anomalies observables liées aux infrastructures routières qui sont susceptibles d'affecter, à court terme, la sécurité des usagers ou la fluidité du réseau.

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

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

Deuxièmement, l'assistance à l'utilisateur compte une seule activité du même nom qui se concrétise par la réalisation des actions urgentes nécessaires pour protéger les usagers en difficulté et maintenir une circulation sécuritaire en cas d'accident ou de panne²².

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

Enfin, l'activation des mesures de sécurité civile se décline en une activité, laquelle consiste en la mise en œuvre des mécanismes de coordination à l'échelle d'une direction territoriale et/ou ministérielle et de toute activité réalisée dans ce cadre et ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.

4.10 Le monitoring et la surveillance des structures

Le monitoring des structures est partie prenante du monitoring du réseau. Il a pour but de maintenir une connaissance adéquate de l'état des structures et de relever et d'assurer le suivi des anomalies observables lors des activités de surveillance du réseau. Ce processus permet de poser rapidement les actions requises pour assurer la sécurité des usagers; il établit le rapport entre le surveillant du réseau routier, en patrouille de monitoring d'une structure, et l'ingénieur en structure lors du signalement d'une anomalie. La patrouille de structures n'est pas une inspection, mais un simple repérage. La responsabilité du problème relève d'un ingénieur en structure. Le *Processus ministériel en monitoring des structures* est présenté à l'annexe IX.

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

4.11 Adjudication de contrats lors d'une situation d'urgence

Lors d'une situation d'urgence, se référer aux directives ministérielles en matière d'adjudication de contrats.

La directive DI-15-011 s'adresse aux contrats de construction et de services de nature technique.

La directive DI-15-014 s'adresse aux contrats de services professionnels.

La directive DI-15-016 s'adresse aux contrats de déneigement et déglacage.

La directive DI-15-008 s'adresse aux acquisitions de biens en situation d'urgence.

Les directives sont disponibles via l'intranet du MTQ.

²² L'assistance à l'utilisateur est encadrée par le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, version 3, et la Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route*, lesquels sont présentés à l'annexe IV.

4.12 L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence

Dans le but de préciser les critères permettant d'encadrer la notion « d'urgence de rétablir la fonctionnalité du réseau », le MTQ s'est doté en 2010 d'un *Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence*. Il définit les circonstances dans lesquelles les règles législatives doivent s'appliquer, notamment en regard à l'adjudication de contrats. Le document est présenté à l'annexe XI.

4.13 Les ententes conclues avec les fournisseurs

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

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

4.14 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de préparation

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

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

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	- Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes. - Inventaire complet des génératrices appartenant au MTQ.
Centres intégrés de gestion de la circulation	- Centre d'appels. - Liens avec les partenaires. - Information aux usagers.
Direction des contrats et des ressources matérielles	- Soutien à la préparation de contrats en situation d'urgence.
Direction des technologies de l'information	- Encadrement concernant les télécommunications (téléphonie cellulaire, téléavertisseur, télécopieur, téléinformatique, liens avec les compagnies de téléphone, etc.).
Direction de la gestion financière et de l'information	- Encadrement en matière de ressources financières.
Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière	- Lien avec le MSP pour les programmes de remboursement.

Unité administrative	Expertise
Direction des ressources humaines	- Relations de travail. - Formation. - Programme d'aide aux employés.
Direction du soutien aux opérations	- Expertise conseil en matière d'opérations. - Formation. - Élaboration d'outils de soutien aux opérations.
Direction des structures	- Disponibilité en tout temps d'ingénieurs en structure pour répondre aux urgences.
Direction du laboratoire des chaussées	- Expertise géotechnique. - Entente avec le MSP.
Direction de la planification	- Expertise et information en géomatique et cartographie.
Direction du transport terrestre des personnes	- Liens avec les fournisseurs.
Direction des communications	- Structure permanente de relationnistes. - Table des communicateurs du MTQ. - Formation des porte-parole. - Inforoutière.
Direction du transport routier des marchandises	- Liens avec l'industrie du transport. - Information.
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	- Liens avec les milieux de transport aérien, maritime et ferroviaire.
Directions territoriales	- Plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile. - Plans d'intervention spécifique. - Lien avec les partenaires régionaux. - Bottin régional. - Surveillance. - Plan de contournement.
Centre de coordination de la sécurité civile	- Expertise conseil en matière de sécurité civile aux DT. - Coordination des activités relatives à la préparation des moyens pour faire face aux sinistres. - Formation. - PMMUSC. - Élaboration d'outils de soutien à la gestion de sinistres. - Veille et disponibilité en tout temps. - Lien avec les partenaires au sein du PNSC. - Bottin ministériel.

Chapitre 5 — Les mesures d'intervention

L'intervention est définie comme l'ensemble des mesures prises immédiatement avant, pendant ou immédiatement après une situation d'urgence pour préserver la vie, répondre aux besoins essentiels des personnes ainsi que sauvegarder les biens et l'environnement²³. Les mesures d'intervention permettent d'atténuer ou d'éliminer les conséquences d'un événement.

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

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

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

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

5.1 A La situation d'urgence

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

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

- le niveau de sécurité des usagers du réseau;
- l'intégrité des infrastructures;
- les impacts produits par l'indisponibilité d'une infrastructure sur la sécurité de la population environnante.

²³ *Plan national de sécurité civile*, 28 février 2008, Annexe 1.

Deux types d'événement peuvent donner lieu à une situation d'urgence :

- un événement a eu lieu et a endommagé une infrastructure de transport;
- un événement est appréhendé, à la suite d'une inspection ou de la surveillance du réseau.

Suivant un ou l'autre de ces événements, trois orientations encadrent les circonstances dans lesquelles l'urgence peut être invoquée pour restaurer, reconstruire ou stabiliser l'environnement d'une infrastructure à court terme :

- la sécurité des personnes;
- la protection des infrastructures;
- la circulation des services d'urgence.

Il est urgent de restaurer, de reconstruire ou de stabiliser dans les circonstances suivantes :

1. Il n'y a aucun autre moyen de recouvrir la mobilité des usagers **ET** des personnes et leur résidence permanente ou une ou des entreprises sont isolées **OU**

La mobilité des usagers est recouvrée via un chemin de détour ou un moyen alternatif **SAUF QUE**

2. L'indisponibilité de l'infrastructure cause une congestion telle que l'efficacité des services d'urgence est compromise **OU**
3. L'augmentation du débit de circulation sur le chemin de détour menace la sécurité des personnes ou l'intégrité des infrastructures sur le chemin de détour **OU**
4. La longueur et/ou la durée du chemin de détour engendrent des problématiques importantes aux services d'urgence²⁴ **OU**
5. L'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement.

Le texte intégral *Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence* est présenté à l'annexe XI.

5.1 Les mesures d'intervention générales

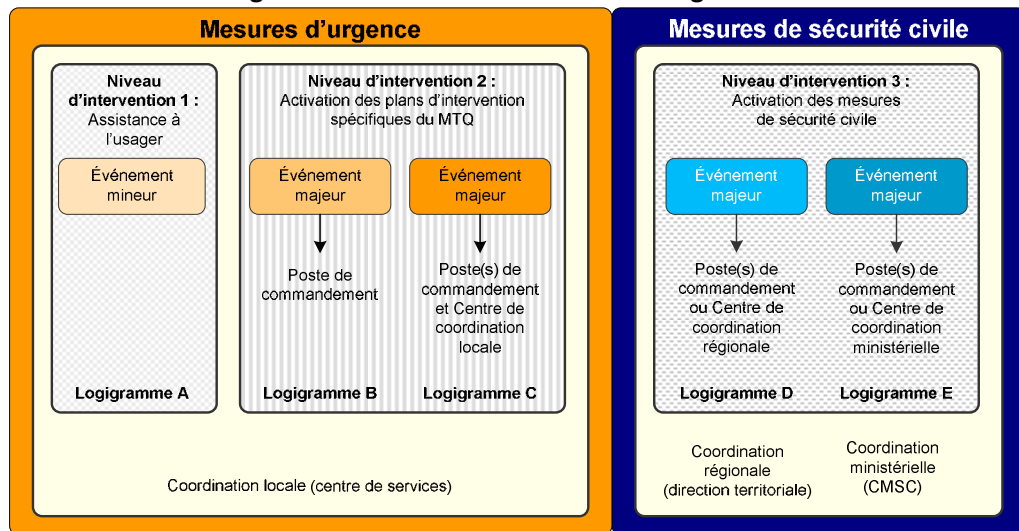
Les mesures d'intervention générales s'appliquent à toute situation d'urgence impliquant le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ou nécessitant le déploiement de la mission « Transport » du PNSC.

²⁴ À titre d'exemple, les orientations du MSP en matière de couverture incendie dictent que le temps de réponse est de 10 minutes lors d'un appel incendie. Les services incendies calculent leurs déplacements au rythme de 1 km à la minute. Il est à noter que le respect d'une loi ou d'un règlement ne peut servir d'appui pour invoquer l'urgence de rétablir, à moins que cette loi ou ce règlement encadre ou dicte le déploiement des services d'urgence (services incendie, policier, ambulancier, MTQ).

5.1.1 Les mesures d'urgence et de sécurité civile

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

Figure 2 — Les mesures d'intervention générales



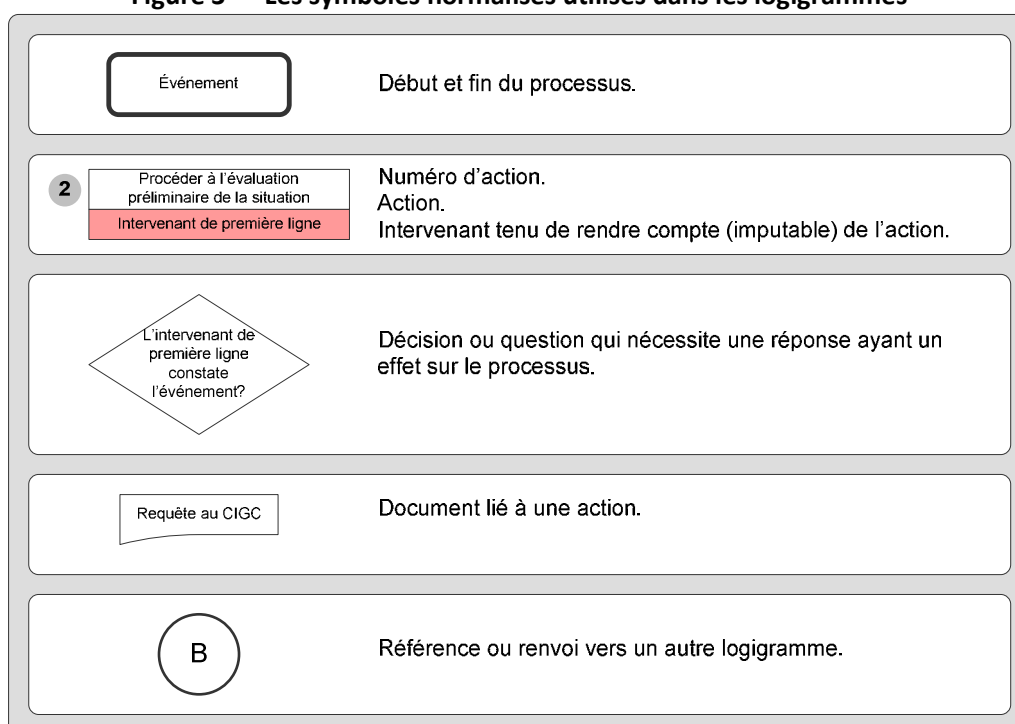
Les mesures d'urgence débutent par l'assistance à l'utilisateur (premier niveau d'intervention) et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention (deuxième niveau d'intervention). Elles sont gérées à l'échelle locale par les ressources des CS. Lorsque l'événement dépasse la capacité d'intervention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

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

(opérationnelle ou stratégique)²⁵. Au total, l'échelle de gradation contient cinq niveaux d'événements qui ont été traduits dans un processus ministériel d'intervention. Ce dernier expose, à l'aide de logigrammes²⁶, les actions à effectuer selon l'ampleur des conséquences. Les logigrammes, désignés par les lettres de A à E, s'inscrivent dans la continuité l'un de l'autre puisqu'ils sont partie prenante du même processus ministériel d'intervention.

Le processus ministériel d'intervention constitue le standard mis en œuvre en territoire afin d'assurer un niveau de service adéquat. Toutefois, les procédures le soutenant sont propres aux DT. La figure suivante fournit des explications quant aux symboles normalisés utilisés dans les logigrammes²⁷.

Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes



²⁵ Opérationnelle : Couverture médiatique locale ou régionale, porte sur des faits ou l'application d'un programme, impact limité ou aucun impact sur l'image du MTQ.
Stratégique : Couverture médiatique nationale, s'intéresse aux orientations, impact possible sur l'image du MTQ.

²⁶ Le terme « logigramme » provient de l'anglais *flowchart*. Cet outil d'analyse permet une représentation graphique, sous la forme d'un réseau de symboles, des activités ou étapes *principales* constitutives d'un processus. Applicable à n'importe quel domaine, cet outil, qui permet d'illustrer l'enchaînement logique et chronologique des opérations et des décisions majeures dans un processus, est également utilisé pour la rédaction d'une procédure.

²⁷ Les logigrammes soutenant le processus ministériel d'intervention sont adaptés de la norme ISO 10005 sur les systèmes de gestion de la qualité.

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

Tableau 4 — Les couleurs utilisées dans les logigrammes

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

■ Mesures d'urgence

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

Niveau d'intervention 1 – Assistance à l'utilisateur²⁸ : Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou circulant sur le réseau (présence de débris, etc.), assister les usagers en difficulté, assurer le maintien sécuritaire de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau.

Événement mineur (logigramme A)

L'événement mineur est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et qui peut endommager les infrastructures du MTQ sans mettre en cause leur intégrité. Toutefois, les conséquences de l'événement mineur sur la fluidité de la circulation sont considérées comme toute comme négligeables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature opérationnelle²⁹.

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

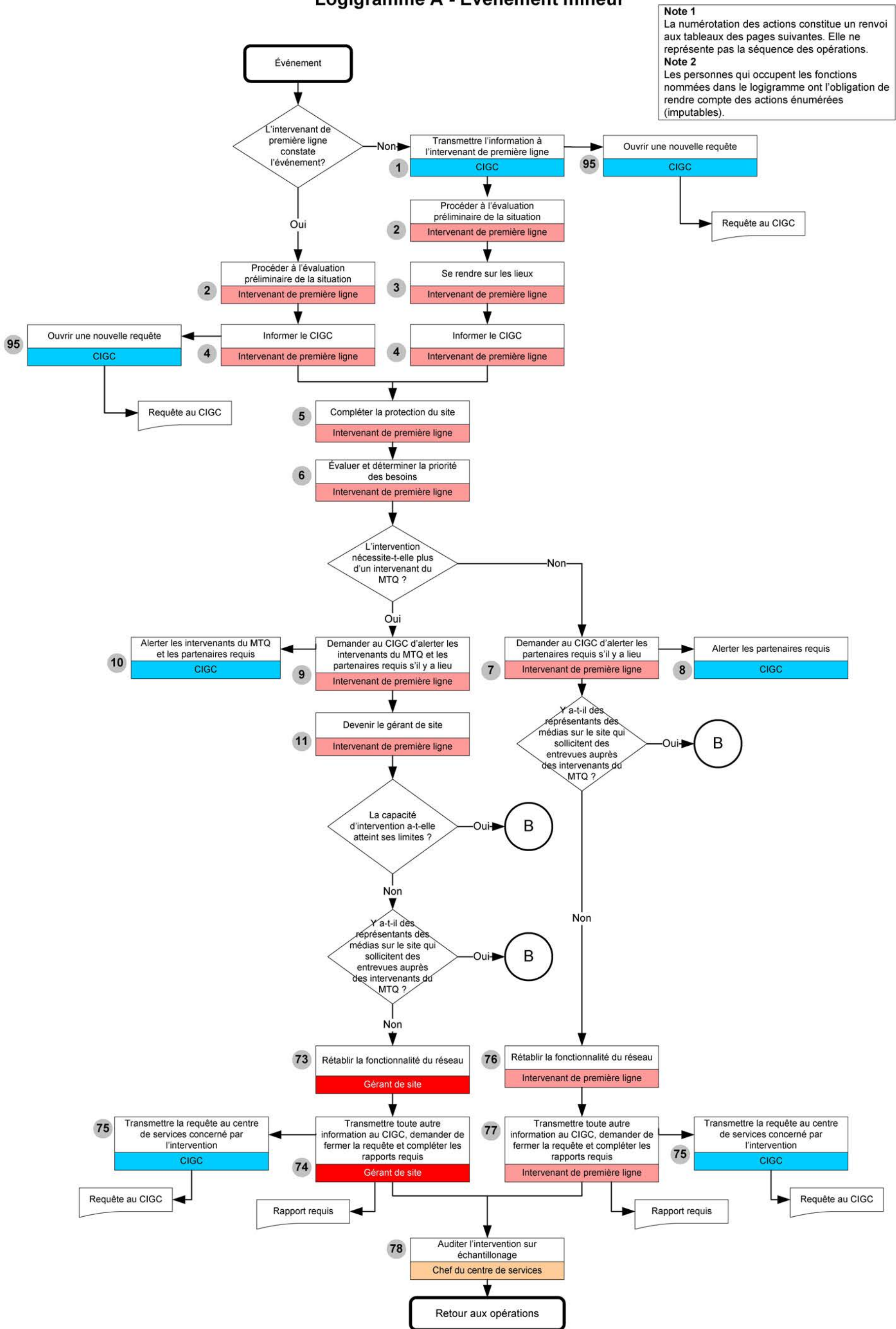
Voici quelques exemples d'événements générant des conséquences :

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

²⁸ Le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, version 3, ainsi que la Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route* sont présentés à l'annexe IV.

²⁹ Opérationnelle : Couverture médiatique locale ou régionale qui porte sur des faits ou sur un événement ponctuel (ex. : informations qui peuvent intéresser davantage les chroniqueurs à la circulation).

Processus d'intervention
Logigramme A - Événement mineur



Événement mineur — Logigramme A

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : CIGC				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
1	Transmettre l'information à l'intervenant de première ligne.	Lorsque l'événement est rapporté par un partenaire ou autre.	Par téléphone ou par radiocommunication. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
8	Alerter les partenaires requis.	À la demande de l'intervenant de première ligne.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Mise à jour de la requête au CIGC.
10	Alerter les intervenants du MTQ et les partenaires requis.	À la demande du gérant de site.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Mise à jour de la requête au CIGC.
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.
95	Ouvrir une nouvelle requête	Lorsque l'événement est rapporté par un partenaire ou autre.	En créant la requête dans le système de traitement des requêtes.	Ouverture de la requête au CIGC.

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
2	Procéder à l'évaluation préliminaire de la situation.	Dès réception de l'information par le CIGC.	En s'assurant d'avoir toute l'information nécessaire. En observant, en déterminant les risques et les besoins spécifiques. <i>Réf. : points 4.1.18, 5.1.6 et annexe IV.</i>	

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
3	Se rendre sur les lieux.	Dès que cela est possible.	En se référant au processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
4	Informar le CIGC.	Après avoir procédé à l'évaluation préliminaire de la situation et tout au long de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
5	Compléter la protection du site.	Dès son arrivée sur le site, après avoir procédé au stationnement du véhicule, à l'évaluation des risques et être descendu du véhicule.	En se référant au processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
6	Évaluer et déterminer la priorité des besoins.	Dès que la protection du site est achevée.	Évaluer les besoins : - en considérant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation; - en observant les lieux en tenant compte de l'information disponible; - en se déplaçant dans l'accotement, si cela est possible, ou dans l'aire protégée; - en communiquant avec les autres intervenants présents ou avec les partenaires, s'il y a lieu. Déterminer la priorité des besoins : - en fonction des risques constatés et des délais d'intervention requis. <i>Réf. : points 4.1.18 et annexe IV.</i>	
7	Demander au CIGC d'alerter les partenaires requis, s'il y a lieu.	Dès que l'évaluation et la priorisation des besoins sont achevées.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
9	Demander au CIGC d'alerter les intervenants du MTQ et partenaires requis, s'il y a lieu.	Dès que l'évaluation et la priorisation des besoins sont achevées.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
11	Devenir le gérant de site.	S'il y a plus d'un intervenant du MTQ sur le site.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site. Informé le CIGC de sa nomination. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.3.</i>	
76	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant les cônes dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
77	Transmettre toute autre information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication, en informant le CIGC de la fin de l'événement. En consigné toute l'information dans les rapports requis. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Rapports requis.

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
73	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant les cônes dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur. <i>Réf. : annexe IV.</i>	

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
74	Transmettre toute autre information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication, en informant le CIGC de la fin de l'événement. En consignnant toute l'information dans les rapports requis. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Rapports requis.

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
78 *	Auditer l'intervention sur échantillonnage.	Après l'intervention.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement. <i>Réf. : point 6.3.2.</i>	Rapport d'audit.

* Ne s'applique pas pour le moment, processus d'audition en développement.

Niveau d'intervention 2 – Activation des plans d'intervention spécifiques du MTQ : Mise en œuvre des procédures établies en situation d'urgence spécifique du MTQ (gestion de la circulation, communication, etc.), collecte et transmission des informations requises, fermetures complètes ou partielles de routes, maintien de la circulation (chemins de détour, plan de message) et rétablissement de la fonctionnalité du réseau (réouverture de routes).

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

L'événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route ou des populations riveraines ou qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont considérables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature stratégique³⁰. Ces conséquences nécessitent la mise en œuvre des plans d'intervention, ce qui entraîne systématiquement la mise en place d'un poste de commandement MTQ (PC-MTQ) sur les lieux et la nomination d'un gérant de site pour assurer la coordination de l'intervention du MTQ et la liaison avec les intervenants du MTQ et les partenaires présents sur le site, le cas échéant.

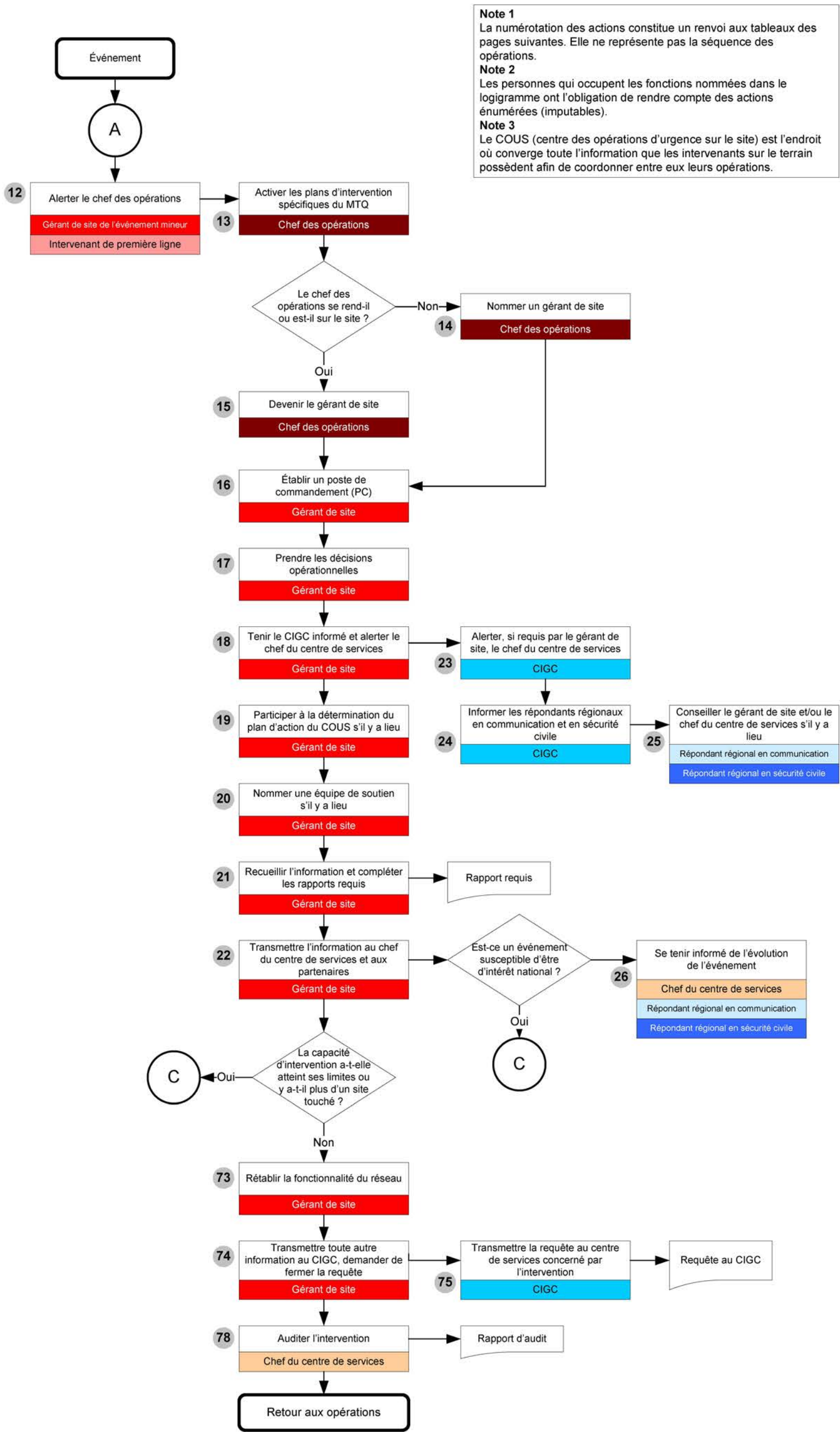
Voici quelques exemples d'événements générant des conséquences majeures nécessitant la mise en place d'un poste de commandement :

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

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

Processus d'intervention

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



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

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
12	Alerter le chef des opérations.	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites et/ou lorsqu'il y a présence de représentants des médias sur le site qui sollicitent des entrevues auprès des intervenants du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
12	Alerter le chef des opérations.	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites et/ou lorsqu'il y a présence de représentants des médias sur le site qui sollicitent des entrevues auprès des intervenants du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : CHEF DES OPÉRATIONS				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
13	Activer les plans d'intervention	Après avoir été alerté par le	Selon les plans et les procédures (notamment la PO-01) établis dans les	Plans d'intervention

QUI? : CHEF DES OPÉRATIONS				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
	spécifiques du MTQ.	gérant de site de l'événement mineur ou l'intervenant de première ligne.	centres des services concernant la gestion de la circulation, les communications, les plans de message, etc. <i>Réf. : point 4.1.15 et annexes X, XIII.</i>	spécifiques du MTQ.
14	Nommer un gérant de site.	Après avoir pris la décision de ne pas se rendre sur le site.	- En nommant l'intervenant de première ligne ou en laissant le gérant de site de l'événement mineur en place ou - En nommant une autre personne déjà en place sur les lieux ou une personne qui devra se rendre sur les lieux. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.3.</i>	
15	Devenir gérant de site.	Dès son arrivée sur les lieux.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En portant la veste de sécurité marquée « gérant de site ». En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site. Informer le CIGC de sa nomination. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.3, 5.1.4.</i>	

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
16	Établir un poste de commandement (PC).	Dès la prise en charge du site.	En indiquant clairement quel véhicule servira de poste de commandement. En informant les intervenants du MTQ, le CIGC et les partenaires présents sur les lieux de l'établissement du poste de commandement du MTQ et de son emplacement. Informer le CIGC. <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4.</i>	Mise à jour de la requête au CIGC.
17	Prendre les décisions opérationnelles.	Tout au long de l'intervention.	En considérant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation. En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants du MTQ présents et	

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			avec les partenaires. En déterminant les risques et les besoins spécifiques. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.4, 5.1.6.</i>	
18	Tenir le CIGC informé et alerter le chef du centre de services.	Tenir le CIGC informé : tout au long de l'intervention.	Par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres selon le déroulement de l'intervention, en communiquant avec le CIGC : - en précisant les nouvelles informations. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
		Alerter : Dès que possible après l'activation des plans d'intervention spécifiques du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
19	Participer à la détermination du plan d'action du COUS, s'il y a lieu.	Un COUS ³¹ est mis en place par une municipalité lorsque l'événement présente des conséquences majeures et nécessite des ressources autres que les premiers intervenants d'urgence (pompiers, policiers, ambulanciers).	En réalisant les activités qui relèvent du MTQ. En contribuant à la définition globale de la situation. En faisant part rapidement au COUS ²⁹ des problèmes ou enjeux émergents. En participant à la préparation du plan d'action concerté. En soutenant le mécanisme de coordination mis en place sur le site. En s'assurant de maintenir un lien direct avec le poste de commandement MTQ. <i>Réf. : MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, Cadre de coordination de site de sinistre du Québec, 2008.</i>	Plan d'action concerté.
20	Nommer une équipe de soutien s'il y a lieu.	Lorsque la situation le nécessite.	En déléguant certaines tâches à d'autres intervenants du MTQ. En informant les intervenants du MTQ de la nomination de l'équipe de soutien et des tâches qui lui sont attribuées. <i>Réf. : points 4.1.17, 5.1.4, 5.1.6.</i>	
21	Recueillir l'information et compléter les rapports requis.	Tout au long de l'intervention.	En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants du MTQ présents et avec les partenaires.	Rapports requis.

³¹ COUS : Centre des opérations d'urgence sur le site (MSP).

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			En consignait toute l'information dans les rapports requis. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
22	Transmettre l'information au chef du centre de services et aux partenaires.	Tout au long de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Mise à jour de la requête au CIGC.
73	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant la signalisation dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
74	Transmettre toute autre information au CIGC et demander de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : CIGC				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
23	Alerter, si requis par le gérant de site, le chef du centre de services.	À la demande du gérant de site.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Mise à jour de la requête au CIGC.
24	Informar les répondants régionaux en communication et en sécurité civile.	Suite à un événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.

QUI? : CIGC				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			<i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
75	Transmettre la requête au centre de services concerné par l'intervention.	Après la fermeture de la requête.	En acheminant la requête selon la procédure automatique générée par le système de traitement des requêtes.	Requête au CIGC.

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du gérant de site. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
78 *	Auditer l'intervention.	Après l'intervention.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement. <i>Réf. : point 6.3.2.</i>	Rapport d'audit.

* Ne s'applique pas pour le moment, processus d'audition en développement.

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
25	Conseiller le gérant de site et/ou le chef du centre de services s'il y a lieu.	Si requis durant l'événement.	En conseillant sur les moyens de communication à utiliser. <i>Réf. : points 4.1.14, 5.1.7.</i>	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) par l'entremise du chef du centre de services. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
25	Conseiller le gérant de site et/ou le chef du centre de services, s'il y a lieu.	Si requis durant l'événement.	À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports. <i>Réf. : points 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 4.1.13, 5.1.1.</i>	
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement	Tout au long de l'événement	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) par l'entremise du chef du centre de services. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

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

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route ou des populations riveraines ou encore qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont importantes et suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³². L'ampleur est telle qu'elle nécessite la coordination des ressources requises pour rétablir la fonctionnalité du réseau sur le site et en dehors de celui-ci.

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

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

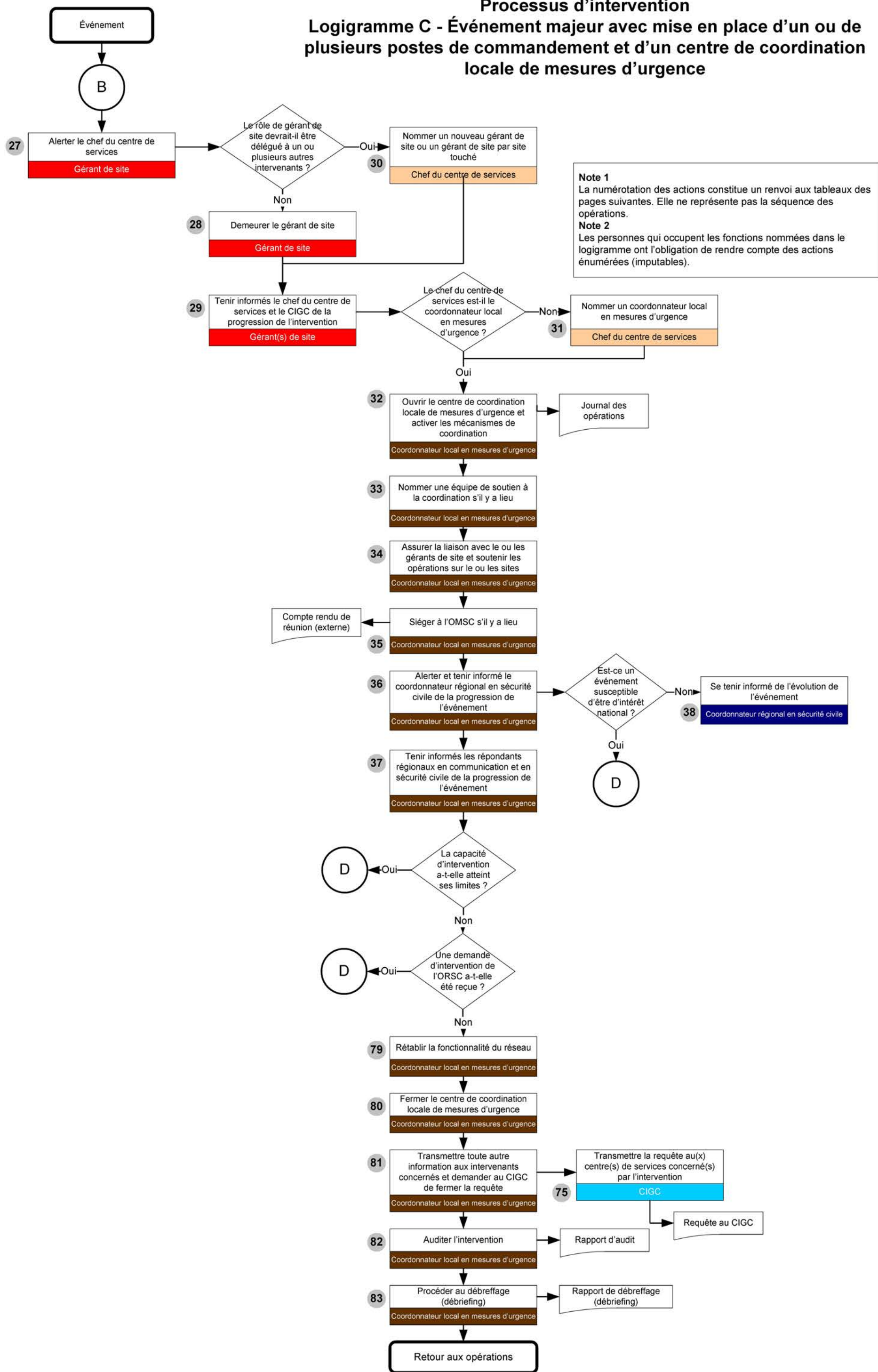
Voici quelques exemples d'événements générant des conséquences majeures nécessitant la mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence:

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

³² Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'interview avec un responsable du MTQ).

Processus d'intervention

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



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

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : GÉRANT DE SITE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
27	Alerter le chef du centre de services.	Lorsque la capacité d'intervention a atteint ses limites ou que plus d'un site est touché par l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
28	Demeurer le gérant de site.	À la demande du chef du centre de services.	En prenant la responsabilité des décisions et des interventions sur le site. En portant la veste de sécurité marquée « gérant de site ». En rencontrant les partenaires présents sur le site s'il y a lieu et en se présentant comme seul responsable des décisions opérationnelles du MTQ sur le site. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.3.</i>	
29	Tenir informé le chef du centre de services et le CIGC de la progression de l'intervention.	Tout au long de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
30	Nommer un nouveau gérant de site ou un gérant de site par site touché.	Après avoir pris la décision que le rôle de gérant de site doit être délégué à une autre personne que celui de l'événement majeur B ou qu'il	En nommant une ou des personnes déjà en place ou en nommant une ou des personnes qui devront se rendre sur le ou les sites touchés. <i>Réf. : points 4.1.16, 5.1.3.</i>	

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
		doit y avoir nomination de plus d'un gérant de site.		
31	Nommer un coordonnateur local en mesures d'urgence.	Après avoir pris la décision de déléguer le rôle de coordonnateur local en mesures d'urgence à une autre personne.	En nommant toute autre personne selon la disponibilité du personnel sous sa responsabilité. <i>Réf. : point 4.1.6.</i>	

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
32	Ouvrir le centre de coordination locale de mesures d'urgence et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	Ouvrir le centre : - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination locale de mesures d'urgence; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination locale de mesures d'urgence aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4.</i> Activer les mécanismes de coordination : - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations. <i>Réf. : point 4.1.6.</i>	Journal des opérations.
33	Nommer une équipe de soutien à la coordination s'il y a lieu.	Lorsque la situation le nécessite.	En déléguant certaines tâches à d'autres intervenants du MTQ. En informant les intervenants du MTQ de la nomination de l'équipe de soutien et des tâches qui lui sont attribuées. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
34	Assurer la liaison avec le ou les gérants de site et soutenir les opérations sur le ou les sites.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
35	Siéger à l'OMSC s'il y a lieu.	Tout au long de l'événement lorsque requis par la municipalité.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination des interventions. <i>Réf. : point 1.2.1.</i>	Compte rendu de réunion (externe).
36	Alerter et tenir informé le coordonnateur régional en sécurité civile de la progression de l'événement.	Alerter : Dès que possible. Tenir informé : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile de chaque direction territoriale. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
37	Tenir informé les répondants régionaux en communication et en sécurité civile de la progression de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile de chaque direction territoriale. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
79	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des gérants de site que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
80	Fermer le centre de coordination locale de mesures d'urgence.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés. <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4, 5.1.5.</i>	
81	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
82*	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement. <i>Réf. : point 6.3.2.</i>	Rapport d'audit.
83	Procéder au débriefage (débriefing).	À la suite de l'événement.	Peut être soutenu par le Centre de coordination de la sécurité civile. <i>Réf. : point 6.3.1.</i>	Rapport de débriefage (débriefing).

* Ne s'applique pas pour le moment, processus d'audition en développement.

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
38	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.), par l'entremise du coordonnateur local en mesures d'urgence. <i>Réf. : points 4.1.5, 5.1.4, 5.1.6.</i>	

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

■ Mesures de sécurité civile

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

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

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

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

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

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

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

- événement majeur qui touche de façon considérable³⁴ plus d'un CS d'une même DT;

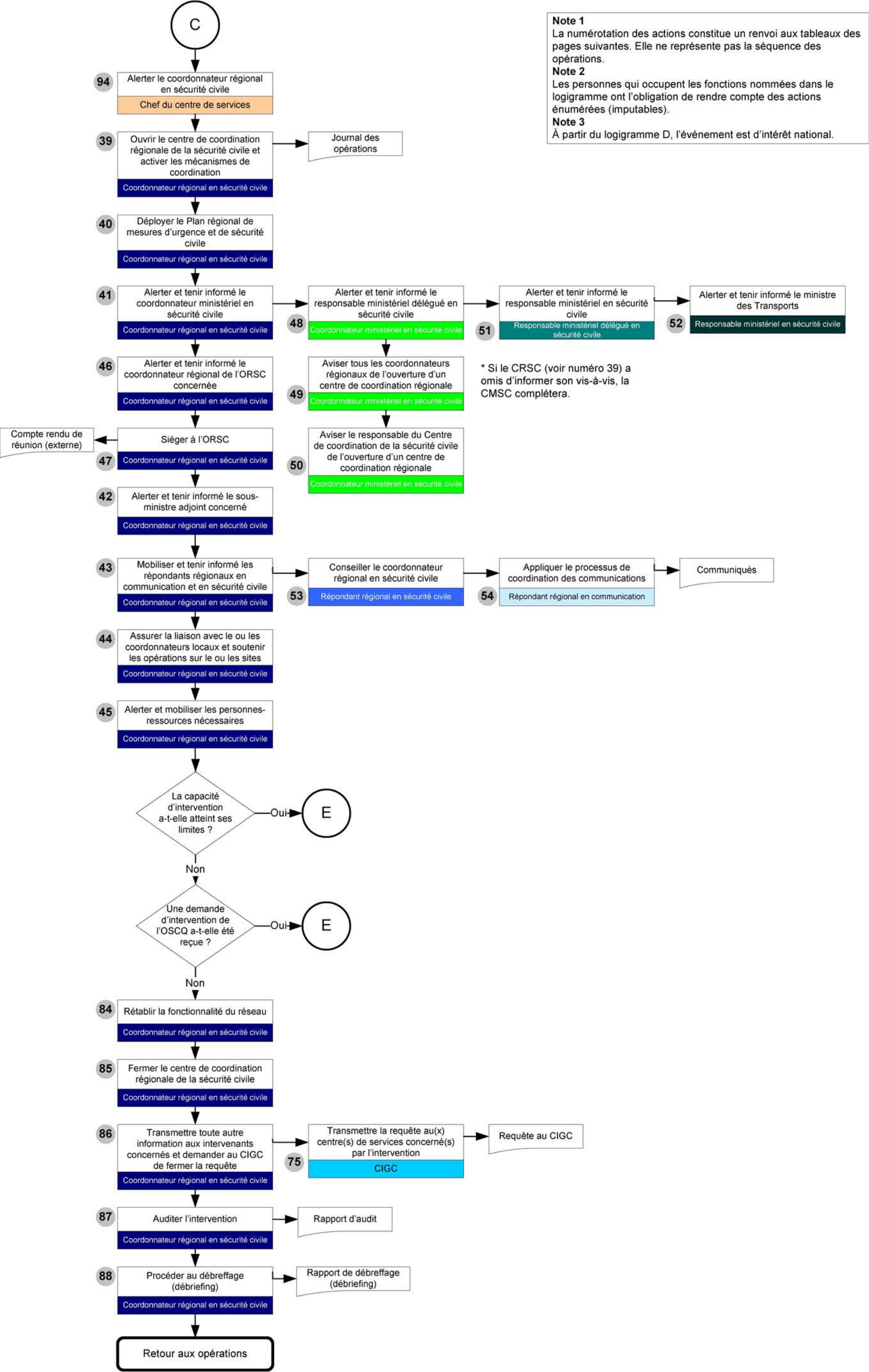
³³ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'entrevue avec un responsable du MTQ).

³⁴ Il s'agit d'un événement dépassant les capacités d'intervention de deux CS ou plus, situés dans la même DT.

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

Processus d'intervention

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



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

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
39	Ouvrir le centre de coordination régionale de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	Ouvrir le centre : - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination régionale de la sécurité civile; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination régionale de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4.</i> Activer les mécanismes de coordination : - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations. <i>Réf. : point 5.1.5.</i>	Journal des opérations.
40	Déployer le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Durant l'événement.	Selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
41	Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile Tenir informé : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
42	Alerter et tenir informé le sous-ministre adjoint concerné.	Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile Tenir informé : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
43	Mobiliser et tenir informé les répondants régionaux en communication et en sécurité civile.	Alerter : Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile Tenir informés : Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
44	Assurer la liaison avec le ou les coordonnateurs locaux et soutenir les opérations sur le ou les sites.	Durant l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
45	Alerter et mobiliser les personnes-ressources nécessaires.	Lorsque la situation le nécessite.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
84	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs locaux en mesures d'urgence que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
85	Fermer le centre de coordination régionale de la sécurité civile.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés. <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4, 5.1.5.</i>	
86	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
87*	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement. <i>Réf. : point 6.3.2.</i>	Rapport d'audit.

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
46	Alerter et tenir informé le coordonnateur régional de l'ORSC	Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
47	Siéger à ORSC	Directeur régional en sécurité civile ouvrira son centre de coordination régionale de la sécurité civile	En se rendant sur place. <i>Réf. : point 1.2.2.</i>	
88	Procéder au débriefage (débriefing).	À la suite de l'événement.	Peut être soutenu par le Centre de coordination de la sécurité civile. <i>Réf. : point 6.3.1.</i>	Rapport de débriefage (débriefing).

* Ne s'applique pas pour le moment, processus d'audition en développement.

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
48	Alerter et tenir informé le responsable ministériel délégué en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 4.1.3, 5.1.4, 5.1.6.</i>	
49	Aviser tous les coordonnateurs régionaux de l'ouverture d'un centre de coordination régionale en sécurité civile	Lorsque qu'une direction territoriale ouvre son centre de coordination régionale en sécurité civile.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
50	Aviser le responsable du Centre de coordination de la sécurité civile de l'ouverture d'un centre de coordination régionale en sécurité civile	Lorsque qu'une direction territoriale ouvre son centre de coordination régionale en sécurité civile.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
52	Alerter et tenir informé le ministre des Transports.	Alerter : Après avoir été informé de la situation. Tenir informé : Tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 4.1.1, 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DÉLÉGUÉ EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
51	Tenir informé le responsable ministériel en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 4.1.2, 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
53	Conseiller le coordonnateur régional en sécurité civile.	Durant l'événement.	À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports. <i>Réf. : points 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 4.1.13, 5.1.1.</i>	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
54	Appliquer le processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur régional en sécurité civile.	Selon les plans et les procédures établies à cet effet. Selon le processus de coordination des communications établi par la Direction des communications. <i>Réf. : points 4.1.14, 5.1.7.</i>	Les communiqués

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

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
94	Alerte le coordonnateur régional en sécurité civile.	L'événement est d'intérêt national ou la capacité d'intervention a atteint ses limites.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

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

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ sur le ou les sites touchés et d'un CCMSC à l'extérieur du ou des sites est géré à l'échelle ministérielle. Il correspond à une situation touchant généralement plus d'un site, qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui endommage les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont exceptionnelles. Elles ne peuvent être gérées à l'échelle régionale. Elles suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³⁵.

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

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

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

- événement qui concerne de façon considérable³⁶ deux DT ou plus;
- événement qui entraîne un manque de ressources humaines et matérielles dans une DT et qui nécessite, par conséquent, le soutien de la CMSC (verglas, inondation, pluies diluviennes, etc.);
- événement qui a des incidences socioéconomiques sur le Québec et qui exige la coordination des ressources humaines et matérielles, tant territoriales que ministérielles (pandémie, fermeture de frontières, crise socioéconomique, etc.);
- événement qui nécessite la coordination par l'OSCQ des interventions de plusieurs ministères et organismes;
- événement qui implique l'activation d'une ou de plusieurs activités de la mission « Transport » comme définie dans le PNSC, à la demande de l'OSCQ;
- plusieurs blocus de route situés à plusieurs points stratégiques, affectant une large partie du territoire québécois.

³⁵ Stratégique : Couverture médiatique dont la diffusion va au-delà de la région concernée par l'événement. Elle peut perdurer dans le temps et concerner les autorités administratives et politiques (ex. : une demande d'entrevue avec un responsable du MTQ).

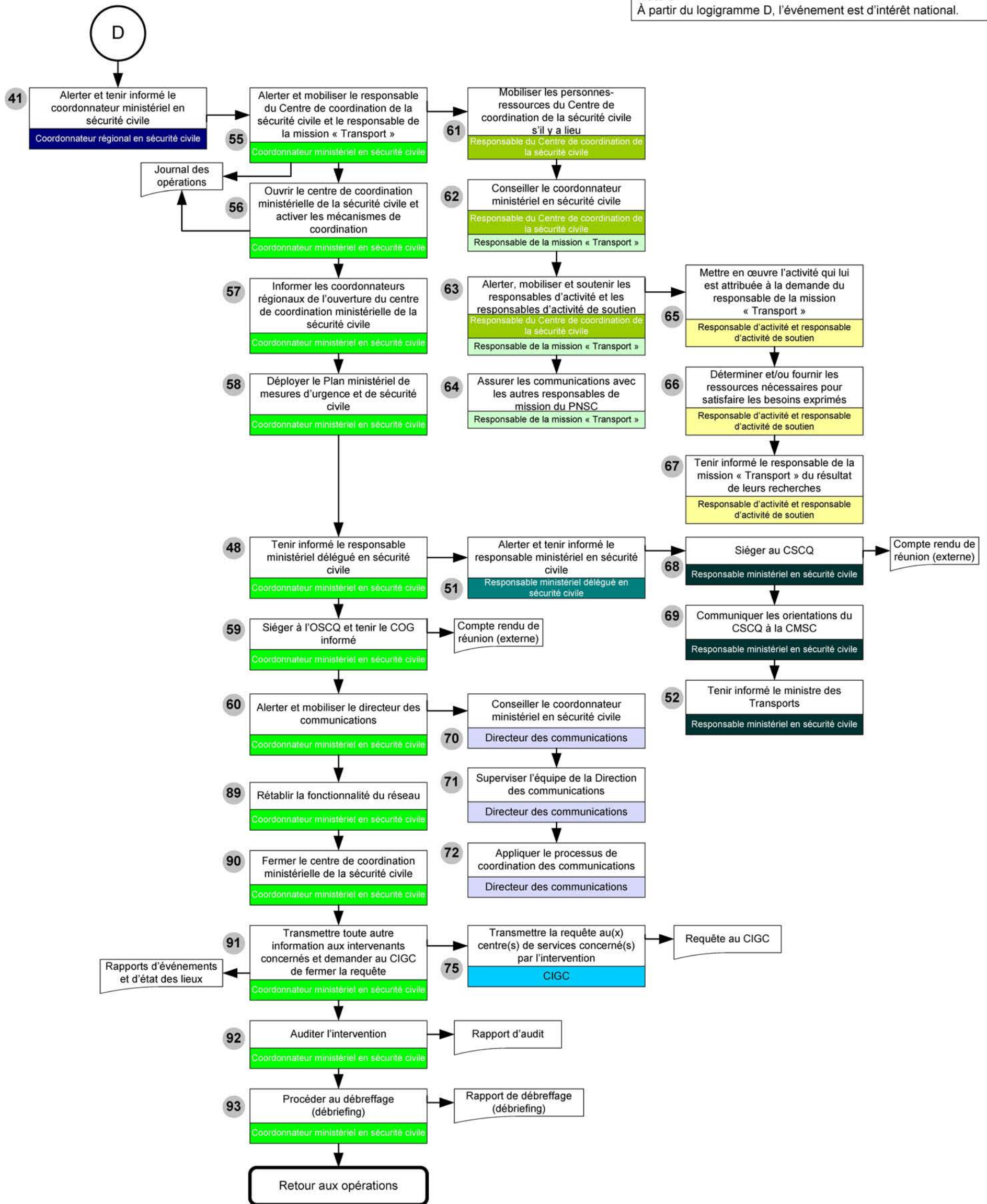
³⁶ Il s'agit d'un événement dépassant les capacités d'intervention de deux DT ou plus.

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

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

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

À partir du logigramme D, l'événement est d'intérêt national.



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

Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
55	Alerter et mobiliser le responsable du Centre de coordination de la sécurité civile et le responsable de la mission « Transport ».	Après avoir été informé de la situation.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Journal des opérations.
56	Ouvrir le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et activer les mécanismes de coordination.	Dès la prise en charge de l'événement.	Ouvrir le centre : - en localisant, selon les endroits préétablis, le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile; - en transmettant les coordonnées du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile aux personnes concernées (partenaires, intervenants, autorités, etc.). <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4.</i> Activer les mécanismes de coordination : - en s'assurant d'avoir à la disposition les ressources humaines, matérielles et informationnelles nécessaires à la gestion de l'événement; - en étant responsable du journal des opérations. <i>Réf. : point 4.1.3.</i>	Journal des opérations.
57	Informar les coordonnateurs régionaux de l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
58	Déployer le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Durant l'événement.	Selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
48	Tenir informé le responsable ministériel délégué en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
59	Siéger à l'OSCQ et tenir le COG informé.	Tout au long de l'événement lorsque requis par l'OSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale. <i>Réf. : points 1.2.3, 4.1.10, 5.1.4, 5.1.6.</i>	Compte rendu de réunion (externe).
60	Alerter et mobiliser le directeur des communications.	Dès l'ouverture du centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
89	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs régionaux que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation. <i>Réf. : annexe IV.</i>	
90	Fermer le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés. <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4, 5.1.5.</i>	
91	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
92*	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement. <i>Réf. : point 6.3.2.</i>	Rapport d'audit.
93	Procéder au débriefage (débriefing)	À la suite de l'événement.	Peut être soutenu par le Centre de coordination de la sécurité civile. <i>Réf. : point 6.3.1.</i>	Rapport de débriefage (débriefing).

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
----------------	-------	--------	----------	---------

* Ne s'applique pas pour le moment, processus d'audition en développement.

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
41	Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	La capacité d'intervention a atteint ses limites.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 4.1.5, 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RESPONSABLE DU CENTRE DE COORDINATION DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
61	Mobiliser les personnes-ressources du Centre de coordination de la sécurité civile s'il y a lieu.	Après avoir été informé de la situation.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	Journal des opérations
62	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports. <i>Réf. : points 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 4.1.8, 4.2, 5.1.1, 5.1.2, annexes V, VI.</i>	Journal des opérations
63	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables d'activité et les responsables d'activité de soutien de la mission	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.	

QUI? : RESPONSABLE DU CENTRE DE COORDINATION DE LA SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
	« Transport ».		<i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RESPONSABLE DE LA MISSION « TRANSPORT »

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
62	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. À partir des plans (régional, ministériel, national ou plans d'intervention). En participant à la rédaction et à la transmission des rapports. <i>Réf. : points 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 4.1.8, 4.2, 5.1.1, 5.1.2, annexes V, VI.</i>	
63	Alerter, mobiliser et soutenir les responsables d'activité et les responsables d'activité de soutien de la mission « Transport ».	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
64	Assurer les communications avec les autres responsables de mission du PNSC.	Durant l'événement.	En personne, par téléphone ou par courriel, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale. <i>Réf. : 4.3, 5.1.6.</i>	

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

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
66	Déterminer et/ou fournir les ressources nécessaires pour satisfaire les besoins exprimés.	Durant l'événement.	Selon leur procédure interne. <i>Réf. : points 4.1.11, 4.1.12, annexes V, VI.</i>	
67	Tenir informé le responsable de la mission « Transport » du résultat de leurs recherches.	Durant l'événement.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres ou en participant aux rencontres au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
65	Mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée à la demande du responsable de la mission « Transport ».	Durant l'événement.	Par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres ou en participant aux rencontres au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. <i>Réf. : annexes V, VI.</i>	Les bons de commande

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DÉLÉGUÉ EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
51	Alerter et tenir informé le responsable ministériel en sécurité civile.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). <i>Réf. : points 4.1.2, 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
68	Siéger au Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ).	Tout au long de l'événement lorsque requis par le CSCQ.	En personne, par téléphone, par téléconférence ou autres, aux fins de coordination de la réponse gouvernementale. <i>Réf. : points 1.2.4, 4.1.1.</i>	Compte rendu de réunion (externe).

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
69	Communiquer les orientations du CSCQ à la CMSC.	Durant l'événement.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	
52	Tenir informé le ministre des Transports.	Après avoir été informé de la situation et tout au long de l'événement.	En personne, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres. <i>Réf. : points 5.1.4, 5.1.6.</i>	

QUI? : DIRECTEUR DES COMMUNICATIONS

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
70	Conseiller le coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Durant l'événement.	En étant présent au centre de coordination ministérielle de la sécurité civile. En transmettant l'information appropriée au coordonnateur ministériel en sécurité civile. En conseillant sur les stratégies et les moyens de communication à privilégier. <i>Réf. : points 5.1.2, 5.1.4, 5.1.6, 5.1.7.</i>	
71	Superviser l'équipe de la Direction des communications.	Durant l'événement.	En assurant un leadership en matière de communication.	
72	Appliquer le processus de coordination des communications.	À la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile.	Selon les plans et les procédures établies à cet effet. Selon le processus de coordination des communications établi par la Direction des communications. <i>Réf. : point 5.1.7.</i>	

QUI? : CIGC

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

5.1.2 Les centres de gestion

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

Sur le site

■ Poste de commandement MTQ

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

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

À l'extérieur du site

■ Centre de coordination locale de mesures d'urgence

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

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

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

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

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

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

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

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

Le MTQ a également deux centres auxiliaires.

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

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

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

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

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

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

L'alerte est un avertissement donné dans une situation d'urgence réelle ou imminente qui informe les intervenants du MTQ sur l'état de la situation et les invite à se tenir prêts à intervenir³⁷.

La mobilisation est un processus par lequel les intervenants et le personnel nécessaire sont affectés à une tâche particulière, maintenus au travail ou rappelés au cours d'une intervention relative à une situation d'urgence³⁸.

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

La figure 4 illustre les liens d'autorité et de communication tant pour les mesures d'urgence que pour les mesures de sécurité civile. Les couleurs utilisées dans le processus correspondent aux différents intervenants (voir le point 5.1.1).

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

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

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

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

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

³⁷ *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25), Annexe 1.

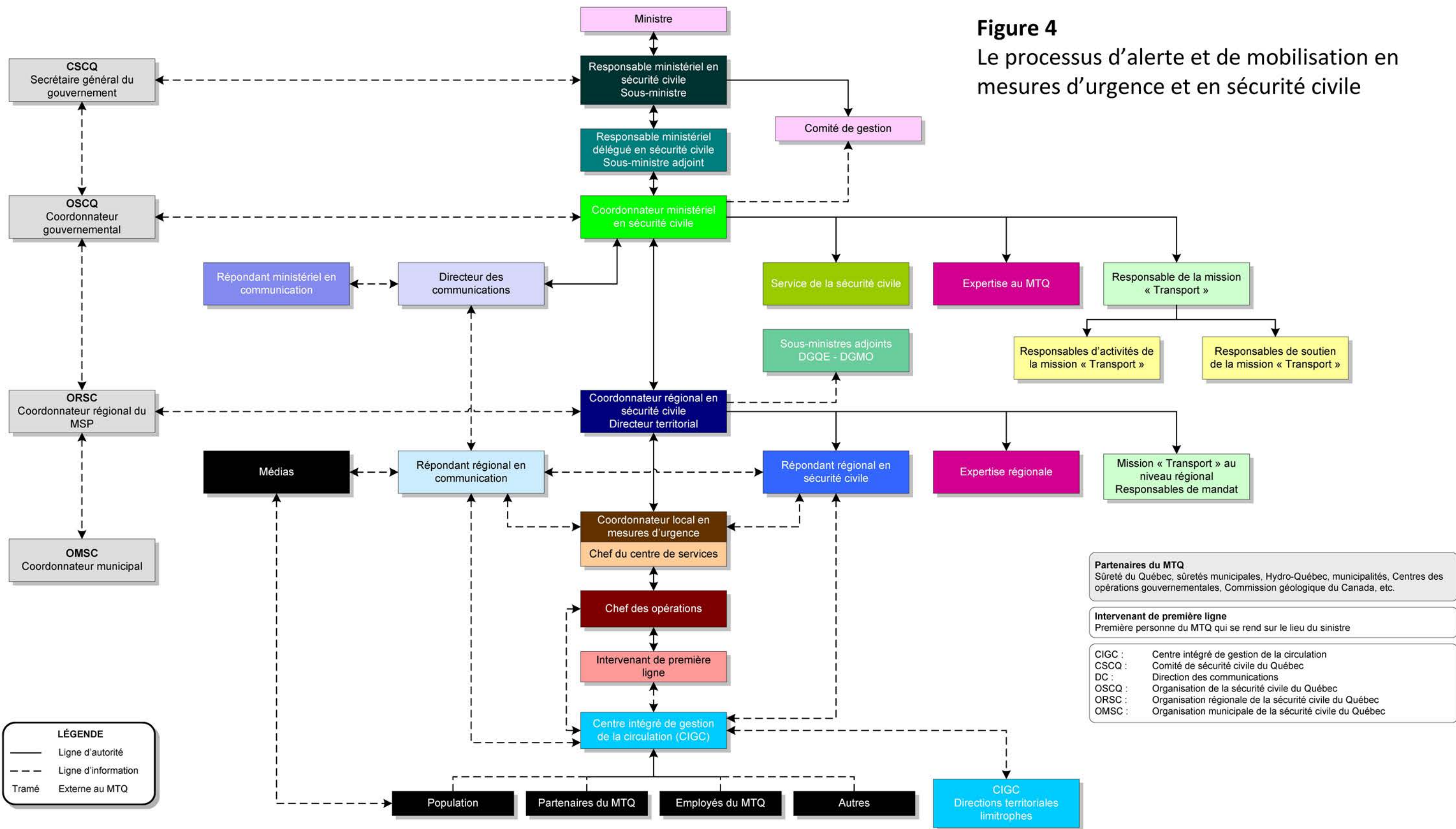
³⁸ *Ibid.*

5.1.5 La démobilisation

La démobilisation est un processus par lequel les intervenants mobilisés à l'occasion d'une intervention relative à une situation d'urgence sont libérés de leur engagement³⁹.

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

³⁹ *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25), Annexe 1.



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

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

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

Dans une situation d'urgence réelle ou imminente, l'information transmise de part et d'autre doit être à la fois juste, valide, fiable, précise et concise. Elle doit être structurée de façon à optimiser sa saisie et son traitement dans les plus brefs délais. Les données généralement attendues sont les suivantes⁴⁰ :

- la source :
 - le MTQ, l'organisme ou le partenaire;
 - le nom, la fonction et le numéro de téléphone de la personne-ressource;
 - la date et l'heure de réception ou de transmission de l'appel;
- l'événement :
 - la cause, si elle est connue;
 - la date et l'heure de l'événement;
 - la localisation de l'événement;
 - la nature exacte de l'événement;
 - le déroulement de l'événement;
 - l'ampleur de l'événement;
 - les facteurs d'aggravation;
 - etc.;
- les conséquences :
 - l'impact sur le réseau du MTQ;
 - le nombre de blessés et/ou de décès;
 - les routes touchées;
 - le type de dommages;
 - etc.;
- les mesures prises ou à prendre :
 - les communications;
 - la fermeture de route;
 - l'activation de la mission « Transport »;
 - etc.;

⁴⁰ *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25) Chapitre 3.

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

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

5.1.7 Le processus de coordination des communications

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

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

Deux types de crises

■ La crise événementielle

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

■ La crise médiatique

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

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

La phase de préparation

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

■ Une structure permanente de relationnistes

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

■ La Table des communicateurs

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

■ La nature du dossier

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

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

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

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

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

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

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

■ Le répondant sectoriel en communication

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

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

La mobilisation

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

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

Dans le cas d'un événement ministériel :

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

La structure de coordination

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

Les principaux mandats de cette structure sont :

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

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

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

La structure de coordination se déploie en six volets :

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

■ Le volet Web

Le site Internet du MTQ permet :

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

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

■ Le volet de la téléphonie

L'*Inforoutière* implantée au MTQ permet :

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

■ Le volet logistique

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

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

■ Le volet des relations de presse

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

Le porte-parole désigné peut être l'une des personnes suivantes⁴¹:

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

L'analyse média se répartit comme suit :

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

■ Le volet de la production

Le volet de la production compte trois aspects :

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

■ Le volet du contenu

Le volet du contenu comprend quatre aspects :

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

⁴¹ La désignation d'un porte-parole revient à la Direction des communications. Ce choix est fait de concert avec les autorités du MTQ.

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

La phase de rétablissement

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

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

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

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

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	- Disponibilité des véhicules routiers et équipements connexes. - Disponibilité des génératrices en cas de besoin.
Centres intégrés de gestion de la circulation	- Centre d'appels. - Liens avec les partenaires. - Liens avec les intervenants. - Information aux usagers.
Direction du soutien aux opérations	- Soutien aux opérations en exploitation.
Direction des contrats et des ressources matérielles	- Gestion des ententes avec le Réseau national intégré de radiocommunication (RENIR). - Soutien à la préparation de contrats en situation d'urgence.
Direction de la gestion financière et des ressources	- Encadrement en matière de ressources financières.
Direction des ressources humaines	- Relations de travail. - Santé et sécurité au travail. - Programme d'aide aux employés.
Direction des structures	- Expertise technique pour les structures.
Direction des technologies de l'information	- Disponibilité d'outils de télécommunication en cas de besoin.
Direction du laboratoire des chaussées	- Expertise géotechnique.
Direction de la planification	- Expertise et information en géomatique et cartographie. - Fabrication de cartes à l'occasion d'un événement.
Direction du transport routier des marchandises	- Liens avec l'industrie du transport pour tout type de camion. - Information.
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	- Liens avec les milieux de transport aérien, maritime et ferroviaire.
Direction du transport terrestre des personnes	- Liens avec l'industrie du transport terrestre des personnes pour du transport collectif. - Banque de transporteurs collectifs répondants volontaires en sécurité civile.
Direction des communications	- Expertise en communication. - Relations de presse. - Site Internet du MTQ. - Information aux usagers. - Soutien aux directions territoriales.

Unité administrative	Expertise
Directions territoriales	- Coordination des interventions. - Lien avec les partenaires régionaux. - Interventions sur le ou les sites.
Centre de coordination de la sécurité civile	- Coordination des interventions. - Lien avec les partenaires dans le cas du Plan national de sécurité civile. - Soutien aux directions territoriales.

5.3 Les mesures d'intervention particulières

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

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

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

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

5.3.1 Accident ou incident d'aéroport

Dans la majorité des situations d'urgence d'aéroport, le processus d'intervention présenté dans le modèle ministériel de Plan de mesures d'urgence d'aéroport (PMUA) est semblable à celui explicité au point 5.1.1, logigramme C, du PMMUSC. Pour les urgences mineures, soit le déversement accidentel de produits dangereux à incidence mineure, la perte d'électricité et de communications et l'urgence médicale à incidence mineure, le processus d'intervention est semblable au logigramme A.

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

- Chaque aéroport (voir le tableau 7 et la carte 1) doit détenir un plan de mesures d'urgence qui fait appel, dans plusieurs situations, à l'appui des services d'urgence locaux.
- Les plans de mesures d'urgence des aéroports exploités par le MTQ contiennent une procédure propre aux 16 situations d'urgence indiquées ci-dessous :
 - accident d'aéronef à l'aéroport;
 - accident d'aéronef à l'extérieur de l'aéroport;
 - alerte à la bombe dans un aéroport;
 - alerte à la bombe dans une installation;
 - arrivée massive de foule;
 - atterrissage d'urgence;
 - catastrophe naturelle touchant l'aéroport;
 - détournement d'aéronef;
 - déversement accidentel de produits dangereux à incidence majeure;
 - déversement accidentel de produits dangereux à incidence mineure;
 - émeute;
 - incendie de bâtiments, d'aéronefs ou de carburant;
 - incendie de forêt à l'aéroport;
 - perte d'électricité et de communications;
 - urgence médicale à incidence majeure;
 - urgence médicale à incidence mineure.
- L'exploitant d'aéroport applique son plan des mesures d'urgence d'aéroport lorsque l'événement survient sur le terrain d'un aéroport du MTQ et dans un rayon de 2 km de l'aéroport.
- En dehors du rayon de 2 km, l'exploitant de l'aéroport peut devenir un partenaire en soutien à la municipalité.

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

Aéroports exploités par le MTQ	
Bonaventure	(CYVB)
Chibougamau—Chapais	(CYMT)
Chicoutimi—Saint-Honoré	(CYRC)
Kégashka	(CTK6)
L'Île-d'Entrée	
Isle-aux-Grues.....	(CSH2)
La Romaine	(CTT5)
La Tabatière	(CTU5)
Matagami	(CYNM)
Montmagny	(CSE5)
Port-Menier	(CYPN)
Saint-Augustin	
Saint-Bruno-de-Guigues	(CTA4)
Tête-à-la-Baleine.....	(CTB6)
Aéroports exploités par l'Administration régionale Kativik	
Akulivik	(CYKO)
Aupaluk	(CYLA)
Inukjuak.....	(CYPH)
Ivujivik	(CYIK)
Kangiqsualujuaq.....	(CYLU)
Kangiqsujaq	(CYKG)
Kangirsuk	(CYAS)
Kuujuarapik.....	(CYGW)
Puvirnituq	(CYPX)
Quaqtaq	(CYHA)
Salluit.....	(CYZG)
Tasiujaq	(CYTQ)
Umiujaq.....	(CYMU)

Carte 1 — Les aéroports et les héliports du MTQ



5.3.2 Accident ferroviaire

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas reprises dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes dans le cas où un accident ferroviaire surviendrait.

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

Le réseau ferroviaire du Québec est d'une longueur de près de 6 600 km et s'intègre dans le réseau ferroviaire nord-américain. On y trouve des chemins de fer de grandes compagnies ferroviaires, dites de classe 1, ainsi que des chemins de fer d'intérêt local (CFIL). À cela s'ajoutent des chemins de fer d'entreprises qui sont exploités par des compagnies manufacturières ou extractrices de ressources, uniquement pour leurs besoins.

Tableau 8 — Répartition du réseau ferroviaire au Québec

Type de chemin de fer	Kilomètres	Pourcentage
Grandes compagnies de chemin de fer dites de classe 1 ⁴²	3 732	56,6
Chemins de fer d'intérêt local (CFIL)	1 947	29,5
Chemins de fer d'entreprises manufacturières ou extractrices de ressources	832	12,6
Autres chemins de fer (p. ex. : AMT)	85	1,3

Le cadre législatif

En général, les grandes compagnies ferroviaires, ainsi que les chemins de fer d'entreprises et les CFIL dont les voies s'étendent hors du Québec sont de compétence fédérale, alors que tous les autres sont de compétence provinciale. En ce qui concerne les compagnies de chemin de fer américaines qui exercent des activités au Québec, elles sont de compétence fédérale en raison de leur caractère international.

Tableau 9 — Répartition du réseau ferroviaire au Québec

Compétence	Kilomètres	Pourcentage
Provinciale	1 935	29,3
Fédérale	4 661	70,7

La responsabilité première en matière de sécurité ferroviaire appartient aux compagnies de chemin de fer, et ce, tant pour les chemins de fer de compétence fédérale que provinciale.

⁴² Compagnie de chemin de fer Canadien pacifique (CFCP), Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), Transport CSX inc. (CSX), Via Rail Canada inc. (VIA)

Les opérations de sauvetage et d'évacuation sont coordonnées par les services d'urgence de la municipalité.

Chemin de fer sous l'autorité législative du gouvernement du Québec

Le MTQ exerce une surveillance de l'ensemble des exploitants du réseau de chemins de fer relevant de sa compétence. Il s'assure que ces compagnies de chemin de fer prennent tous les moyens à leur disposition pour assurer une exploitation sécuritaire de leurs infrastructures et de leurs équipements. Le MTQ dispose notamment de pouvoirs en matière d'inspection ferroviaire et d'enquête sur les accidents et les événements qui surviennent sur le réseau québécois.

Le MTQ est chargé de l'application de la Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, du Règlement sur la sécurité ferroviaire et les règles qu'il approuve ou impose aux exploitants ferroviaires qui relèvent de la compétence du Québec. Il peut également rendre obligatoires des normes techniques élaborées par Transports Canada pour assurer une exploitation ferroviaire sécuritaire. Par ses pouvoirs, le MTQ peut aller jusqu'à forcer l'arrêt des activités de transport d'une compagnie ferroviaire, s'il juge que la circulation ferroviaire présente un danger pour la sécurité.

Si un événement survient sur un chemin de fer sous l'autorité législative du gouvernement du Québec, la compagnie de chemin de fer a l'obligation de communiquer sans délai avec le CIGC de Québec.

Si un événement survient sur un chemin de fer sous l'autorité législative du gouvernement du Québec, la compagnie de chemin de fer a l'obligation de communiquer sans délai avec le CIGC de Québec.

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

Chemin de fer sous l'autorité législative du gouvernement du Canada

Transports Canada est chargé de l'élaboration et de l'administration des politiques, des règlements et des services pour tous les éléments du réseau de transport au Canada dans le domaine du rail de compétence fédérale. Il surveille les compagnies de chemin de fer, notamment afin de s'assurer qu'elles respectent la Loi sur la sécurité ferroviaire au Canada, les règlements et les règles, au moyen d'inspections et de vérifications de la sécurité ferroviaire fondées sur des risques.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a pour mission de promouvoir la sécurité des transports en faisant des enquêtes indépendantes sur les événements de transport, dans le domaine du rail notamment, de constater les manquements à la

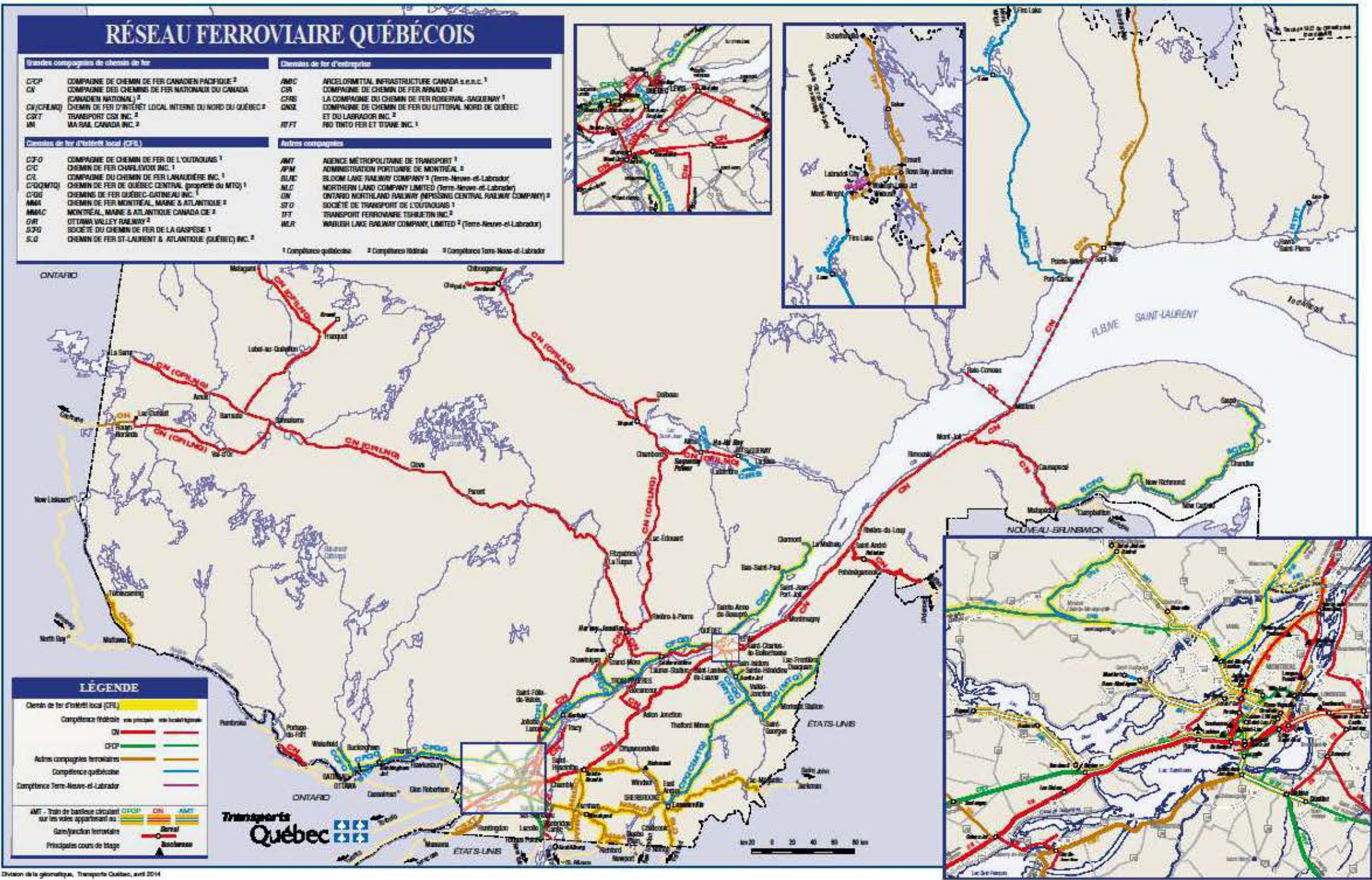
sécurité et de faire des recommandations visant à éliminer ou à réduire ces manquements.

Transports Canada peut faire enquête à toute autre fin, comme dans le cas d'infractions à la réglementation.

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

- Dans le cas d'événements qui surviennent à des passages à niveau et qui amènent un ralentissement ou une obstruction de la circulation routière, le préposé du CIGC doit communiquer avec l'intervenant du MTQ du secteur. Celui-ci se rendra sur place et, si nécessaire, détournera la circulation pour assurer la sécurité des usagers.

Carte 2 — Le réseau ferroviaire québécois



5.3.3 Accident routier

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un accident routier.

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

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

Structure

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

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

5.3.4 Blocus d'une route

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un blocus d'une route.

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

Blocus d'une route de plus de 24 heures

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

Blocus d'une route de plus de 48 heures

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

5.3.5 Conditions climatiques difficiles

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant des conditions climatiques difficiles.

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

Tempête de neige

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

Vents violents

Supersignalisation

- Il y a lieu de fermer la route dotée de structures de supersignalisation aérienne dans le cas de vents violents ou de bourrasques qui atteignent la vitesse suivante :
 - zone 1: 140 km/h;
 - zone 2 : 170 km/h;
 - zone 3.A : 180 km/h;
 - zone 3 : 200 km/h⁴³.
- À la suite de vents violents ou de bourrasques de plus de 120 km/h, l'ingénieur en structure de la DT visée inspecte les structures de supersignalisation aérienne.

Structure à câbles

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

Verglas

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

⁴³ Les zones sont présentées dans le tome III, « Ouvrages d'art » — de la collection Normes, chapitre 6, figure 6.5-1.

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

Pont

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

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

Structure de supersignalisation aérienne

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

5.3.6 Déversement de matières dangereuses (déversement liquide)

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un déversement de matières dangereuses (déversement liquide).

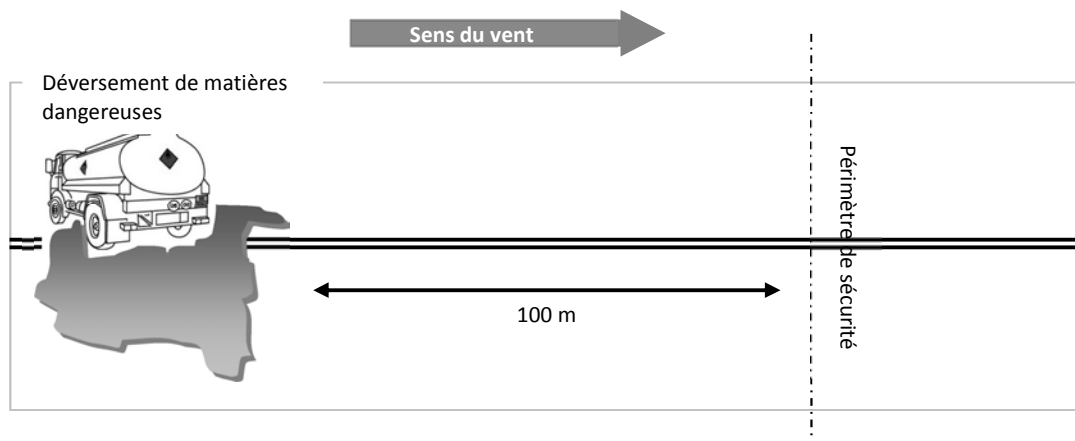
Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

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

Route, pont ou tunnel

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

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



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

Structure

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

Tunnel

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

5.3.7 Objet suspect

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant la présence d'un objet suspect.

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

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

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

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

ALERTES AUX OBJETS SUSPECTS POSITION MINISTÉRIELLE

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

1. Introduction

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

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

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

2. Objectif

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

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

3. Champs d'application

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

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

3.1 Emprise routière

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

L'emprise routière englobe :

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

3.2 Quais et débarcadères

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

3.3 Objet suspect

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

4. Références législatives

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

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

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

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

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

5. Responsabilités

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

5.1 Responsabilités des gestionnaires du MTQ

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

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

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

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

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

5.2 Responsabilités des personnes-ressources

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

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

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

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

6. Suivi de gestion et révision de la position ministérielle

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

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

7. Entrée en vigueur

La Position ministérielle sur les alertes aux objets suspects entre en vigueur le 7 mars 2007.

5.3.8 Éboulement ou avalanche

Aux fins d'allégement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un éboulement ou une avalanche.

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

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

Route

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

Structure

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

5.3.9 Affaissement

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un affaissement.

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

Route

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

Structure

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

5.3.10 Érosion ou glissement de terrain

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant de l'érosion ou un glissement de terrain.

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

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

Route

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

Structure

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

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

5.3.11 Tremblement de terre

Aux fins d'allégement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un tremblement de terre.

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

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

Route

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

Structure

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

La patrouille des structures s'effectue en trois temps :

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

L'échelle de Mercalli

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

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

Échelle de Mercalli (intensité des tremblements de terre)

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

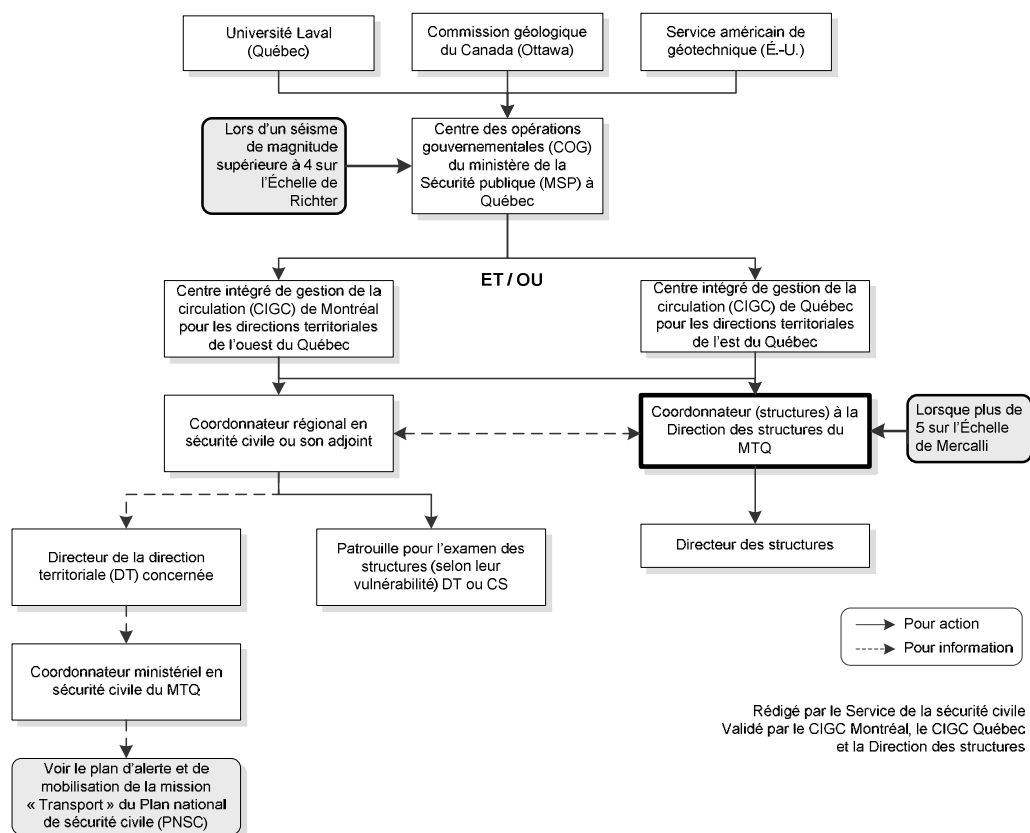
partiellement. Des bâtiments sont soulevés hors de leurs fondations. Le sol se fissure de manière très visible. Les canalisations souterraines sont endommagées.

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

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

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

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



5.3.12 Embâcle ou débâcle

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un embâcle ou une débâcle.

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

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

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

Structure endommagée

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

5.3.13 Accumulation d'eau ou inondation

Aux fins d'allégement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant une accumulation d'eau ou une inondation.

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

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

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

Structure endommagée

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

5.3.14 Incendie ou explosion

Aux fins d'allègement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant un incendie ou une explosion.

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

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

Tunnel

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

Structure

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

Les éléments d'inspection

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

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

La hauteur de la flamme

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

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

La température maximale

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

Tableau 10 — La coloration du béton suivant la température estimée

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

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

Les priorités d'intervention

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

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

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

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

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

Tableau 11 — La dégradation des matériaux en fonction de la température

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
130 °C	Polyéthylène haute densité (gaine de câble de précontrainte)	Point de fusion.
175 °C	Acier de précontrainte	Début d'affaiblissement des caractéristiques mécaniques.
180 °C	Élastomère (appareils d'appui)	Point de fusion.
200 °C	Béton	- Écaillage en surface. - Début d'affaiblissement des caractéristiques mécaniques et de la coloration des parements.
200 °C	Bitume	Réduction en cendres amalgamées.
230 °C	Béton bitumineux	Point éclair.
300 °C	Acier	Perte d'environ 20 % des propriétés mécaniques.
330 °C	Téflon (appareils d'appui)	Point de fusion.
400 °C	Béton	- Désaggrégation en surface par déshydratation. - Coloration du béton en rose, la résistance résiduelle en compression chutant de 80% à 25% de la résistance initiale.
420 °C	Zinc (galvanisation)	Oxydation.
450 °C	Acier haute adhérence	Début d'affaiblissement de la résistance à la traction.
600 °C	Béton	Décollement des grains de la pâte.
600 °C	Acier	Perte d'environ 40 % des propriétés mécaniques.

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
660 °C	Aluminium	Point de fusion.
700 °C	Béton	Coloration du béton, la résistance résiduelle en compression n'étant plus que de 25 % de la résistance initiale.
725 °C	Acier	Changement allotropique du matériau.
800 °C	Béton	Décarbonatation de CaCO_3 , libération de la chaux vive.
1 000 °C	Béton	- Coloration en marron et en jaune. - Résistance résiduelle du béton correspondant à 20 % de la résistance initiale.

5.3.15 Autres risques

Aux fins d'allégement du texte, toutes les actions définies dans le processus d'intervention au point 5.1.1 ne sont pas rappelées dans la présente fiche.. Il convient donc de s'assurer d'appliquer le processus d'intervention en plus des mesures spécifiques suivantes advenant l'un ou l'autre des risques suivants.

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

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

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

Le risque nucléaire

Pour tout accident ou déversement qui implique des matières nucléaires, les mesures d'urgence mentionnées au point 5.3.6 s'appliquent.

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

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

Chapitre 6 — Les mesures de rétablissement

Le rétablissement est défini comme l'ensemble des décisions et des mesures prises à la suite d'une situation d'urgence pour restaurer les conditions sociales, économiques, physiques et environnementales de la collectivité et pour réduire les risques de récurrence de l'événement⁴⁴. Les mesures associées au rétablissement sont difficilement planifiables, car elles s'inscrivent dans la continuité des mesures d'intervention ayant pour objet de réduire ou d'éliminer, à court et à long terme, les conséquences d'un sinistre. Les activités de rétablissement peuvent donc s'étaler dans le temps, surtout lorsqu'il y a des dommages importants telle la destruction des infrastructures.

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

6.1 Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles

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

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

Mesures temporaires : lorsque l'infrastructure doit être entièrement reconstruite et qu'en ce sens, diverses analyses doivent être réalisées au préalable (analyse géotechnique, plan et devis, etc.) et que les travaux peuvent s'échelonner sur plusieurs mois, des mesures temporaires de restauration doivent être envisagées en urgence. La reconstruction définitive de l'infrastructure ne sera pas traitée en urgence puisque la mobilité est rétablie suivant la mise en œuvre des mesures temporaires.

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

⁴⁴. *Plan national de sécurité civile*, 25 février 2008, Annexe 1.

L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence, présenté à l'annexe XI, précise les paramètres encadrant le rétablissement à court terme des infrastructures.

6.2 Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels

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

Il est question de restaurer, de reconstruire et/ou de démolir les infrastructures jugées préalablement non urgentes à rétablir ou de compléter les travaux amorcés lors du rétablissement à court terme, en vue du retour à l'efficacité (fluidité) du réseau. Le rétablissement à long terme n'est pas inclus dans les opérations de mesures d'urgence et/ou de sécurité civile. Ainsi, la situation d'urgence se termine à la suite de la sécurisation des lieux et de la mise en place des moyens pour redonner la mobilité.

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

L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence, présenté à l'annexe XI, précise les paramètres encadrant le rétablissement à long terme des infrastructures.

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

À la suite d'une situation d'urgence, diverses mesures peuvent être prises pour, d'une part, préserver ou restaurer l'équilibre psychologique des intervenants qui ont subi un stress continu durant l'événement et endiguer la possible manifestation de répercussions négatives et pour, d'autre part, s'assurer de maintenir une capacité optimale d'intervention.

6.3.1 Le débriefage (débriefing)

Le débriefage (débriefing) est une démarche très importante réalisée après une situation d'urgence, et qui peut comprendre l'une ou l'autre des quatre étapes suivantes :

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

Les deux premières étapes du débriefage (débriefing) sont d'ordre émotionnel et revêtent une importance considérable, surtout lors d'événement pouvant avoir des incidences sur la santé et l'intégrité des travailleurs.

Les étapes 3 et 4 sont d'ordre opérationnel.

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

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

- le contexte;
- la chronologie de l'événement;
- l'analyse de la revue de presse des médias traditionnels et sociaux;
- les ressources mobilisées dans la gestion de l'événement;
- les présences au débriefage à froid;
- les points forts;
- les difficultés rencontrées;
- les recommandations;
- les remerciements.

Il est à noter que des personnes de chacune des directions territoriales ont reçu une formation d'animateur de débriefage. La liste de ces personnes est présentée à l'annexe XIV.

L'animation de débriefage peut être soutenue par le Centre de coordination de la sécurité civile(CCSC).

6.3.2 L'audit

L'audit est un processus méthodique et documenté permettant de recueillir de l'information objective pour déterminer dans quelle mesure les outils développés pour prévenir les sinistres, se préparer, intervenir et rétablir sont efficaces et permettent de répondre aux exigences du MTQ. L'audit permet de détecter les anomalies, les défaillances. Il permet également de déterminer si les processus et les procédures en place facilitent l'atteinte de l'efficacité recherchée dans les interventions. Il constitue donc pour le MTQ une occasion d'améliorer ses systèmes de gestion.

Les modalités d'application seront déterminées et mises en place par le CCSC du MTQ.

6.3.3 Le rapport d'événement

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

Le rapport d'événement contient généralement les éléments suivants :

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

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

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

6.3.4 Le suivi et la rétroinformation

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

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

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

6.4 Les mesures concernant le remboursement des dépenses

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

6.5 La reddition de comptes

Annuellement, dans le bilan d'exploitation du MTQ, un chapitre porte sur les événements majeurs.

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

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

6.6 Les directions du MTQ engagées dans les mesures de rétablissement

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

Tableau 12 — L'expertise du MTQ en matière de rétablissement

Unité administrative	Expertise
Centre de gestion de l'équipement roulant	- Maintien de la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes. - Inventaire complet des génératrices appartenant au MTQ.
Direction des technologies de l'information	- Encadrement concernant les télécommunications (téléphonie cellulaire, téléavertisseur, télécopieur, téléinformatique, liens avec les compagnies de téléphone, etc.).
Direction de la gestion financière et de l'information	- Encadrement en matière de ressources financières.
Direction de la planification budgétaire et de l'expertise immobilière	- Lien avec le MSP pour les programmes de remboursement.
Direction des ressources humaines	- Relations de travail. - Programme d'aide aux employés.
Direction des structures	- Expertise conseil en matière de reconstruction.
Direction du laboratoire des chaussées	- Expertise conseil en matière de reconstruction.
Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire	- Liens avec les milieux de transport aérien, maritime et ferroviaire.

Unité administrative	Expertise
Direction du transport routier des marchandises	- Liens avec l'industrie du transport pour tout type de camion.
Direction du transport terrestre des personnes	- Liens avec l'industrie du transport terrestre des personnes pour du transport collectif. - Banque de transporteurs collectifs répondants volontaires en sécurité civile.
Direction des communications	- Relations de presse. - Communication interne.
Direction générale adjointe à la coordination des ressources territoriales	- Bilan d'exploitation.
Directions territoriales	- Reconstruction. - Débriefages. - Rapport d'événement. - Reddition de comptes.
Centre de coordination de la sécurité civile	- Soutien au moment du débriefage - Débriefage - Rapport d'événement. - Reddition de comptes.

Les annexes

Annexe I	Vocabulaire
Annexe II	Loi sur la sécurité civile et règlements
Annexe III	Lois administrées par le ministre des Transports du Québec
Annexe IV	Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 3 Position ministérielle <i>Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route</i>
Annexe V	Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile
Annexe VI	Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé
Annexe VII	Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec
Annexe VIII	Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence
Annexe IX	Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier Processus ministériel en monitoring des structures
Annexe X	Liste des activités normalisées en monitoring
Annexe XI	Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence
Annexe XII	Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et centres auxiliaires
Annexe XIII	Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers
Annexe XIV	Liste des animateurs de débriefing accrédités par le Centre de coordination de la sécurité civile
Annexe XV	Fiche d'inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l'activité normalisée en exploitation 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d'intervention 3)
Annexe XVI	Liste des sigles et des acronymes
Annexe XVIII	Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC

Annexe I — Vocabulaire

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

- (1) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Plan national de sécurité civile*, 25 février 2008.
- (2) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan ministériel des mesures d'urgence et de sécurité civile*, 2015.
- (3) Site Internet du ministère de la Sécurité publique.
- (4) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *La sécurité civile au Québec – Manuel de base*, 1993.
- (5) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Plan régional de sécurité civile*, [document de travail].
- (6) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Guide de gestion des risques naturels et anthropiques pour l'application en territoire*, 2008.
- (7) La sécurité civile — Une responsabilité partagée. Des questions... et des réponses sur la Loi sur la sécurité civile, 2002.
- (8) QUÉBEC. *Loi sur la sécurité civile : L.R.Q., c. S-2-3*.
- (9) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Cadre de coordination de site de sinistre au Québec*, 2008.
- (10) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Gestion des risques en sécurité civile*, 2009.
- (11) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, 2009.
- (12) MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 3*, 2014.
- (13) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan de mesures d'urgence d'aéroport*, décembre 2009.
- (14) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Concept de base en sécurité civile*, 2009.
- (15) OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE, *Le Grand dictionnaire terminologique*, [<http://www.granddictionnaire.com>].

A

Acceptabilité du risque

Niveau de conséquences et de dommages potentiels, au regard de la probabilité d'occurrence d'un aléa, qu'une société, une communauté ou une organisation considère acceptable tenant compte des conditions sociales, économiques, politiques, culturelles, techniques et environnementales du moment. (10)

Agent de liaison - MTQ

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

Aléa

Événement, phénomène ou activité humaine susceptible d'occasionner des pertes en vies humaines ou des blessures, des dommages aux biens, des perturbations sociales et économiques ou une dégradation de l'environnement. (10)

Alerte

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

Assistance à l'utilisateur — MTQ

Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident...) ou circulant sur le réseau (présence de débris...), assister les usagers en difficulté, assurer le maintien sécuritaire de la circulation et assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau. (12)

Atténuation

Ensemble des mesures et des moyens mis en place dans le but de limiter les effets des aléas sur la société et l'environnement. (11)

Autorité locale

Appellation qui désigne à la fois une municipalité locale ou une administration en autorité sur un territoire non organisé en municipalité et sur les territoires situés au nord du 55^e parallèle. (7)

Autorité régionale

Appellation qui désigne principalement la municipalité régionale de comté. Elle peut désigner également l'Administration régionale Kativik, des villes nommées dans la Loi sur la sécurité civile, comme Québec ou Montréal, ou même, dans certains cas d'exception, une municipalité locale. (7)

C

Centre de coordination de la sécurité civile (CCSC) — MTQ

Unité administrative qui assure, à l'échelle ministérielle et en partenariat avec les administrations locales et nationales, la réalisation d'activités relatives à la prévention, à la préparation, à l'intervention et au rétablissement lors d'un sinistre. Il chapeaute et coordonne les activités de sécurité civile au MTQ. Il coordonne également divers travaux et conseille les autorités du MTQ dans le domaine de la sûreté des transports. Le CCSC agit aussi à titre d'unité coordonnatrice de la résilience des systèmes et de la continuité des services au MTQ.

Centre de coordination locale des mesures d'urgence — MTQ

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

Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile — MTQ

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

Centre de coordination municipal

Lieu à partir duquel le coordonnateur municipal de sécurité civile fournit le soutien aux opérations en cours sur le terrain et s'assure de la gestion globale de l'événement sur le territoire municipal. Ce lieu peut parfois être appelé « centre de coordination des mesures d'urgence ». (9)

Centre de coordination régionale de la sécurité civile — MTQ

Endroit où s'effectuent la collecte et la gestion de l'information ainsi que la coordination des ressources humaines et matérielles nécessaires au maintien des biens et des services essentiels de la direction territoriale. Ce centre est généralement situé dans les locaux administratifs de la direction territoriale. (2)

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

Lieu où converge toute l'information que les intervenants sur le terrain possèdent et celle qui leur est destinée afin qu'ils puissent coordonner entre eux leurs opérations sur le terrain avec le soutien du coordonnateur de site. (9)

Centre des opérations gouvernementales (COG)

Lieu où converge et est traitée l'information relative aux opérations de l'OSCQ (9). Le COG permet au gouvernement du Québec d'anticiper les événements pouvant compromettre la sécurité des citoyens grâce à une surveillance continue, d'informer et d'alerter les intervenants concernés ainsi que de coordonner les opérations lors de situations d'urgence, de crises ou de sinistres majeurs (MSP).

Centre régional de coordination gouvernementale (CRCG)

Ce centre, qui est généralement situé dans les locaux administratifs de la direction régionale de la sécurité civile du territoire touché, a pour rôle la collecte, l'analyse et l'intégration de renseignements en provenance des municipalités sinistrées ou de toutes autres sources. Le CRCG doit permettre à l'ensemble des M/O engagés d'anticiper les événements, d'établir les stratégies et priorités d'intervention qui en découlent pour la gestion des opérations sur le site, pour le soutien à ces opérations et pour la gestion des conséquences du sinistre à l'intérieur comme à l'extérieur du site. (1)

Comité de sécurité civile du Québec (CSCQ)

Instance où siègent les sous-ministres et dirigeants des principaux ministères et organismes interpellés par la gestion des sinistres, de même que le coordonnateur gouvernemental. Ce comité est dirigé par le secrétaire général du gouvernement du Québec. De façon générale, le CSCQ oriente et approuve la planification gouvernementale en sécurité civile. En situation de sinistre majeur, il supervise le déploiement des ressources. (3)

Conséquence

Atteintes ou dommages portés aux populations, aux biens et aux autres éléments d'un milieu touché par la manifestation d'un aléa. (14)

Coordination

Action tendant à accorder, à conjuguer et à rationaliser l'activité d'autorités ou de services différents poursuivant des objectifs communs. (9)

Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC) — MTQ

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

La CMSC est sous la responsabilité du responsable ministériel en sécurité civile, en l'occurrence le sous-ministre en titre. Elle réunit le responsable ministériel délégué, soit un sous-ministre adjoint qui est également le coordonnateur ministériel en sécurité civile, deux directeurs territoriaux qui sont aussi les coordonnateurs ministériels adjoints et le responsable du CCSC. (2)

Coordonnateur municipal de la sécurité civile

Personne désignée par le conseil municipal pour exercer le leadership au sein de l'OMSC afin de favoriser la concertation stratégique entre les divers intervenants municipaux. Il constitue le lien direct entre les différents services municipaux, le site et les autorités municipales. Il peut également faire le relais avec le palier gouvernemental régional. (9)

Coordonnateur régional de la sécurité civile

Rôle assumé par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique. Personne exerçant le leadership au sein de l'ORSC afin de favoriser la concertation entre les intervenants gouvernementaux en soutien à l'organisation municipale de la sécurité civile. (9)

Coordonnateur de site

Personne désignée par le coordonnateur municipal de sécurité civile sur la base de ses compétences et selon la nature de l'événement. Il a pour mandat d'assurer la coordination des activités des organisations actives dans le périmètre d'opération du sinistre. (9)

Coordonnateur gouvernemental de la sécurité civile

Personne désignée par le ministre de la Sécurité publique pour assumer la responsabilité du déploiement du Plan national de sécurité civile. Rôle assumé par le sous-ministre associé à la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie. Le coordonnateur gouvernemental constitue le lien direct entre le Comité de la sécurité civile du Québec et l'Organisation de la sécurité civile du Québec. (9)

Coordonnateur local en mesures d'urgence — MTQ

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

Coordonnateur ministériel en sécurité civile — MTQ

Personne désignée par chaque ministère et organisme gouvernemental sollicité par le ministre de la Sécurité publique pour exercer le leadership en sécurité civile au sein de son organisation et pour représenter celle-ci au sein de l'OSCQ. (9) Au MTQ ce rôle est assumé par un sous-ministre adjoint ou un directeur. Il est assisté de deux coordonnateurs adjoints. En situation d'urgence, il assure le déploiement du Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.

Coordonnateur régional en sécurité civile — MTQ

Personne répondante et responsable au sein d'un ministère ou organisme gouvernemental des actions relatives à la sécurité civile lors d'un sinistre réel ou imminent. Elle constitue le lien direct entre l'ORSC et son ministère ou organisme. (9) Au MTQ ce rôle est assumé par les directeurs territoriaux. Le coordonnateur régional est assisté d'un coordonnateur adjoint. En situation d'urgence, il assure le déploiement du Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.

Culture de la sécurité civile

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

D

Débriefage (débriefing)

Démarche qui suit immédiatement une situation d'urgence ou un sinistre et qui vise d'une part, à préserver ou à restaurer l'équilibre psychologique des employés touchés et, d'autre part, à établir des constats et à déterminer des pistes d'amélioration afin d'accroître la capacité d'intervention du Ministère. (2)

E

Élément exposé

Élément tangible ou intangible d'un milieu, susceptible d'être affecté par un aléa naturel ou anthropique et de subir des préjudices ou des dommages. (14)

Événement — MTQ

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

Exercice de simulation

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

Exposition

Situation par laquelle sont mis en relation dans un milieu donné, un aléa potentiel et les éléments pouvant être soumis à sa manifestation. (14)

F

Fluidité

Circulation régulière et facile des véhicules. (15)

Fonctionnalité

Caractère d'un bien ou d'un service qui répond à sa finalité, et qui est donc fonctionnel et pratique. (15) Elle est liée à la fluidité et à la mobilité du réseau routier.

G

Gérant de site — MTQ

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

Gestion des risques

Approche adoptée par une collectivité ou une organisation, visant la réduction des risques et misant sur la prise en compte constante et systématique des risques dans ses décisions administratives, dans la gestion de ses ressources ainsi que dans la façon dont elle assume ses responsabilités. (10)

I

Intervenant de première ligne — MTQ

Employé du Ministère qui, en raison de la nature de son travail, du type de véhicule mis à sa disposition quotidiennement, des équipements de protection à sa disposition et de sa formation, est appelé à intervenir en urgence pour assumer des fonctions d'assistance à l'utilisateur. (12)

Intervention (mesures d'...)

Ensemble des mesures prises immédiatement avant, pendant ou immédiatement après un sinistre pour protéger les personnes, assurer les besoins essentiels et sauvegarder les biens, la collectivité et l'environnement. (9)

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

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

M

Mécanisme de concertation et de coordination

Approche privilégiée de gestion en présence d'organisations possédant des cultures et des modes de fonctionnement différents. Ce mécanisme se caractérise par la mise en commun des expertises, des responsabilités et des ressources ainsi que par la notion d'échange et de consensus en vue d'une action concertée entre les parties. Pour réaliser cette concertation, des comités appelés « organisations de sécurité civile » sont mis en place aux divers paliers décisionnels. (9)

Mesures d'urgence — MTQ

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

Mesures de sécurité civile — MTQ

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

Mission

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

Mission « Transport »

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

Mobilisation

Processus par lequel les intervenants et le personnel requis sont affectés, maintenus au travail ou rappelés lors d'une intervention relative à un sinistre. (1)

Mobilité

Aptitude qui permet aux individus et aux marchandises de se mouvoir sur le territoire par des systèmes de transports diversifiés, efficaces et intégrés.

O

Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ)

Organisation formée des coordonnateurs ministériels de la sécurité civile des ministères et des organismes gouvernementaux sollicités par le ministre de la Sécurité publique pour intervenir en situation de sinistre. La coordination de l'OSCQ est assumée par le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie (DGSCSI) qui agit alors à titre de coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ. Cette organisation soutient les organisations régionales de la sécurité civile dans leurs interventions auprès des municipalités. (3)

Organisation municipale de la sécurité civile (OMSC)

Adaptation de l'organisation municipale afin de coordonner et de mettre en œuvre les interventions nécessaires lors d'un sinistre. (3)

Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC)

Organisation formée des coordonnateurs régionaux des ministères et organismes pour soutenir les municipalités touchées par un sinistre. La coordination de l'ORSC est assumée par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique qui agit alors à titre de coordonnateur régional de l'ORSC. Celui-ci veille à ce que les actions des ministères et des organismes répondent aux besoins des autorités responsables de la sécurité civile sur les territoires touchés par un sinistre. (3)

P

Partenaire

Organisme ou entreprise, privé ou public, qui doit intervenir sur le réseau routier du Ministère, qui gère un réseau routier raccordé à celui du Ministère ou dont le territoire est utilisé par le réseau routier du Ministère (Sûreté du Québec, services de police municipaux, services d'incendie, services ambulanciers, remorqueurs, municipalités, SAAQ, entrepreneurs, entreprise de services publics, etc.). (12)

Plan d'intervention en cas de sinistre

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

Plan ministériel de mesures d'urgence d'aéroport (PMMUA) — MTQ

Plan qui traite des aspects propres aux mesures d'urgence d'aéroport ainsi que des mesures et des pratiques préventives prévues dans les aéroports lorsqu'une intervention d'urgence est nécessaire. (13)

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

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

Plan municipal de sécurité civile (PMSC)

Résultat écrit de la démarche de planification qui prévoit les moyens mis en œuvre dans les quatre dimensions de la sécurité civile, à savoir « prévention », « préparation », « intervention » et « rétablissement », pour préserver la vie et la santé des personnes, leur apporter secours, sauvegarder des biens ou pour atténuer les effets d'un sinistre. (9)

Plan national de sécurité civile (PNSC)

Document qui établit les rôles et les responsabilités des divers partenaires gouvernementaux au palier national ainsi que les bases du déploiement des interventions que le gouvernement du Québec peut exécuter à l'occasion d'un sinistre. (9)

Plan régional de sécurité civile (PRSC)

Document qui établit les rôles et les responsabilités des divers partenaires gouvernementaux au palier régional ainsi que les bases du déploiement des interventions que peut faire la direction régionale d'un ministère à l'occasion d'un sinistre. (9)

Poste de commandement

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

Préparation

Activités et mesures destinées à renforcer la capacité de réponse de la collectivité devant les sinistres. (1)

Prévention

Mesures et actions établies sur une base permanente qui concourent à réduire ou éliminer les risques, les probabilités d'occurrence des aléas et leurs effets potentiels. (1)

Probabilité d'occurrence

Degré de vraisemblance associé à la manifestation d'un aléa (la probabilité d'occurrence peut s'exprimer de façon qualitative ou quantitative). (14)

Processus

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

Protection des biens

Action qui consiste à mettre en place les mesures en vue de préserver les biens. (4)

Protection des personnes

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

R

Répondant ministériel en communication — MTQ

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

Répondant régional en communication — MTQ

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

Répondant régional en sécurité civile — MTQ

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

Résilience

Aptitude d'un système, d'une collectivité ou d'une société potentiellement exposé à des aléas à s'adapter, en résistant ou en changeant, en vue d'établir et de maintenir des structures et un niveau de fonctionnement acceptables. (11)

Responsable d'activité

Au moment d'un sinistre, le responsable d'activité rattaché à la mission « Transport » doit mettre en œuvre l'activité qui lui est attribuée, à la demande du responsable de la mission « Transport ». (2)

Responsable d'activité de soutien

Personne qui a la responsabilité de participer à l'élaboration d'un volet de l'activité pour laquelle elle est désignée. (2)

Responsable de la mission « Transport » — MTQ

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

Responsable de mission

Personne désigné pour développer et organiser la réponse au besoin confié à son M/O (la mission). Il peut mettre à contribution les ressources de sa propre organisation et celles des autres organisations, qu'elles soient publiques ou privées, en déterminant à l'avance les interactions avec les autres missions. (1)

Rétablissement

Ensemble des décisions et des actions prises à la suite d'un sinistre pour restaurer les conditions sociales, économiques, physiques et environnementales de la collectivité et réduire les risques. (3)

Risque

Combinaison de la probabilité d'occurrence d'un aléa et des conséquences pouvant en résulter sur les éléments vulnérables d'un milieu donné. (11)

Risque anthropique

Risque dont l'aléa origine de l'action humaine (ex. : accident impliquant des matières dangereuses, panne d'électricité...). (6)

Risque sur la continuité des services du Ministère

Manifestation d'un aléa qui peut avoir des conséquences négatives sur l'offre de services de l'organisation.

Risque naturel

Risque dont l'aléa est d'origine naturelle (ex. : tornade, tremblement de terre...). (6)

S

Sécurité civile

Ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les niveaux de la société dans le but de connaître les risques, d'éliminer ou de réduire les probabilités d'occurrence des aléas, d'atténuer leurs effets potentiels ou, pendant et après un sinistre, de limiter les conséquences néfastes sur le milieu. (11)

Simulation

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

Sinistre

Événement qui cause de graves préjudices aux personnes ou d'importants dommages aux biens ou au milieu touché et qui exige de la collectivité affectée des mesures inhabituelles. (3)

Site stratégique — MTQ

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

U

Urgence

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

Usager

Toute personne qui utilise le réseau routier pour se déplacer, transporter des personnes ou des marchandises. (12)

V

Veille

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

Vulnérabilité

Conditions résultant de facteurs physiques, sociaux, économiques ou environnementaux, qui prédisposent les éléments exposés à la manifestation d'un aléa à subir des préjudices ou des dommages. (14)

Annexe II —Loi sur la sécurité civile et règlements

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

Loi sur la sécurité civile

Chapitre I — Objet et application de la loi

Objet.

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

2001, c. 76, a. 1.

Chapitre V — Les ministères et les organismes gouvernementaux

Obligations.

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

Mesures de protection.

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

2001, c. 76, a. 60.

Collaboration.

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

Participation.

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

2001, c. 76, a. 61.

Chapitre VI — Le ministre de la Sécurité publique

Section I — Fonctions

Conseil et coordination.

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

2001, c. 76, a. 63.

Section II — Plan national de sécurité civile

Plan national de sécurité civile.

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

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

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

2001, c. 76, a. 80.

Actions.

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

Vérification périodique.

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

2001, c. 76, a. 81.

Transmission du plan national.

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

Modification.

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

2001, c. 76, a. 82.

Annexe III — Lois administrées par le ministre des Transports du Québec

Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2)
Loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport (L.R.Q., c. P-9.001)
Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3)
Loi concernant les services de transport par taxi (L.R.Q., c. S-6.01)
Loi interdisant l'affichage publicitaire le long de certaines voies de circulation (L.R.Q., c. A-7.0001)
Loi modifiant la Loi sur les transports en matière de camionnage en vrac
Loi sur la publicité le long des routes (L.R.Q., c. P-44)
Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3)
Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. S-11.011)
Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14)
Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9)
Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (L.R.Q., c. A-7.02)
Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25)
Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28)
Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14.1)
Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal (L.R.Q., c. C-60.1)
Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., c. S-30.01)
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)
Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12) instituant la Commission des transports du Québec (articles 14 à 48)
Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-1.2)
Loi sur l'expropriation (L.R.Q., c. E-24)

Annexe IV — Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 3 et Position ministérielle « Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route »

Note

Le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* – version 3 est disponible sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://intranet/exploitation/Pages/Monitoring-reseau-routier.aspx>, dans « Guides et manuels techniques ».

La Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route* est disponible sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://intranet/exploitation/Pages/Monitoring-reseau-routier.aspx>, dans « Orientations en gestion des infrastructures de transport ».

Note : Vous trouverez ci-dessous l'« Annexe I – Processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur – Tableau » du *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* – version 3. La mise en page est différente du document original.

Annexe I – Processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur – Tableau

Quoi	Quand	Comment
1. Procéder à l'évaluation préliminaire de la situation	Dès réception de l'information ou la constatation d'un événement	En s'assurant d'avoir toute l'information nécessaire. En communiquant avec le corps policier, s'il y a lieu. En déterminant les risques et les besoins spécifiques. En observant, en se rendant sur les lieux.
2. S'assurer d'avoir la capacité d'intervention	Après évaluation préliminaire de la situation et tout au long de l'intervention	En considérant les risques et les besoins. En considérant les ressources disponibles. En adaptant ses actions en fonction des risques. En utilisant les moyens de communication (téléphone, radiocommunication, etc.).
3. Se rendre sur les lieux	Dès que cela est possible	À l'aide du véhicule équipé pour sécuriser le site. En utilisant les techniques de conduite préventive (concentration, anticipation, réaction, etc.).

Quoi	Quand	Comment
4. Stationner le véhicule	Au moment jugé opportun, après avoir repéré un lieu sûr permettant d'être visible	En se référant aux séquences de mise en place des repères visuels. En actionnant le gyrophare, la flèche ou la barre de signalisation. En ralentissant graduellement. En observant la circulation par les rétroviseurs. En déposant des fusées éclairantes en amont du site, si cela est requis, en respectant les autres étapes du processus. En créant un corridor de sécurité avec son véhicule. En demeurant à une distance suffisante pour permettre l'accélération en cas d'urgence tout en évitant d'inciter les usagers à revenir dans la zone protégée.
5. Évaluer les risques	Dès l'arrivée sur les lieux et avant de descendre du véhicule	En observant les lieux et à la lumière de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants présents, s'il y a lieu. En communiquant avec les partenaires concernés, s'il y a lieu.
6. Descendre du véhicule	Lorsque cela est requis, pour compléter la protection du site ou pour assister les usagers, après avoir évalué les risques	En portant l'équipement de protection individuel requis (veste, bottes, autres). En gardant les roues du véhicule immobilisé en ligne droite. En s'assurant que la voie est libre ou sans danger immédiat. En étant attentif et conscient de son environnement (anticipation). En s'assurant d'être vu et de voir la circulation (réaction). En s'assurant d'être protégé par son véhicule ou en se déplaçant sur l'accotement. En appliquant le frein de stationnement du véhicule en position finale. En descendant du côté opposé à la circulation, si cela est possible.
7. Compléter la protection du site	Dès que cela est possible, après être descendu du véhicule	En se référant aux séquences de mise en place des repères visuels. En respectant les consignes formulées au point 6 « Descendre du véhicule ». En installant au besoin des fusées éclairantes (sauf en présence de matières inflammables) ou des cônes à l'avant de son véhicule pour former le biseau. En déplaçant son véhicule à l'avant des repères visuels, s'il y a lieu. En utilisant des cônes ou des fusées en parallèle au corridor de sécurité et des cônes pour fermer une bretelle ou signaler un danger (anomalie) sur le réseau. En étant toujours protégé par son véhicule.

Quoi	Quand	Comment
8. Évaluer les besoins	Dès que la protection du site est complétée	En considérant la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation. En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible. En se déplaçant dans l'accotement, si cela est possible, ou dans l'aire protégée. En communiquant avec les autres intervenants présents ou avec les partenaires.
9. Déterminer la priorité des besoins	Dès que cela est possible	En fonction des risques et des délais d'intervention.
10. Assister les usagers	Lorsque cela est requis, après avoir évalué les risques	En respectant les consignes formulées au point 6 « Descendre du véhicule ». En utilisant les techniques d'intervention reconnues, dans la limite de ses capacités, à l'aide de l'équipement et du matériel appropriés. En se méfiant de tout comportement menaçant ou de toute situation anormale. En communiquant avec les autorités concernées (police, pompiers, etc.).
11. Assurer la fonctionnalité du réseau	À la fin de l'intervention	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant les cônes dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes des points 6 et 7.
12. Rouvrir la route	À la fin de l'intervention	En accélérant graduellement. En éteignant la signalisation lumineuse lorsque la vitesse est sécuritaire.

Annexe V — Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de la mission « Transport » reproduit dans ce plan est complet. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

MISSION :	Transport
RESPONSABLE :	Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la mission Transport.

À ce titre, en cas de sinistre, il doit être en mesure de :

- fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- fournir les moyens de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime et hors route) pour répondre aux besoins de déplacement des personnes et des marchandises;
- entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- fournir ses ressources et son expertise.

Ces quatre volets permettront entre autres d'atteindre les objectifs suivants :

- assurer des déplacements sécuritaires des personnes et des marchandises dans les meilleurs délais;
- acheminer des secours vers l'endroit sinistré;
- effectuer des évacuations et la réintégration des lieux;
- désenclaver la zone sinistrée.

Le MTQ réalise les activités de communication publique nécessaires à sa mission, en matière de diffusion de l'information, de relations avec les médias et de veille médiatique. De plus, il collabore avec la mission Communication de façon à la soutenir et à inscrire l'effort de communication inhérent à sa mission dans une perspective de sécurité civile, à l'échelle gouvernementale et à l'intérieur d'une stratégie de communication convenue avec les instances de sécurité civile.

Le MTQ s'assure de la mobilisation de partenaires dont la contribution est requise pour mettre en œuvre sa mission.

Le MTQ partage, s'il y a lieu, l'information pertinente auprès de ses partenaires des provinces et des États fédérés limitrophes.

VOLET – ÉTAT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

ACTIVITÉ PRINCIPALE	DESCRIPTION	RESPONSABLES
Monitoring	▪ Dresser un portrait de l'état des infrastructures de transport sous sa gestion afin d'informer les autorités ministérielles et gouvernementales. ▪ Produire des états de situation afin de tenir informées les autorités ministérielles et gouvernementales. ▪ Inspecter les infrastructures routières stratégiques sous sa gestion pour s'assurer du transport sécuritaire des personnes et des marchandises. ▪ Planter des plans de signalisation permettant une gestion optimale de l'événement. ▪ Collaborer, en fournissant l'expertise requise, à l'inspection d'infrastructures routières stratégiques sous gestion municipale, à la demande de l'ORSC ou de l'OSCQ, pour s'assurer du transport sécuritaire des personnes et des marchandises.	▪ MTQ
	ACTIVITÉS DE SOUTIEN / SPÉCIFICITÉS	
	▪ Accès aux chemins forestiers ▪ Information sur la localisation, l'accessibilité et l'état du réseau (incluant les infrastructures sous sa gestion). ▪ Fermeture de chemins	▪ MFFP ▪ ▪ ▪ SQ / CRQ

VOLET – MOYENS DE TRANSPORT

ACTIVITÉ PRINCIPALE	DESCRIPTION	RESPONSABLES
Transport des personnes	▪ Mobiliser les transporteurs routiers, ferroviaires, aériens, maritimes et hors route pour répondre aux besoins de transport identifiés. ▪ Coordonner la contribution demandée aux partenaires en situation d'urgence et s'assurer de la mise en œuvre des stratégies retenues.	MTQ
	ACTIVITÉS DE SOUTIEN / SPÉCIFICITÉS	
	▪ Accès aux transporteurs scolaires	MELS
	▪ Accès aux autres transporteurs - Autobus - Minibus - Taxis - Transport adapté	SAAQ / CTQ
	▪ Accès aux transporteurs aériens ▪ Accès à des avions-citernes et des hélicoptères - Expertise liée à la logistique (avril à novembre)	CSPQ – SAG / MFFP
	▪ Accès aux transporteurs maritimes - Croisiéristes - Excursionnistes	STQ / CTQ
	▪ Escorte de personnes	SQ / CRQ
	▪ Services hélicoptés	SQ

ACTIVITÉ PRINCIPALE	DESCRIPTION	RESPONSABLES
Transport des marchandises	Accès aux transporteurs ▪ Mobiliser les transporteurs routiers (véhicules lourds), ferroviaire, aérien, maritime et hors route pour répondre aux besoins de transport identifiés. ▪ Coordonner la contribution demandée à l'industrie du camionnage en situation d'urgence et s'assurer de la mise en œuvre des stratégies retenues. Permis spéciaux ▪ Valider la faisabilité des itinéraires proposés par les transporteurs. ▪ Analyser les demandes de permis spécial de transport hors normes à l'égard des charges ou des dimensions. ▪ Confirmer, le cas échéant, l'autorisation de circuler selon les conditions établies.	MTQ
	ACTIVITÉS DE SOUTIEN / SPÉCIFICITÉS	
	▪ Accès aux transporteurs routiers	CTQ
	▪ Accès aux transporteurs aériens ▪ Accès à des avions-citernes et des hélicoptères - Expertise liée à la logistique (avril à novembre)	CSPQ – SAG / MFFP
	▪ Accès aux transporteurs maritimes - Croisiéristes - Excursionnistes	STQ / CTQ
	▪ Escorte de marchandises	SQ / CRQ
	▪ Services héliportés	SQ

VOLET – INFRASTRUCTURES

ACTIVITÉ PRINCIPALE	DESCRIPTION	RESPONSABLES
Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures	▪ Entretien et remettre en état les infrastructures de transport sous sa responsabilité et nécessaires à la mobilité des personnes et des marchandises. ▪ Collaborer, à la demande de l'ORSC ou de l'OSCQ, en fournissant l'expertise requise à la remise en état ou à la mise en place des infrastructures; - de transport sous la responsabilité des municipalités; - routières en milieu forestier ou sous la responsabilité d'Hydro-Québec.	MTQ

VOLET – RESSOURCES ET EXPERTISE

ACTIVITÉ PRINCIPALE	DESCRIPTION	RESPONSABLES
Ressources et expertise	▪ Fournir, sur demande de l'ORSC ou de l'OSCQ, l'expertise et les ressources nécessaires en lien avec ses champs de compétences.	MTQ

MISSION *TRANSPORT* – MTQ

VOLET – ÉTAT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

Monitoring	MTQ
Accès aux chemins forestiers	MFFP
Fermeture de chemins	SQ / CRQ

VOLET – INFRASTRUCTURES

Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures	MTQ
---	-----

VOLET – RESSOURCES ET EXPERTISE

Ressources et expertise	MTQ
--------------------------------	-----

VOLET – MOYENS DE TRANSPORT

Transport des personnes	MTQ
Accès aux transporteurs scolaires	MELS
Accès aux autres transporteurs	SAAQ / CTQ
Accès aux transporteurs aériens / Accès à des avions-citernes et des hélicoptères	CSPQ–SAG / MFFP
Accès aux transporteurs maritimes	STQ / CTQ
Escorte de personnes	SQ / CRQ
Services héliportés	SQ
Transport des marchandises	MTQ
Accès aux transporteurs routiers	CTQ
Accès à des véhicules spécialisés	SAAQ
Accès aux transporteurs aériens / Accès à des avions-citernes et des hélicoptères	CSPQ–SAG / MFFP
Accès aux transporteurs maritimes	STQ / CTQ
Escorte de marchandises	SQ / CRQ
Services héliportés	SQ

LÉGENDE	
Activité principale	
Activité de soutien	Pointillé
MO responsable	MO

CONTRIBUTIONS DU MTQ AUX AUTRES MISSIONS DU PNSC		
Mission	MO responsable	VOLET Activité principale Activité de soutien
Aide financière	MSP	ANALYSE DE LA SITUATION ET ÉLABORATION DE PROGRAMMES Analyse de la situation Transmission d'information Élaboration et mise en œuvre de programmes d'aide financière Transmission d'information GESTION DES RÉCLAMATIONS Gestion de la réclamation au fédéral Compilation des dépenses excédentaires engagées
Bioalimentaire	MAPAQ	ALIMENTS Disponibilité alimentaire Transport des marchandises Évaluation du risque alimentaire et inspection Monitoring SANTÉ ET BIEN-ÊTRE ANIMAL Gestion des urgences sanitaires animales Monitoring Hébergement, soins et santé des animaux évacués Transport
Communication	MESS – Services Québec	PLANIFICATION Planification de la communication gouvernementale Appropriation et participation COORDINATION Coordination de la communication gouvernementale Transmission de données et d'information COMMUNICATION GOUVERNEMENTALE Médias et prestations publiques Délégation et logistique Production et diffusion de l'information Collaboration et contribution

Électricité	HQ	ÉLECTRICITÉ Électricité Transport des marchandises Gestion de l'offre et de la demande de génératrices Transport de marchandises
Énergie	MERN	PÉTROLE ET PRODUITS PÉTROLIERS Pétrole et produits pétroliers Transport des marchandises Ressource et expertise GAZ NATUREL Gaz naturel Transport des marchandises Ressource et expertise BOIS DE CHAUFFAGE Bois de chauffage Transport des marchandises Ressource et expertise
Environnement	MDDELCC	GESTION DES MATIÈRES RÉSIDUELLES Matières résiduelles Transport des marchandises
Évacuation massive, sécurité et réintégration	SQ	ÉVACUATION MASSIVE Évacuation Monitoring Transport des personnes Transport des marchandises Recherche et sauvetage Transport des personnes Transport des marchandises SÉCURITÉ Périmètre de sécurité Délimitation du périmètre Monitoring Escorte de personnes Monitoring Escorte de marchandises Monitoring RÉINTÉGRATION Réintégration Transport des personnes Monitoring

Habitation	SHQ	ORGANISATION ET INSPECTION DES TRAVAUX Organisation et inspection des travaux Secteur – Habitations sociales, communautaires et privées et édifices publics et commerciaux Transport des personnes Transport des marchandises
Santé	MSSS	PRÉHOSPITALIER D'URGENCE Transport Transport des personnes Transport des marchandises Monitoring Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures Ressources et expertise SANTÉ DE PREMIÈRE LIGNE Consultations médicales Transport des personnes Transport des marchandises Monitoring Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures Ressources et expertise Services pharmaceutiques Transport des personnes Transport des marchandises Monitoring Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures Ressources et expertise SOCIOSANITAIRE SPÉCIFIQUE Prise en charge Transport des personnes Transport des marchandises Monitoring Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures Ressources et expertise
Soutien technique aux municipalités	MAMOT	SAUVEGARDE Sauvegarde des biens patrimoniaux Transport des marchandises

Télécommunications	CSPQ	TÉLÉCOMMUNICATIONS Continuité des services / Prestation des services Transport des marchandises Entretien, remise en état ou mise en place des infrastructures
---------------------------	------	---

Annexe VI — Ententes de collaboration du MTQ avec des partenaires gouvernementaux et des partenaires du secteur privé

- Entente entre le ministère des Transports du Québec et la Sûreté du Québec dans le cadre du Plan national de sécurité civile, 21 avril 2005
- Entente de services entre le ministre de la Sécurité publique – Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie et le ministre des Transports – Direction générale des infrastructures et des technologies relativement à l’élaboration d’avis techniques dans des situations d’instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes, 1^{er} avril 2001 (entente renouvelable annuellement à moins d’un avis contraire)
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Canadien National dans le cadre du transport de véhicules spécialisés durant une situation d’urgence ferroviaire
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et la Société des traversiers du Québec relativement à l’activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile
- Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Service aérien gouvernemental relativement à l’activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile.

Entente entre le ministère des Transports du Québec et la Sûreté du Québec dans le cadre du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte complet de l'entente a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1.0 Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec, ici appelé « Ministère », est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (PNSC) qui consiste :

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

Afin de le soutenir dans sa mission, le Ministère travaille en étroite collaboration avec plusieurs partenaires dont la Sûreté du Québec.

Dans le PNSC, la Sûreté du Québec est entre autre responsable de la mission « Évacuation massive — réintégration — sécurité ». À cet égard, le Ministère s'est engagé à soutenir la Sûreté du Québec, particulièrement, à fournir les moyens de transports nécessaires. De plus, la Sûreté du Québec assure la réalisation de plusieurs activités à titre de premier intervenant lorsque survient une situation d'urgence sur le réseau routier du Ministère comme la fermeture d'une route par exemple. Dans ce sens, la Sûreté du Québec et le Ministère doivent travailler constamment en étroite collaboration.

Il incombe au Ministère et à la Sûreté du Québec d'instaurer et de maintenir des mécanismes de communication efficaces pour éviter toute éventuelle ambiguïté et pour bien définir les actions à prendre durant un événement majeur. Le sens de majeur peut être entendu à partir du moment où le ministère de la Sécurité publique déploie une partie ou tout le Plan national de sécurité civile.

Pour coordonner une situation d'urgence, chacune des parties utilise un centre de coordination ou d'opération. Advenant l'ouverture du centre de contrôle de la Sûreté du Québec, la présence d'une personne représentant le Ministère serait un mécanisme de communication privilégié.

Rôle de l'agent de liaison

Cette personne, appelée, agent de liaison, devrait faciliter la gestion de l'événement de part sa connaissance du mode de fonctionnement et de la structure du Ministère. Particulièrement, elle doit :

- Faciliter l'acheminement de l'information aux bonnes personnes au Ministère.
- Valider la faisabilité d'une solution mise de l'avant par la Sûreté du Québec par rapport au mode de fonctionnement du Ministère.
- Respecter le rôle de la Coordination ministérielle de la sécurité civile du Ministère.

- En étroite collaboration avec le coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec, tenir informé le coordonnateur ministériel de la sécurité civile du Ministère des différentes actions prises ou à prendre.

2.0 Préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le Ministère et la Sûreté du Québec s'engagent à mettre en place les moyens de préparation nécessaires pour une intervention.

Le Ministère doit :

- Fournir à la Sûreté du Québec les coordonnées à jour des personnes à joindre au Ministère.
- Identifier des personnes responsables de jouer le rôle d'agent de liaison au centre de contrôle de la Sûreté du Québec. Le centre de contrôle de la Sûreté du Québec étant situé à Montréal, ces personnes demeurent préférablement dans la région métropolitaine de Montréal. Le Ministère s'engage à identifier un nombre minimal de personnes afin de permettre de prévoir les congés et la relève.
- S'assurer auprès de la Sûreté du Québec de l'efficacité de ce mécanisme de communication.
- S'il y a lieu, mettre en place les correctifs nécessaires.

La Sûreté du Québec doit :

- Fournir au Ministère les coordonnées à jour des personnes à joindre à la Sûreté du Québec.
- Former les personnes identifiées quant aux connaissances de base à avoir par rapport au mode de fonctionnement de la Sûreté du Québec et aux tâches reliées au rôle d'agent de liaison.
- Fournir toutes les ressources nécessaires pour assumer ses responsabilités dans son centre de contrôle (ressources matérielles et informationnelles).
- S'assurer auprès du Ministère de l'efficacité de ce mécanisme de communication.
- S'il y a lieu, mettre en place les correctifs nécessaires.

3.0 Intervention lors d'un accident majeur ou d'un sinistre nécessitant l'ouverture du centre de contrôle de la Sûreté du Québec

Lors d'un sinistre, le Ministère et la Sûreté du Québec doivent mettre en place les moyens leur permettant de mobiliser leurs ressources et celles de leurs partenaires aptes à contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours, protéger les personnes en danger et pour sauvegarder des biens.

Le Ministère s'engage à :

- Informer le coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec dès que le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du Ministère est en opération.
- Prendre les dispositions nécessaires pour mobiliser, à la demande de la Sûreté du Québec, le ou les personnes adéquates pour assumer les tâches d'agent de liaison.
- Respecter le rôle du coordonnateur ministériel de la Sûreté du Québec.

La Sûreté du Québec, s'engage à :

- Informer le coordonnateur ministériel du Ministère dès que le centre de contrôle est en opération;
- Faire état de ses besoins immédiats et éventuels quant à la présence d'un agent de liaison du Ministère dans son centre de contrôle.

- Respecter le rôle du coordonnateur ministériel du Ministère.

4.0 Rétablissement après un accident majeur ou d'un sinistre

Les deux parties conviennent de réaliser une séance de débriefing après une situation d'urgence.

5.0 Renouvellement de l'entente

Cette entente est renouvelable à chaque année à moins d'avis contraire de l'un des deux parties.

Il est également entendu que toute personne identifiée pour jouer le rôle d'agent de liaison dans le centre de contrôle de la Sûreté du Québec devra subir une enquête visant à s'assurer de ses antécédents criminels.

Le Ministère et la Sûreté du Québec confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document et s'entendent pour les respecter.

Signé à Montréal, le

2 mai 2005

Signé à Québec, le

21 avril 2005

ORIGINAL SIGNÉ

Jean Cowan, inspecteur-chef
Directeur de la Direction des mesures d'urgences,
Sûreté du Québec

Michel Labrie, ing.
Coordonnateur ministériel de la sécurité civile
Ministère des Transports

Entente de services entre le ministre de la Sécurité publique — Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie — et le ministre des Transports — Direction générale des infrastructures et des technologies — relativement à l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes

Note : Le texte complet de l'entente a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Objet de l'entente

Les parties conviennent que, dans les circonstances et selon les modalités prévues à l'entente, le ministre des Transports fournira au ministre de la Sécurité publique les services d'experts pour l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en danger la vie de personnes.

2. Obligations du ministre de la Sécurité publique

2.1 Coordination des demandes

Lorsque survient une situation où des questions se posent relativement à la stabilité du sol pouvant mettre en danger la vie de personnes, le ministre de la Sécurité publique fait appel au ministre des Transports.

Le ministre de la Sécurité publique est alors responsable de la coordination des demandes adressées au ministre des Transports.

2.2 Honoraires professionnels

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser au ministre des Transports le taux horaire d'un ingénieur senior conformément au décret no 1235-87 du 12 août 1987 intitulé *Tarif d'honoraires pour services professionnels fournis au gouvernement par des ingénieurs*.

2.3 Frais de déplacement

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser, lorsque requis, les frais de transport ainsi que les frais d'hébergement facturés et accompagnés des pièces justificatives appropriées, et ce, conformément aux directives du Conseil du trésor.

2.4 Autres dépenses

Le ministre de la Sécurité publique s'engage à rembourser les dépenses requises pour produire des avis techniques (forage, essais en laboratoire, analyses du sol) et des contre-expertises.

3. Obligations du ministre des Transports

3.1 Prestations

Le ministre des Transports s'engage à fournir au ministre de la Sécurité publique les services d'ingénieurs spécialisés en géotechnique de manière à :

- élaborer un avis technique afin de statuer de façon urgente sur l'opportunité d'intervenir pour protéger la vie de personnes à la suite d'un mouvement de sol;
- réaliser, lorsque nécessaire, une visite des lieux où s'est produit le mouvement de sol afin de faire une première évaluation technique des risques pouvant menacer la vie de personnes;
- faire rapport sur les risques relevés, les mesures d'intervention recommandées, les études complémentaires à réaliser afin de mieux circonscrire le risque de même que sur les mesures correctives ou d'atténuation recommandées en indiquant, s'il y a lieu, les endroits nécessitant une évaluation et une expertise plus poussées;
- produire des contre-expertises aux documents présentés à l'appui des demandes d'assistance financière;
- fournir un support-conseil aux directions régionales de la sécurité civile;
- émettre des avis sur les projets de schéma d'aménagement et les règlements de contrôle intérimaire;
- participer des rencontres avec les représentants de municipalité et de municipalités régionales de comté (MRC) pour discuter du contenu des schémas d'aménagement, des règlements de contrôle intérimaire et des schémas de sécurité civile;
- concevoir des plans de formation et assurer la formation, en collaboration avec la Direction des orientations en sécurité civile, au personnel du ministère de la Sécurité publique afin d'accroître son niveau de connaissance générale en géotechnique et de faciliter la communication avec les ressources du ministère des Transports, des MRC et des municipalités.

3.2 Délais de réalisation

Le ministre des Transports s'engage à respecter l'échéancier suivant dans l'exécution des demandes formulées par le ministre de la Sécurité publique en vertu de la présente entente :

- l'ingénieur spécialisé en géotechnique devra se rendre sur les lieux d'un mouvement de sol dans les 48 heures suivant une demande provenant de la Direction de l'assistance financière et du soutien administratif ou d'une direction régionale de la sécurité civile (selon des critères préétablis avec les spécialistes du ministère des Transports);
- un avis technique écrit devra être transmis au demandeur dans un délai de deux semaines suivant la date de la visite des lieux;
- un rapport de contre-expertise devra être transmis au demandeur dans un délai à fixer pour chacun des cas.

3.3 Confidentialité

Le ministre des Transports s'engage à ne révéler ni à faire connaître quoique ce soit dont il aurait eu connaissance dans l'exécution de la présente entente, sans y avoir été dûment autorisé par le ministre de la Sécurité publique.

4. Modalités de paiement

4.1 Honoraires professionnels

Les sommes prévues à l'article 2.2 devront être facturées deux fois l'an : une facture pour les travaux effectués du 1^{er} avril au 30 novembre, une facture pour les travaux exécutés du 1^{er} décembre au 31 mars. Ces factures devront être payées dans les trente (30) jours suivant la date de facturation.

4.2 Frais de déplacement et autres dépenses

Les sommes prévues aux articles 2.3 et 2.4 devront être réclamées à compter du moment où le ministre des Transports a rempli ses obligations et sont payables par le ministre de la Sécurité publique dans les trente (30) jours qui suivent la réception des pièces justificatives relatives aux dépenses engagées.

5. Résultats des travaux

Les résultats des travaux réalisés par le ministre des Transports en vertu de la présente entente, y compris tous les accessoires tels les rapports de recherche et autres, deviennent la copropriété conjointe du ministre de la Sécurité publique et du ministre des Transports qui peuvent en disposer à leur gré, après entente entre les deux parties et sous réserve de l'application des normes à caractère d'acquisition, d'utilisation et de gestion de droits d'auteur (A.M 2000, 'Gazette officielle du 25 octobre 2000).

6. Suspension des travaux

Le ministre de la Sécurité publique peut en tout temps suspendre, en totalité ou en partie, l'exécution des services requis par la présente entente.

Le ministre de la Sécurité publique paie au ministre des Transports tous les frais que la suspension des travaux lui aura occasionnés.

7. Représentants des parties aux fins de l'application de l'entente

Le ministre de la Sécurité publique, aux fins de l'application du présent contrat, y compris pour toute approbation qui est requise, désigne le directeur de l'assistance financière et du soutien administratif, pour le représenter. De même, le ministre des Transports désigne le directeur du laboratoire des chaussées pour le représenter.

8. Communications

Un avis ou une directive en vertu des présentes, pour être valide et lier les parties, doit être donné par écrit par les représentants désignés dans l'entente et transmis aux endroits suivants :

Le ministre de la Sécurité publique :	Direction de l'assistance financière et du soutien administratif 1 150, chemin Saint-Louis, RC 100 Sillery (Québec) G1S 4Z1
---------------------------------------	--

Le ministre des Transports :	Direction du laboratoire des chaussées 930, chemin Sainte-Foy, 5e étage Québec (Québec) G1S 4X9
------------------------------	---

9. Modification de l'entente

Le sous-ministre associé de la Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie du ministère de la Sécurité publique et la sous-ministre adjointe de la Direction générale des infrastructures et des technologies du ministère des Transports sont habilités à négocier et signer des modifications à la présente entente.

La présente entente, d'une durée d'un (1) an, entre en vigueur le 1^{er} avril 2001 et se termine le 31 mars 2002. Elle est automatiquement renouvelée à l'échéance d'année en année, à moins d'un avis de non renouvellement émis au moins trente (30) jours avant cette date de la part de l'une ou l'autre des parties.

En foi de quoi, les deux parties ont signé en double exemplaire :

« Le ministre de la Sécurité publique »

« Le ministre des Transports »

Date : 24 janvier 2002

Date : 19 février 2002

ORIGINAL SIGNÉ

Luc Crépeault, s.m.a.

Anne-Marie Leclerc, s.m. adj.

Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Canadien National dans le cadre du transport de véhicules spécialisés durant une situation d'urgence ferroviaire

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1.0 Contexte

(A) LE MINISTÈRE. Dans le cadre de sa mission, le ministère des Transports du Québec (ci-après appelé le «Ministère») doit : « Assurer, sur tout le territoire du Québec, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec ».

(B) Dans le domaine du transport routier des marchandises, le Ministère a particulièrement la responsabilité :

- de développer des orientations, des politiques et un cadre législatif et normatif en sécurité dans les transports;
- de favoriser la concertation en sécurité par des représentations auprès des partenaires québécois gouvernementaux, para-gouvernementaux (notamment les municipalités), privés et extra-québécois en vue d'une action intégrée et efficace;
- d'identifier les éléments du système de transport québécois qui présentent des risques pour la sécurité des usagers et suggérer les correctifs nécessaires;

(C) RÈGLEMENT. Le *Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers* et le *Règlement sur le permis spécial de circulation*, ainsi que leurs modifications successives (ci-après appelés les « Règlements ») constituent la base de travail de cette entente et il est entendu que l'application des normes est modulée en fonction de deux périodes durant l'année soit en période normale et en période de dégel.

(D) Les Règlements ont principalement pour objectif d'assurer la sécurité des usagers de la route et de protéger les infrastructures routières (ponts et chaussées).

(E) Un véhicule ou un ensemble de véhicules ne respectant pas les normes réglementaires prévues notamment quant aux dimensions, aux charges par groupe d'essieux et à la masse totale en charge des véhicules routiers, ne peut circuler sur un chemin public à moins que son propriétaire, le locataire ou l'exploitant n'obtienne un permis spécial de circulation délivré à cette fin.

(F) LA PÉRIODE DE DÉGEL. À chaque printemps, les limites de charges des véhicules lourds en période de dégel sont diminuées afin de protéger le réseau routier dont la capacité portante est plus faible. La réglementation sur les normes de charges et de dimensions des véhicules prévoit les restrictions de charges applicables aux véhicules lourds. Les réductions de charges aux essieux sont de l'ordre de 12 % à 20 %. De plus, la plupart des permis spéciaux de circulation autorisant des surcharges ne sont pas reconnus durant cette période. Le Ministère, par arrêté publié dans la Gazette officielle conformément à l'article 419 du *Code de la sécurité routière*, établit les dates et les zones où les restrictions sont applicables.

(G) LE CANADIEN NATIONAL. Le Canadien National (ci-après appelé le « CN ») est un transporteur ferroviaire nord-américain. Le réseau ferroviaire du CN au Québec avec ses partenaires les chemins de fer d'intérêt local est une composante importante du système de transport québécois. Le réseau du CN sert à l'acheminement de marchandises à travers le Québec et l'Amérique du Nord ainsi que des personnes, soit à travers les municipalités du Québec desservies par le train de banlieue, soit à travers le Québec, le Canada et les États-Unis pour ce qui est des trains de VIA, lesquels empruntent ce réseau.

(H) Les produits d'exploitation du CN proviennent du transport d'une vaste gamme de marchandises, notamment les produits pétroliers et chimiques, les céréales et les engrais, le charbon, les métaux et les minéraux, les produits forestiers, les marchandises intermodales et les véhicules automobiles.

(I) Le CN :

- compte un effectif moyen de 22 470 personnes au Canada et aux États-Unis, dont 3 306 au Québec;
- exploite quelque 19 300 milles de voies de parcours au Canada et aux États-Unis, dont 1 830 au Québec;
- exploite le plus grand réseau ferroviaire au Canada et le seul réseau transcontinental en Amérique du Nord.
- exerce des activités dans huit provinces canadiennes et 16 états américains;
- possède un réseau qui couvre le Canada et le centre des États-Unis, du Pacifique à l'Atlantique et jusqu'au golfe du Mexique, et dessert les ports de Vancouver, Prince Rupert (C.-B.), Montréal, Halifax, La Nouvelle-Orléans et Mobile (Alabama), ainsi que les grandes villes que sont Toronto, Buffalo, Chicago, Détroit, Duluth et Minneapolis St. Paul, au Minnesota, Superior et Green Bay, au Wisconsin, Memphis, Saint-Louis et Jackson, au Mississippi avec des liaisons pour toutes les régions de l'Amérique du Nord.

2.0 Définition d'« urgence ferroviaire »

(A) Pour les fins de la présente entente, « urgence ferroviaire » s'entend notamment et sans être exhaustif :

- (a) de toute opération sur le réseau ferroviaire du CN résultant notamment d'un déraillement, d'une inondation, de l'affaissement des voies ou d'une structure, ou d'un acte de sabotage ou de terrorisme, qui nécessite une intervention urgente de par son impact possible sur la sécurité des personnes et des infrastructures, l'économie, le transport de passagers ou suivant le contexte de cette entente (excluant le simple travail d'entretien et les opérations courantes, notamment celles de construction).

3.0 Problématique

(A) Advenant une urgence ferroviaire, le CN peut avoir besoin d'équipements spécialisés afin, entre autres choses, de remettre les convois sur les rails, pour enlever les convois, réparer des voies et, le cas échéant, construire ou ériger des voies et structures ferroviaires. Ces équipements, chargés sur des remorques, proviennent de différents lieux et doivent emprunter le réseau routier du Ministère. Les charges transportées étant assez importantes, les transporteurs doivent alors avoir des permis pour circuler sur le réseau routier.

(B) Un des éléments cruciaux demeure le temps de réaction advenant une urgence ferroviaire. Une situation peut s'avérer dangereuse pour les vies humaines ou pour les infrastructures. De

plus, des impacts économiques importants ayant des ramifications dans toute l'Amérique du Nord sont également à considérer. Effectivement, l'arrêt d'un train ou l'obstruction d'une voie ferroviaire peut avoir un effet domino sur l'ensemble du réseau ferroviaire nord-américain et possiblement sur le réseau routier du Québec.

(C) De son côté, le Ministère doit s'assurer de faire respecter les normes applicables dans le domaine et surtout assurer la sécurité des usagers de la route et protéger le réseau routier québécois, particulièrement en période de dégel.

4.0 Préparation avant une urgence ferroviaire

(A) Le Ministère et le CN s'engagent à mettre en place les moyens nécessaires pour une intervention.

(B) Le Ministère doit :

- Fournir au CN les coordonnées à jour des personnes à joindre au Ministère suivant un processus d'alerte joint à l'annexe « A ».
- Évaluer les charges et les dimensions des équipements transportés par rapport à la sécurité des usagers et aux infrastructures routières de façon à permettre la circulation des véhicules hors normes en situation d'urgence ferroviaire.

(C) Le CN doit :

- Fournir au Ministère les coordonnées à jour des personnes à joindre au CN.
- Fournir et maintenir à jour l'information demandée par le Ministère concernant les équipements spécialisés pouvant être nécessaires, tant ceux qu'il possède que ceux qu'il loue.

5.0 Intervention lors d'une urgence ferroviaire

(A) Lors d'une urgence ferroviaire, le Ministère et le CN doivent mettre en place les moyens leur permettant de mobiliser leurs ressources pour porter secours, protéger les personnes en danger et pour sauvegarder des biens.

(B) Le Ministère s'engage à :

- Fournir au CN dans les meilleurs délais, en fonction de l'information reçue, des besoins, du type de transport et de la période de l'année (normale ou dégel), les autorisations nécessaires pour circuler sur le réseau dans la mesure du possible.
- Valider les itinéraires routiers prévus par le CN pour circuler au Québec, tant à l'aller qu'au retour du site de l'urgence ferroviaire.
- Prendre les dispositions nécessaires pour mobiliser le ou les personnes adéquates pour coordonner la situation d'urgence ferroviaire.

(C) Le CN s'engage à :

- Respecter, dans la mesure du possible, les dispositions applicables aux charges et aux dimensions des véhicules routiers suivant les Règlements;
- Informer le Centre des télécommunications du Ministère de toute urgence ferroviaire qui nécessite l'intervention du Ministère en vertu de cette entente;
- Fournir l'information le plus exhaustivement et le plus exactement possible de façon à pouvoir diriger l'appel aux bonnes personnes, et
- respecter les normes, les itinéraires et les délais établis par le Ministère.

6.0 Rétablissement après une urgence ferroviaire

Les deux parties conviennent de l'importance de faire le point après un événement d'urgence ferroviaire et de participer aux séances de débriefing le cas échéant.

7.0 Mécanismes de concertation

(A) Afin de s'assurer de l'efficacité de cette entente et de mettre en place promptement les correctifs nécessaires (y compris tout amendement nécessaire à cette entente), les parties conviennent de créer un mécanisme de concertation, lequel prendra la forme d'un comité de concertation qui se réunira aussi souvent que nécessaire, mais au moins une fois par année avant la période de dégel déterminée conformément au paragraphe (F) de l'article 1.

(B) Les parties se communiqueront le nom de leur représentant respectif sur le Comité de concertation et ces représentants pourront inviter aux réunions du Comité toute personne du Ministère et du CN qui peuvent les aider dans leur fonction eu égard aux questions à traiter par le Comité.

(C) Les réunions du Comité de concertation pourront se tenir en personne ou par téléphone.

8.0 Durée

La présente entente reste en vigueur tant et aussi longtemps qu'elle n'est pas terminée par une des parties par préavis de 30 jours transmis à l'autre partie.

Le Ministère et le CN confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document et s'entendent pour les respecter.

Signé à Montréal, le

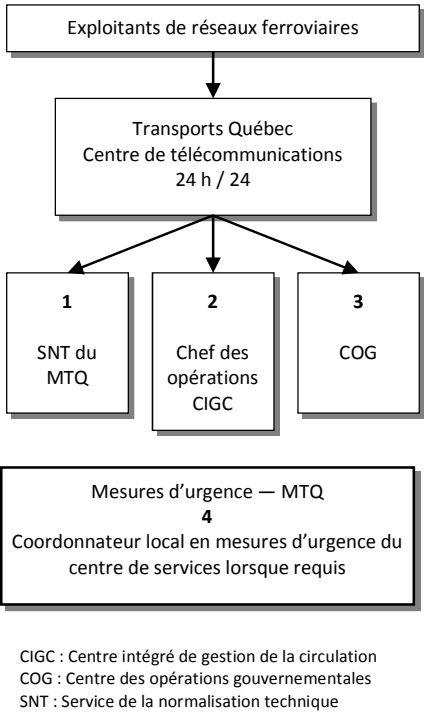
Signé à Québec, le 16 novembre 2005

ORIGINAL SIGNÉ

Jim V. Veia
Vice-président, Division Champlain
Canadien National

Jean Couture, s.m.a.
Direction générale des politiques et de la sécurité en
transport
Ministère des Transports

Annexe A (*entente avec le CN*) – Mise à jour le 18 mars 2009
Urgences ferroviaires / Procédure de communication

	Entente entre les exploitants de réseaux ferroviaires et le MTQ	Actions à prendre au CDT
 Exploitants de réseaux ferroviaires Transports Québec Centre de télécommunications 24 h / 24 1 SNT du MTQ 2 Chef des opérations CIGC 3 COG Mesures d'urgence — MTQ 4 Coordonnateur local en mesures d'urgence du centre de services lorsque requis CIGC : Centre intégré de gestion de la circulation COG : Centre des opérations gouvernementales SNT : Service de la normalisation technique	Afin d'accélérer le traitement des demandes relatives aux déplacements d'équipements spécialisés à la suite d'une urgence ferroviaire qui surviendrait sur le territoire du Québec, une entente a été conclue entre le MTQ et le CN qui est applicable aux autres exploitants de réseaux ferroviaires. Cette entente permet d'accélérer l'obtention des autorisations requises aux déplacements des équipements spécialisés sur les routes du Québec. Selon les termes de l'entente, le requérant doit se référer au CDT pour l'acheminement de toute demande à cet effet.	Le préposé du CDT note dans la requête les coordonnées de l'appelant ainsi que les informations pertinentes. Le préposé pose trois questions relatives à l'événement ferroviaire et consigne le tout dans la requête. 1. Est-ce qu'il y a des vies en danger? 2. L'événement implique-t-il des matières dangereuses? 3. Si oui, lesquelles? Le préposé transmet ensuite l'ensemble des informations recueillies : 1. à Michel Lachance du Service de la normalisation technique (SNT) du MTQ si des mouvements de transports hors normes sont requis; 2. à Louise Milette, chef des opérations du CIGC; 3. au Centre des opérations gouvernementales (COG) par l'envoi d'un courriel à cog@msp.gouv.qc.ca; 4. si requis, au coordonnateur local du CS. Le préposé saisit les informations complémentaires et, si requis, déclenche l'activation du <i>Plan des mesures d'urgence et de sécurité civile</i>. *** À partir de cette étape, il revient au responsable du Service de la normalisation technique d'assurer le suivi de cette demande auprès du requérant.

Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et la Société des traversiers du Québec relativement à l'activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (jointe à l'annexe A), qui consiste à :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés;
- Entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources.

Afin de le soutenir dans sa mission, le MTQ a sollicité la collaboration de plusieurs partenaires dont celle de la Société des traversiers du Québec (STQ) qui est responsable de l'activité « Transport maritime ».

À ce titre, la STQ coordonne et mobilise les interventions des entreprises de transport maritime. Pour ce faire, la STQ doit élaborer divers outils de travail en répertoriant les infrastructures et les moyens de transport maritime et en signant des ententes de partenariat.

Il incombe donc à la STQ et au MTQ, pour éviter toute ambiguïté, de bien définir leurs rôles respectifs relativement aux quatre dimensions de la sécurité civile : prévention, préparation, intervention et rétablissement.

2. Prévention et préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le MTQ et la STQ s'engagent à collaborer aux travaux permettant, en premier lieu, l'élimination ou la réduction d'un risque et l'atténuation des conséquences d'un sinistre et, en second lieu, la mise en place des préparatifs nécessaires à une intervention.

Pour ce faire, le MTQ doit :

- Fournir à la STQ une mise à jour complète du *Bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC)*.

Pour ce faire, la STQ doit :

- Définir et effectuer les tâches liées à son activité.

La STQ a constitué et tient à jour un inventaire des entreprises de transport maritime qu'elle juge pertinentes pour l'ensemble du territoire québécois.

Elle tient aussi un inventaire des infrastructures maritimes importantes pour l'ensemble du territoire québécois. La STQ s'engage à fournir aux directions territoriales cette information.

Par ailleurs, la STQ dispose de plusieurs outils tels qu'un centre de coordination, un bottin téléphonique et des cartes de géomatique.

- Rédiger des ententes avec les ressources spécifiques des réseaux externes pour prévoir leur mobilisation rapide en cas de sinistre.

Les partenaires ciblés seront sollicités par la STQ pour la signature d'une entente de partenariat ou d'intervention ponctuelle.

- Fournir au MTQ les coordonnées de ses ressources.

La STQ s'engage à fournir au Centre de coordination de la sécurité civile du MTQ l'information concernant son coordonnateur corporatif et son substitut, de même que tout avis d'absence du coordonnateur corporatif.

3. Intervention à la suite d'un accident majeur ou d'un sinistre

Dans le cas d'un sinistre, la STQ doit mettre en œuvre les moyens lui permettant de mobiliser ses ressources et celles des entreprises de transport maritime pouvant contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours et protéger les personnes en danger, ainsi que pour sauvegarder des biens. Sans limiter la généralité de ce qui précède, la STQ s'engage à :

- Accomplir son activité à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ conformément au plan d'alerte et de mobilisation présenté à l'annexe B;
- Mettre en application les ententes établies préalablement avec les ressources externes;
- Communiquer au MTQ l'information pertinente ou demandée;
- Maintenir un canal d'information continue avec le coordonnateur ministériel du MTQ;
- Apporter les ajustements et modulations nécessaires à l'organisation de son activité selon les indications reçues du coordonnateur ministériel;
- Produire un rapport de l'activité au coordonnateur ministériel à la fin de l'intervention.

Le MTQ, quant à lui, s'engage à :

- Informer le coordonnateur corporatif de la STQ dès que le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ est en activité;
- Brosser un portrait de la situation et de son évolution prévisible;
- Faire état de ses besoins immédiats et futurs en matière de transport maritime;
- Établir un lien de communication privilégié entre les deux organismes;
- Préciser, après concertation avec ses partenaires, les relations avec les médias et la population tout en respectant l'autonomie de ceux-ci;
- Prendre les dispositions nécessaires pour fournir, à la demande de la STQ, les ressources adéquates pour l'inspection en région de certaines infrastructures maritimes qui auraient pu subir des bris à la suite d'un événement, et ce, afin d'accomplir le premier mandat de la mission « Transport » soit de « Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises ».

4. Rétablissement après un accident majeur ou un sinistre

À la demande du MTQ, la STQ peut être appelée à contribuer aux travaux permettant un retour à une « situation normale » après les interventions dont il est question ci-dessus.

Par ailleurs, le MTQ et la STQ conviennent de participer aux séances de débriefing pouvant être organisées par l'une ou l'autre des organisations.

5. Alerte et mobilisation

Pour toute alerte nécessitant une mobilisation de la STQ, le plan d'alerte et de mobilisation joint à l'annexe B doit être suivi.

6. Durée et renouvellement de l'entente

Cette entente entre en vigueur à compter de la signature par les deux parties. L'entente est valide jusqu'au 31 mars 2006. Elle est automatiquement renouvelée à l'échéance d'année en année, à moins d'un avis de non renouvellement émis au moins trente (30) jours avant cette date de la part de l'une ou l'autre des parties.

Le MTQ et la STQ confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document.

Signé à Québec, le 17 octobre 2005

Signé à Québec, le 3 août 2005

ORIGINAL SIGNÉ

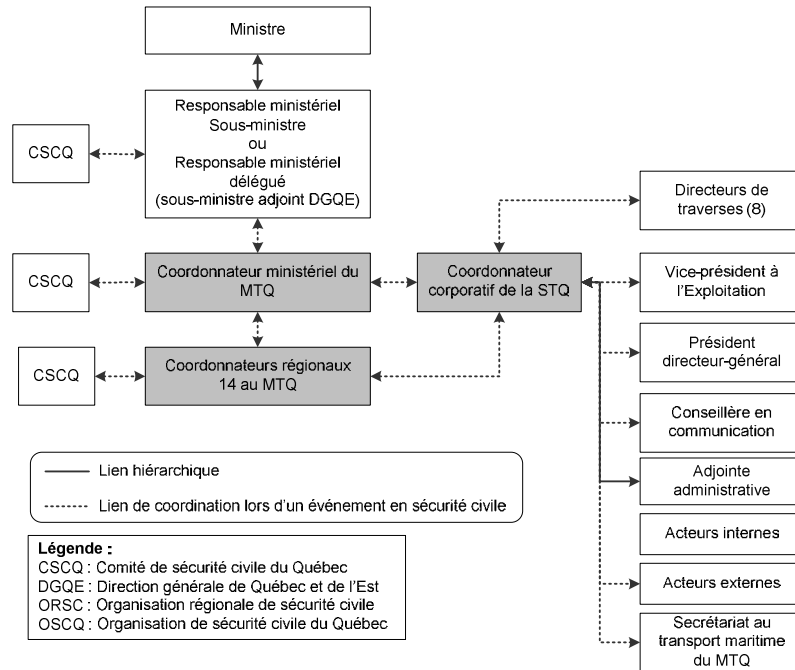
Jocelyn Fortier, avocat
Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Coordonnateur corporatif
Société des traversiers du Québec

Michel Labrie, ing.
Directeur du laboratoire des chaussées
Coordonnateur ministériel en sécurité civile
Ministère des Transports du Québec

Annexe A : Mission « Transport » (voir l'annexe V du PMMUSC).

Annexe B (de l'entente avec la STQ)

Plan d'alerte et de mobilisation de l'activité « Transport maritime » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile



Modalités de fonctionnement entre le ministère des Transports du Québec et le Service aérien gouvernemental relativement à l'activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de l'entente complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

1. Contexte

Dans le cadre de la Loi sur la sécurité civile, le ministère des Transports du Québec (MTQ) est responsable de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile (jointe à l'annexe A), qui consiste à :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour satisfaire les besoins exprimés;
- Entretenir, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources.

Afin de le soutenir dans sa mission, le MTQ a sollicité la collaboration de plusieurs partenaires dont celle du Service aérien gouvernemental (SAG) qui est responsable de l'activité « Transport aérien ».

À ce titre, le SAG coordonne et mobilise les interventions des entreprises de transport aérien. Pour ce faire, le SAG peut élaborer divers outils de travail en procédant à un recensement des infrastructures et des moyens de transport aérien.

Il incombe donc au SAG et au MTQ, pour éviter toute ambiguïté, de bien définir leurs rôles respectifs, et ce, sur les quatre dimensions de la sécurité civile : prévention, préparation, intervention et rétablissement.

2. Prévention et préparation avant un accident majeur ou un sinistre

Le MTQ et le SAG s'engagent à collaborer aux travaux permettant, en premier lieu, l'élimination ou la réduction d'un risque et l'atténuation des conséquences d'un sinistre et, en second lieu, la mise en place des préparatifs nécessaires à une intervention.

Pour ce faire, le MTQ doit :

- Fournir au SAG une mise à jour complète du *Bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile (CMSC)*.

Pour ce faire, le SAG doit :

- Développer et mettre en place les tâches liées à son activité.

Le SAG a constitué et tient à jour un inventaire des entreprises de transport aérien qu'elle juge pertinentes pour l'ensemble du territoire québécois.

Le SAG tient aussi un inventaire des infrastructures aériennes importantes pour l'ensemble du territoire québécois. Le SAG s'engage à fournir aux directions territoriales cette information.

Le SAG dispose finalement de plusieurs outils tels qu'un centre de régulation des vols, un bottin téléphonique et des cartes de géomatique.

- Fournir au MTQ les coordonnées de ses ressources.

Le SAG s'engage à fournir au Centre de coordination de la sécurité civile du MTQ l'information concernant son Directeur général et son centre de régulation des vols, de même que tout avis d'absence du Directeur général.

3. Intervention à la suite d'un accident majeur ou d'un sinistre

Dans le cas d'un sinistre, le SAG doit mettre en œuvre les moyens lui permettant de mobiliser ses ressources et celles des entreprises de transport aérien aptes à contribuer aux interventions nécessaires pour porter secours et protéger les personnes en danger, ainsi que pour sauvegarder des biens. Sans limiter la généralité de ce qui précède, le SAG s'engage à :

- Mettre en œuvre son activité à la demande du coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ conformément au plan d'alerte et de mobilisation présenté à l'annexe B;
- Communiquer au MTQ l'information pertinente ou demandée;
- Maintenir un canal d'information continue avec le coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ;
- Produire un rapport de l'activité au coordonnateur ministériel en sécurité civile du MTQ à la fin de l'intervention.

Le MTQ, quant à lui, s'engage à :

- Informer le Directeur général du SAG dès que le centre de coordination ministérielle de la sécurité civile du MTQ est en opération;
- Dresser un portrait de la situation et de son évolution prévisible;
- Faire état de ses besoins immédiats et éventuels en matière de transport aérien;
- Établir le lien de communication privilégié entre les deux organismes;
- Préciser, après concertation avec ses partenaires, les relations avec les médias et la population tout en respectant l'autonomie respective de ceux-ci en la matière;
- Prendre les dispositions nécessaires pour fournir, à la demande du SAG, les ressources adéquates pour l'inspection en région de certaines infrastructures aériennes qui auraient pu subir des bris à la suite d'un événement, et ce, afin d'accomplir le premier mandat de la mission « Transport » soit : « Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises ».

4. Rétablissement après un accident majeur ou un sinistre

À la demande du MTQ, le SAG peut être appelé à contribuer aux travaux permettant un retour à une « situation normale » après les interventions dont il est question précédemment.

Par ailleurs, le MTQ et le SAG conviennent de participer aux séances de débriefing pouvant être organisées par l'une ou l'autre des organisations.

5. Plan d'alerte et de mobilisation

Pour toute alerte nécessitant une mobilisation du SAG, le plan d'alerte et de mobilisation joint à l'annexe B doit être suivi.

6. Durée et renouvellement de l'entente

Cette entente se renouvelle à chaque année, à moins d'un avis contraire de l'une des organisations.

Le MTQ et le SAG confirment avoir pris connaissance des modalités du présent document.

Signé à Québec, le 17 octobre 2005

Signé à Québec, le 3 août 2005

ORIGINAL SIGNÉ

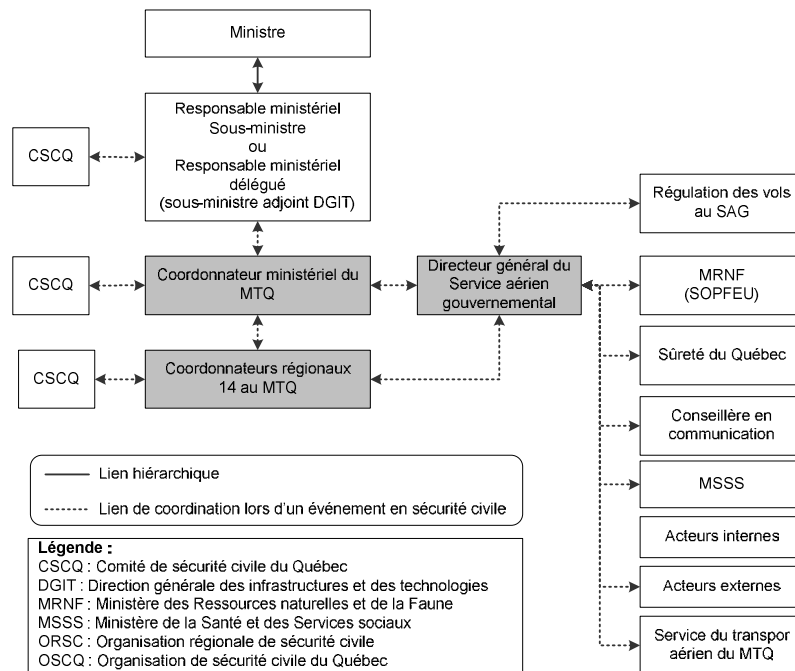
Lucien Tremblay
Directeur général
Service aérien gouvernemental

Michel Labrie, ing.
Directeur du laboratoire des chaussées
Coordonnateur ministériel en sécurité civile
Ministère des Transports du Québec

Annexe A : Mission « Transport » (voir l'annexe V du PMMUSC).

Annexe B (de l'entente avec le SAG)

Plan d'alerte et de mobilisation de l'activité « Transport aérien » de la mission « Transport » du Plan national de sécurité civile daté du 18 juillet 2005.



Annexe VII — Ententes de collaboration et accords internationaux du gouvernement du Québec

Les principales ententes de collaboration⁴⁵

■ Ententes entre M/O et municipalités

Entente sur le fonctionnement et le financement du programme d'inspection des aliments de la ville de Montréal		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, Ville de Montréal	Décembre 2004	Janvier 2007
Objet		
Délégation de l'inspection alimentaire par le MAPAQ à la Ville de Montréal. Conformément au PRSC/PNSC, le MAPAQ pourrait soutenir la Ville de Montréal si un trop fort volume d'inspection provoqué par les impacts d'un sinistre survenait sur son territoire.		

Équipes spécialisées d'intervention CBRN des services de sécurité incendie		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, villes de Gatineau, de Montréal et de Québec	Gatineau : 2003-01-06 Montréal : 2002-07-16 Québec : 2003-01-14	31 mars 2011
Objet		
Mise en place, fonctionnement et financement d'une équipe spécialisée d'intervention lors d'événements comportant des risques de nature chimique, biologique, radiologique ou nucléaire (CBRN) au sein du service de sécurité incendie.		
Les villes acceptent de mettre à la disposition du ministre de la Sécurité publique, ou de toute municipalité qui en ferait la demande, les services, les équipements et le matériel de l'unité spécialisée. Certains coûts, pour le recours à une de ces équipes, seront facturés au ministre de la Sécurité publique ou à la municipalité ayant demandé assistance.		

⁴⁵ Source : Ministère de la Sécurité publique, *Plan national de sécurité civile*, 2008-02-25, Annexe 9.

■ **Ententes entre M/O et associations, organismes à but non lucratif, instituts de recherches, etc.**

Aide professionnelle à l'administration municipale		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MAMR, Association des ingénieurs municipaux du Québec	1998-09-22	Entente permanente à moins d'être annulée par l'une des parties
Objet		
Définition de la contribution des membres de l'association afin d'offrir une aide professionnelle à une administration municipale en situation d'urgence, et ce, principalement en matière d'infrastructures municipales.		

Entente sur les modalités de gestion de l'inventaire du matériel d'urgence		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société canadienne de la Croix-Rouge (division du Québec)	2001-06-19	Jusqu'à son remplacement ou jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Définition des modalités de gestion par la Croix-Rouge de l'inventaire du matériel d'urgence sous la responsabilité du MSP. Addenda en 2002 afin de permettre le remisage de matériel dans une remorque.		

Entente sur la préparation et la mise en œuvre de services aux sinistrés lors de situations d'urgence ou de sinistres		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société canadienne de la Croix-Rouge (division du Québec)	1995-12-12 renouvelée 2001-06-19	Jusqu'à son remplacement ou jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Définition des paramètres de collaboration en ce qui a trait à l'assistance humanitaire aux personnes sinistrées.		

Entente pour la prévention de la cruauté envers les animaux		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Société pour la prévention de la cruauté envers les animaux (SPCA)	2000-08-15	En processus de renouvellement
Objet		
Sauvetage et hébergement temporaire des animaux de compagnie.		

Accords sur les principes de gestion liés à la gestion et au déploiement des génératrices		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, MAPAQ, UPA	2001	Entente de principe permanente
Objet		
Allocation des génératrices aux producteurs en cas de panne d'électricité. Le MAPAQ est le répondant de l'UPA au sein de l'ORSC ou de l'OSQJ lors de la mise en place des processus de gestion des groupes électrogènes. Lorsqu'une priorité doit être déterminée dans les différentes demandes des membres de l'UPA, cette dernière se charge d'offrir au MAPAQ son ordre de préférence. Le MAPAQ achemine cet ordre à l'OSQJ. La livraison par Hydro Québec peut ensuite se faire selon le processus convenu dans l'Entente sur la gestion et le déploiement des génératrices (MSP et Hydro Québec) directement aux membres choisis par l'UPA dans l'ordre des priorités accordées aux composantes des autres secteurs par l'OSQJ.		

Entente de collaboration en cas de sinistre d'envergure entre le MAPAQ et l'IRDA		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Institut de recherche et de développement en agroenvironnement (IRDA), MAPAQ	2000-11-20	Entente de principe permanente
Objet		
Mise à la disposition du MAPAQ du laboratoire de chimie inorganique et de physique de l'IRDA en cas de sinistre d'envergure.		

Fonctionnement d'un réseau de communication d'urgence par RAQI en soutien au MSP		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, Clubs Radio amateur du Québec inc. (RAQI)	2002-07-17	3 ans, renouvelée automatiquement jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Organisation d'un réseau de bénévoles qui collaborent avec le MSP lors d'urgences.		

Diverses ententes de fourniture de groupes électrogènes		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, fournisseurs de génératrices	Diverses	Diverses
Objet		
Fourniture de groupes électrogènes en situation de forte demande ou de sinistre.		

Diverses ententes de réduction de la consommation d'énergie		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, grandes entreprises industrielles	Diverses	Diverses
Objet		
Réduction de la consommation en situation d'urgence.		

■ Ententes interministérielles

Entente sur la gestion et le déploiement des génératrices		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Hydro Québec, MSP	2001-12-11	Indéterminée
Objet		
Gestion de l'offre, de la demande et du déploiement des génératrices de grande capacité lors d'un sinistre comme le définit la mission « Électricité ».		

Entente de services relativement à l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MTQ	2001-04-01	Renouvelée automatiquement jusqu'à ce qu'une des parties y mette fin
Objet		
Fourniture par le MTQ au MSP de services d'experts pour l'élaboration d'avis techniques dans des situations d'instabilité du sol pouvant mettre en péril la vie des personnes.		

Entente de partenariat relative à la réalisation d'un plan d'action triennal 2003-2006 concernant la gestion des risques de glissement de terrain en milieu argileux		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MTQ, MERN, MAMR	2004-05	2006-03-31 renouvelable 1 an
Objet		
Réalisation en commun d'un plan d'action triennal 2003-2006 sur la gestion des risques de glissement de terrain en milieu argileux.		

Entente de collaboration entre le MSP, le MERN et la SOPFEU en sécurité civile		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MSP, MERN, Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)	2004-08-11	Renouvelable aux 3 ans
Objet		
Paramètres de collaboration mutuelle, particulièrement lors d'incendies de forêt majeurs.		

■ Ententes intergouvernementales canadiennes

Accord Canada-Québec relatif à l'organisation et au maintien d'un programme de services de santé d'urgence		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Santé Canada, MSSS	1965-05-06	
Objet		
Cette entente prévoit l'organisation et le maintien d'un programme de services de santé d'urgence ainsi que l'établissement et la conservation au Québec d'un approvisionnement de fournitures et de matériel sanitaire, notamment la fourniture par le Canada d'une unité de centre avancé de traitement et d'une unité de rassemblement des blessés pour chaque zone de protection civile au Québec.		

Accord d'aide mutuelle en cas d'incendie de forêt		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Ministère des Ressources naturelles du Canada, MERN, ministères des Ressources naturelles des autres provinces et territoires	1983-09-14	
Objet		
Cet accord prévoit le partage en cas de besoin de divers moyens de lutte contre les incendies de forêt, comme le partage de ressources humaines et d'équipement spécialisé y compris des avions-citernes.		

Protocole encadrant 10 ententes sectorielles concernant les activités d'inspection des aliments, des intrants agricoles et de la santé animale et végétale sur le territoire québécois		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)	1998-09	Entente de gestion permanente
Objet		
Partage des établissements québécois sous inspection. L'ACIA inspecte les entreprises effectuant du commerce interprovincial et international. Le MAPAQ inspecte les autres entreprises. Conformément au PNSC, le MAPAQ pourrait demander à l'ACIA d'inspecter sa clientèle prévue à l'entente après un sinistre pouvant avoir des impacts sur celle-ci. Dix ententes sectorielles conclues depuis septembre 1998 : produits laitiers, miel, œufs et ovoproduits, secteur tertiaire, viandes comestibles, fruits et légumes frais, produits manufacturés non agréés, fruits et légumes transformés, produits marins, produits de l'érable.		

Entente intergouvernementale canadienne concernant la collaboration et la communication de renseignements en cas de maladie animale exotique		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MAPAQ, ACIA	en préparation	
Objet		
La négociation d'une entente entre le MSP, le MAPAQ et l'ACIA concernant la collaboration des parties en cas d'éradication des maladies animales exotiques pouvant survenir au Québec ainsi que la gestion des conséquences liées à celle-ci est en cours et devrait être conclue en 2006.		

■ Ententes internationales

Ententes entre entreprises d'électricité		
Parties à l'entente	Date	Échéance
64 producteurs, transporteurs et distributeurs d'électricité en Amérique du Nord	Diverses	Diverses
Objet		
Assistance au rétablissement du service en cas de sinistre majeur. Ententes amorcées par le <i>Edison Electric Institute</i> . Protocoles et modalités de facturation établis.		

Protocole d'entente internationale d'aide à la gestion des urgences (PEIAGU)		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Île-du-Prince-Édouard, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Québec, Terre-Neuve-et-Labrador, Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island, Vermont	2002-08-26	
Objet		
Le Québec, les provinces de l'Est du Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre ont convenu de se prêter une assistance mutuelle en vue de la gestion de toute urgence ou catastrophe faisant l'objet d'une demande d'aide de la part d'une entité touchée, qu'il s'agisse d'un désastre naturel, d'un danger, d'une catastrophe technologique ou d'un aspect de protection civile relatif aux pénuries de ressources.		

Entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État du New Hampshire concernant les répercussions environnementales transfrontalières		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, New Hampshire	2001-08-27	
Objet		
Cette entente vise à établir des mécanismes d'échanges, de coopération et de concertation en matière de répercussions environnementales transfrontalières. Elle prévoit notamment que les parties s'avisent et, lorsque c'est approprié, se portent assistance dans le cas où surviendrait tout élément de cause naturelle ou accidentelle susceptible de porter atteinte à la qualité de l'environnement du territoire de l'autre partie.		

Entente de coopération en matière d'environnement entre le gouvernement de l'État de New York et le gouvernement du Québec		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, New York	1993-05-10	
Objet		
Cette entente vise à établir des mécanismes d'échanges, de coopération et de concertation en matière de répercussions environnementales entre le Québec et l'État de New York. Elle prévoit notamment que les parties s'avisent et se portent assistance dans le cas où surviendrait tout accident de cause naturelle, technologique ou autre susceptible de porter atteinte à la qualité de l'environnement du territoire de l'autre partie.		

Entente entre le gouvernement du Québec et <i>GOES Data Collection System Program</i>		
Parties à l'entente	Date	Échéance
MENV, <i>National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)</i> – organisme du gouvernement américain	1992-02-26	
Objet		
Cette entente prévoit la fourniture par le satellite géostationnaire <i>GOES</i> exploité par l'organisme <i>NOAA</i> de données de nature environnementale portant sur les paramètres physiques, chimiques ou biologiques des océans, des rivières, des fleuves, des lacs, du sol et de l'atmosphère. Elle prévoit également des priorités de participation aux systèmes de collecte ayant trait aux avertissements de catastrophe.		

Convention pour fins de protection des forêts contre l'incendie dans le territoire boisé adjacent aux lignes frontières du Québec et de certains états américains		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, New York, Rhode Island, Vermont	1969-08-27	
Objet		
Cette entente a pour but de faciliter la prévention et la suppression efficace des incendies de forêt notamment en prévoyant une aide mutuelle et en établissant un organisme central destiné à coordonner les activités des parties à l'entente et à leur fournir les services communs requis de la <i>Northeastern Forest Fire Protection Commission (NFFPC)</i> .		

Accord de coopération entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la planification et la gestion civile d'urgence sur une base globale		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Gouvernement du Canada, gouvernement des États-Unis	1986-04-28	
Objet		
Cet accord prévoit l'entraide mutuelle entre les deux pays lors de sinistres d'origine naturelle ou anthropique afin d'être en mesure d'intervenir de façon plus efficace en situation d'urgence.		

Accord de coopération entre le Québec et l'État du Vermont		
Parties à l'entente	Date	Échéance
Québec, Vermont	2003-12-04	
Objet		
Cette entente de collaboration porte sur différents secteurs dont ceux de la sécurité et de l'énergie. Elle prévoit une collaboration et une entraide mutuelle advenant une catastrophe naturelle, notamment en cas de perturbation majeure des réseaux de transport électrique.		

Annexe VIII — Guide pour le soutien aux employés à l’occasion d’une situation d’urgence



Note : Le guide complet a été reproduit dans ce plan.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Guide pour le soutien aux employés lors d'une situation d'urgence

Centre de coordination de la sécurité civile

JUIN
2015

Québec 

Guide pour le soutien aux employés lors d'une situation d'urgence

Mise en contexte

Le présent guide propose aux gestionnaires des mesures et des moyens à prendre, des activités à planifier et à organiser et des outils de communication à utiliser ou à concevoir pour répondre aux besoins des employés appelés à travailler en situation d'urgence, et de leurs familles. De plus, le guide désigne les personnes-ressources, dont la collaboration est essentielle à la mise sur pied des activités et moyens proposés. Ceux-ci ne couvrent pas toutes les situations. Certaines mesures doivent être mises en place avant un événement, soit en prévention et en préparation, lors de l'événement, soit en intervention, et après un événement, soit lors du rétablissement. D'ailleurs, ce document a été divisé en tenant compte de ces différentes phases.

Ce guide est le fruit d'une réflexion de plusieurs représentants et gestionnaires de divers secteurs d'activité au Ministère, conscients de l'importance de planifier pour répondre aux différents besoins des employés et de l'organisation lors de situations d'urgence. Pour cette raison, ce guide est intégré dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile (PMMUSC) et dans les plans régionaux de mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC).

Nous espérons que cet outil de gestion sera utile à tous les paliers de l'organisation de manière à améliorer ses façons de faire.

Remerciements

Nous remercions les collègues ci-dessous pour leur collaboration au cours de la révision de ce document :

Émilie Baron-Arguin, Direction des ressources humaines
Jean-Paul Deschaintre, Direction de Laval-Mille-Îles
Yvon Labonté, Direction de la Chaudière-Appalaches
Martine Lachaine, Direction de Laval-Mille-Îles
David Pelletier, Centre de coordination de la sécurité civile
Guy Tremblay, Direction des Laurentides-Lanaudière
Isabelle Turgeon, Direction des ressources humaines

Correspondance

Si vous avez des questions ou des commentaires, communiquez avec le Centre de coordination de la sécurité civile du ministère des Transports.

En prévention et lors de la planification (PP)
Avant un événement

PP-1. La santé et la sécurité des employés

But			
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité de tous les employés mobilisés.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Connaître l'expertise des employés et s'assurer qu'ils ont reçu les formations nécessaires à la réalisation des tâches à effectuer	Consigner l'information sur une fiche individuelle de formations et compétences	Conseiller en gestion des ressources humaines (CGRH), en collaboration avec les chefs des opérations	L'information est aussi saisie au système de suivi des postes et des effectifs (SPE)
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Connaître les besoins de protection des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Établir les risques pour les intervenants et évaluer les besoins de protection et de formation des intervenants	Chefs des opérations, en collaboration avec le technicien en prévention ou le CGRH	L'employé doit aussi être proactif et informer sans tarder son gestionnaire de tout nouveau risque lié à sa tâche
	Établir une liste de l'équipement et du matériel nécessaires	Technicien en prévention ou le CGRH, en collaboration avec les comités de santé et sécurité du travail	Appareils de communication, gants, masques, etc.
	Valider la liste de l'équipement et du matériel à acquérir	Coordonnateur régional, en collaboration avec le chef du Service de soutien à la gestion et du technicien en santé et sécurité	
	Acquérir, fournir ou réparer l'équipement et le matériel	Chef du soutien à la gestion	
	Informar les intervenants des mesures de protection à appliquer	Chefs des opérations Comités de santé et sécurité du travail	
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Sensibiliser les gestionnaires aux besoins alimentaires, en eau, en hébergement, en transport des employés mobilisés et s'assurer de pouvoir distribuer les denrées	Informar les gestionnaires des obligations envers les employés	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration du CGRH et du technicien en santé et sécurité	Eau : obligation de fournir de l'eau potable Autres besoins : obligation générale de l'employeur de s'assurer que ses travailleurs sont aptes à effectuer leurs tâches de façon sécuritaire
	Planifier l'acquisition des moyens de subsistance et prévoir la distribution	Chef du Service du soutien à la gestion	

PP-2. La relève du personnel et la surcharge de travail

But			
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.			
S'assurer de pouvoir remplacer le personnel ayant des responsabilités dans le domaine de la sécurité civile, dans les quatre volets de la mission « transport » ou en soutien	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Désigner les personnes substitués	Coordonnateurs locaux et régionaux	
	Rencontrer l'employé dans le but de discuter de son rôle et de ses responsabilités en situation d'urgence	Responsable de volets du PNSC Répondant régional en sécurité civile (RRSC)	
	Inscrire et maintenir à jour les coordonnées des personnes désignées dans le bottin ministériel de la sécurité civile	RRSC, en collaboration avec le CGRH	Chaque employé inscrit au bottin ministériel de la sécurité civile est invité périodiquement à mettre à jour ses coordonnées. Le RRSC s'assure d'apporter les correctifs qui découlent des mouvements de personnel.
Prendre entente avec les directeurs des autres directions territoriales afin d'assurer la relève du personnel (employés, experts et gestionnaires) ou remplacer une personne « sinistrée »	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Discuter avec les directeurs des directions limitrophes	Coordonnateur régional	
S'assurer de connaître les lois qui encadrent le repos hebdomadaire et le temps supplémentaire des employés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Connaissance de la Loi sur les normes du travail, des conditions de travail en vigueur et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds ⁴⁶	Coordonnateurs locaux et régionaux, en collaboration avec le CGRH et le <i>Service des relations professionnelles et de la santé-sécurité</i>	

⁴⁶ Consulter l'annexe 1 pour un supplément d'information sur ces lois.

PP-3. L'expertise du personnel

But			
S'assurer que le personnel pouvant fournir un soutien à l'équipe de coordination de la direction territoriale connaît son rôle et qu'il puisse être joint rapidement.			
Avoir une connaissance des divers documents en sécurité civile (le Plan national de sécurité civile, les plans régionaux, les cartes du territoire, les bottins, les listes personnes-ressources, etc.)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Participer et inciter les employés à participer à des formations ou des séminaires	Centre de coordination de la sécurité civile (CCSC) RRSC	
	Regrouper les documents et le matériel nécessaires à l'intervention afin de constituer une trousse à remettre à tous les gestionnaires concernés	RRSC, avec la collaboration du chef du Service de soutien à la gestion	Information permettant de trouver rapidement les clés ou le code des accès aux bâtiments, aux classeurs, aux véhicules, les coupons de taxi, etc.
	Rendre disponibles les plans déposés dans le site intranet de la direction territoriale	RRSC	PMMUSC, PRMUSC, PNSC, plans d'intervention spécifiques, plans de détour, etc.
	S'assurer de la mise à jour des documents	RRSC, en collaboration avec le CGRH	
Identifier les intervenants en sécurité civile et connaître leurs rôles, leurs responsabilités et leurs tâches : coordonnateurs locaux et régionaux, répondant régional en communication, RRSC, le Centre intégré de gestion de la circulation, etc.	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Consigner cette information dans le PRMUSC	RRSC	
	Discuter sur les rôles, les responsabilités et les tâches aux comités de gestion	Coordonnateur régional, en collaboration avec le RRSC	Voir les rôles et responsabilités dans le PMMUSC, le PRMUSC et le PNSC
	Planifier des exercices de sécurité civile	Coordonnateur régional RRSC	
Obtenir les coordonnées des intervenants en sécurité civile ayant des responsabilités dans la direction territoriale et dans les unités centrales	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Intégrer et mettre à jour les coordonnées des employés identifiés dans le bottin ministériel de la sécurité civile	RRSC	
	Mettre à jour l'organigramme de la mission « Transport »		

PP-4. L'expertise des partenaires

But			
Être en mesure de joindre rapidement les partenaires et membres de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC) qui soutiennent la mission « Transport ».			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Identifier les partenaires de la mission « Transport » pouvant apporter un soutien à la direction territoriale et bien connaître leur rôle	Consigner cette information dans le PRMUSC	RRSC	Direction du transport routier des marchandises, Sûreté du Québec, etc.
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Obtenir les coordonnées des partenaires ayant des responsabilités en sécurité civile en soutien à la direction territoriale	Intégrer et mettre à jour les coordonnées des partenaires dans le bottin ministériel de la sécurité civile	RRSC	

PP-5. La disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services

But			
Connaître la disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services pouvant soutenir les employés.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
S'assurer d'être en mesure de subvenir aux besoins alimentaires, en eau, en hébergement et en transport des employés	Restauration et eau Élaborer une liste des fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec les chefs des opérations et le personnel administratif en centre de services	
	Hébergement Maintenir à jour une liste des fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion	
	Transport Prévoir des moyens pour déplacer les employés	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec les coordonnateurs locaux et les chefs des opérations	Connaissance de la gestion des véhicules du MTQ et des modes de paiement d'essence, possibilité de location de voitures ou d'utilisation de coupons de taxi, etc.

PP-6. Les ressources financières et matérielles

But			
Être en mesure d'avoir accès aux ressources financières et matérielles à l'occasion d'une situation d'urgence.			
Se donner des moyens souples pour gérer la situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Évaluer les meilleures façons de procéder aux achats dans la direction territoriale	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec les unités centrales et le CCSC	
	Se doter d'une carte de crédit gouvernementale utilisable en urgence et informer les gestionnaires des modalités d'utilisation		
	Déterminer les modalités de remboursement dans le cas des dépenses engagées par l'employé et en informer les gestionnaires		

PP-7. Les communications

But			
Être en mesure d'informer le personnel de la direction territoriale de l'évolution de la situation d'urgence.			
S'assurer d'être en mesure d'informer le personnel de la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Établir une liste des numéros de téléphone de tous les employés de la direction	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec le CGRH	
	Prévoir une équipe de communicateurs	Répondant régional en communication	Peut se faire par divers moyens de communication
S'assurer d'être en mesure d'informer les intervenants mobilisés de manière à ce qu'ils puissent agir avec efficacité sur un territoire ou dans une zone sinistrée	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Intégrer et mettre à jour dans le bottin les coordonnées des personnes identifiées au PRMUSC	Coordonnateurs locaux RRSC	
	Établir un protocole de communication lorsque le personnel doit se déplacer en région où la couverture cellulaire ou RENIR est réduite		Peut répondre également à un besoin de sécurité pour l'intervenant

PP-8. Le soutien des employés pour faire face à une situation d'urgence

But			
Sensibiliser les employés à l'importance de se préparer à faire face à une situation d'urgence et à informer leurs proches.			
S'assurer que les gestionnaires ont les moyens d'agir et connaissent les ressources du PAE à leur disposition	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Connaître les intervenants du PAE dans leur région	Responsable ministériel du PAE Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec le CGRH	
	Consulter et s'approprier la brochure du PAE <i>Conseils aux gestionnaires pour aider les personnes touchées par un événement traumatisant</i>	Responsable ministériel du PAE	
	Connaître le numéro du PAE (en semaine de jour) et de la firme spécialisée en gestion des chocs post-traumatique (24/24, 7/7)	Coordonnateur régional	Seul un gestionnaire peut donner l'autorisation à joindre la firme spécialisée en gestion des chocs post-traumatique
Sensibiliser les employés et les gestionnaires à l'importance de se préparer à faire face à une situation potentiellement traumatisante	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Sensibiliser le personnel à son rôle en situation d'urgence	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec les comités de santé et sécurité du travail	
	Distribuer et expliquer l'information sur le PAE, dont la brochure <i>Vous venez de vivre un événement stressant</i>	Comités de santé et sécurité du travail	
	Demander aux employés d'informer leur gestionnaire s'ils interviennent dans un événement traumatisant ou si le comportement d'un collègue a changé	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux adjoint	
Sensibiliser les employés et les gestionnaires à l'importance de la communication avec leurs proches	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Inviter les employés à informer leurs proches de leur rôle en situation d'urgence	Coordonnateur régional, en collaboration avec les coordonnateurs locaux, le chef du Service du soutien à la gestion et le CGRH	Il est nécessaire d'informer les gestionnaires sur la façon d'obtenir ces informations en situation d'urgence en raison des règles de confidentialité à respecter
	Recueillir et classer les coordonnées des proches à joindre en cas d'urgence		

PP-9. Débriefage

But			
S'approprier l'information sur les débriefages pour être prêt à soutenir les employés et faire ressortir les points forts et ceux à améliorer.			
Se préparer à tenir une séance de verbalisation Rencontre informelle pour abaisser le niveau de tension et favoriser le retour à la normale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Connaître le responsable ministériel du PAE	Coordonnateurs locaux Coordonnateur régional Coordonnateur ministériel CGRH	
Se préparer à tenir un retour d'expérience psychologique Rencontre permettant de préserver et de restaurer l'équilibre psychologique des employés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Connaître le responsable ministériel du PAE	CGRH	Seul un professionnel de la santé peut animer une telle séance
Se préparer à tenir des débriefages à chaud ou opérationnels à froid Débriefages permettant de saisir les observations et les constats qui découlent des opérations	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Désigner et connaître les personnes formées pour organiser un débriefage	Coordonnateurs locaux Coordonnateur régional Coordonnateur ministériel	
	Faire appel au programme de formation du CCSC	RRSC en collaboration avec le CCSC pour la formation des animateurs de débriefage	Prendre connaissance des obligations prévues au PMMUSC ⁴⁷ quant à l'organisation des débriefages

PP-10. La reconnaissance des personnes

But			
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant leurs compétences, leurs initiatives, etc.			
Promouvoir le rôle des employés en situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant déjà vécu un sinistre	RRSC Répondant régional en communication, en collaboration avec le CGRH	

⁴⁷ Voir la section 6.3.1 du PMMUSC.

Lors de l'intervention (I)

Pendant un événement

Les mesures à mettre en place et les moyens utilisés sont ici présentés suivant l'ordre dans lequel ils pourraient être réalisés en situation d'urgence.

Pour faciliter le travail des gestionnaires, l'annexe 2 propose, sous forme d'une ligne de temps, un éventail des actions à poser afin de planifier et d'organiser le soutien aux employés mobilisés.

I-1. La santé et la sécurité des employés

But			
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité de tous les employés mobilisés.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
S'assurer que les employés mobilisés ont l'expertise et ont reçu les formations nécessaires à la réalisation des tâches à effectuer	Consulter les fiches individuelles de formations et compétences préparées précédemment ou le système SPE	Technicien en santé et sécurité du travail	
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Répondre aux besoins des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Mettre à la disposition des intervenants l'équipement et le matériel requis pour assurer leur protection	Chef du Service de soutien à la gestion	Appareils de communication, gants, masques, etc.
	Rappeler les consignes de sécurité aux employés mobilisés	Technicien en santé et sécurité du travail	
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Subvenir aux besoins alimentaires, en eau des employés mobilisés et distribuer les denrées	Évaluer les besoins en denrées	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec le RRSC, notamment pour les experts provenant d'autres directions	Eau : obligation de fournir de l'eau potable Autres besoins : obligation générale de l'employeur de s'assurer que ses travailleurs sont aptes à effectuer leurs tâches de façon sécuritaire
	Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services identifiés dans les listes de fournisseurs de services		
	Mettre en place un moyen de distribution		
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Subvenir aux besoins en hébergement et en transport des employés mobilisés	Évaluer les besoins en hébergement et en transport	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec le RRSC, notamment pour les experts provenant d'autres directions	
	Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services identifiés dans les listes de fournisseurs de services		

I-2. La relève du personnel et la surcharge de travail

But			
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.			
Désigner le personnel (employés, experts et gestionnaires) pour effectuer les différentes tâches et les quarts de travail	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Évaluer le besoin de remplacer les employés mobilisés à court, moyen ou long terme	Coordonnateur régional et coordonnateurs locaux, en collaboration avec le chef du Service du soutien à la gestion et le CGRH	En tenant compte de la Loi sur les normes du travail, des conditions de travail en vigueur et de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds ⁴⁸
	Élaborer un horaire de travail en tenant compte de périodes de repos		
	Mobiliser les employés en soutien	Chef du Service du soutien à la gestion Chefs des opérations	
Faire appel au personnel (employés, experts et gestionnaires) d'une autre direction pour assurer la relève des employés ou remplacer une personne « sinistrée »	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Déterminer les compétences requises et adresser la demande	Coordonnateurs locaux ou régionaux	Il est recommandé d'obtenir l'avis du Service des relations professionnelles et de la santé-sécurité
S'assurer que l'information est véhiculée de façon adéquate au personnel mobilisé (rôles et responsabilités de chacun ainsi que l'état de situation)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Faire le point à une fréquence régulière	Coordonnateur régional et coordonnateurs locaux, en collaboration avec le RRSC	

I-3. L'expertise du personnel

But			
S'assurer que le personnel pouvant assurer un soutien à l'équipe de coordination de la direction territoriale peut être mobilisé rapidement.			
Obtenir les coordonnées du personnel ayant des responsabilités en sécurité civile dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Consulter le bottin ministériel de la sécurité civile	RRSC CGRH	Respecter les exigences de la Loi sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels

⁴⁸ Consulter l'annexe 1 pour un supplément d'information sur ces lois.

I-4. L'expertise des partenaires

But			
Mobiliser rapidement les partenaires et les membres de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC) qui soutiennent la mission « Transport ».			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Obtenir les coordonnées des partenaires qui sont en soutien à la mission « Transport »	Consulter le bottin ministériel de la sécurité civile	RRSC	Respecter les exigences de la Loi sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels

I-5. Les ressources financières et matérielles

But			
Avoir accès rapidement aux diverses ressources à l'occasion d'une situation d'urgence.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Permettre aux employés mandatés d'effectuer les achats nécessaires	Déterminer comment seront payés les frais et en informer les employés concernés	Chef du Service du soutien à la gestion	Fournir les cartes de crédit, numéros de compte ou autres moyens retenus, etc.

I-6. Les communications

But			
Informar l'ensemble du personnel de la direction territoriale de l'évolution de la situation d'urgence.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Informar le personnel de la direction territoriale, qu'il soit ou non concerné par la situation d'urgence	Mobiliser l'équipe de communicateurs	Répondant régional en communication RRSC	

I-7. Le soutien des employés durant une situation d'urgence

But			
Soutenir les employés mobilisés ainsi que leurs proches durant une situation d'urgence.			
Atténuer le traumatisme dû à un événement	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Prêter attention aux événements potentiellement traumatisants	Comités de santé et sécurité du travail	
	Donner le maximum d'information sur l'événement aux intervenants et insister sur l'importance de se tenir éloigné des scènes choquantes	Comités de santé et sécurité du travail	
	Communiquer régulièrement avec l'employé et, au besoin, le retirer du site	Comités de santé et sécurité du travail	
	Faire appel aux ressources spécialisées du PAE (en semaine de jour) et de la firme spécialisée en gestion des chocs post-traumatique (24/24, 7/7)	Coordonnateur régional	Seul un gestionnaire peut donner l'autorisation à joindre la firme spécialisée en gestion des chocs post-traumatique
	Au besoin, sensibiliser l'employé à consulter le PAE ou son médecin pour obtenir de l'aide un arrêt de travail	Responsable ministériel du PAE CGRH	Consulter le Service des relations professionnelles et de la santé-sécurité si un employé doit être retiré de son milieu de travail
Informar la famille de l'employé si celui-ci n'est pas en mesure d'établir un contact avec elle	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Désigner une personne responsable d'établir un contact	CGRH Technicien en RH	

I-8. Les débriefages

But			
Soutenir les employés en tenant des rencontres de groupe pour abaisser le niveau de tension, préserver et restaurer l'équilibre psychologique des employés et favoriser le retour à la normale.			
Optionnellement, tenir une première séance de verbalisation	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Rencontre informelle pour abaisser le niveau de tension et favoriser le retour à la normale	Prendre entente avec le responsable ministériel du PAE	Coordonnateur régional, en collaboration avec le CGRH	
Optionnellement, tenir un retour d'expérience psychologique	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Rencontre permettant de préserver et de restaurer l'équilibre psychologique des employés	Joindre le responsable du PAE	Coordonnateur régional, en collaboration avec le CGRH	Seul un professionnel de la santé peut animer cette séance.

I-9. La reconnaissance des personnes

But			
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale en soulignant ses compétences, ses initiatives, etc.			
Favoriser la visite des autorités (sous-ministre, sous-ministre adjoint ou directeur) sur les lieux où sont mobilisés les employés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Proposer aux autorités de se rendre sur les lieux et assurer la logistique de la visite des autorités	Coordonnateur régional et répondant régional en communication, avec la collaboration du RRSC	
Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Rédiger des communiqués de presse ou des nouvelles pour l'intranet ministériel	Répondant régional en communication, en collaboration avec le RRSC ou autre personne-ressource	

Lors du rétablissement (R)
Après un événement

R-1. La santé et la sécurité des employés

But			
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité des employés.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
S'assurer de répondre aux besoins des employés en ce qui concerne les problèmes de santé ou le soutien psychologique	Obtenir le soutien de la DRH ou du responsable ministériel du PAE	Chef du Service du soutien à la gestion, en collaboration avec le CGRH	

R-2. Les communications

But			
Informar le personnel de la direction territoriale de l'évolution de la situation d'urgence.			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Présenter au personnel de la direction territoriale le bilan de la situation d'urgence	Rédiger des articles	Répondant régional en communication, en collaboration avec le RRSC	

R-3. Le soutien des employés et de leurs proches pour faire face à une situation d'urgence

But			
Soutenir les employés mobilisés ainsi que leurs proches à la suite d'une situation d'urgence			
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Suivre l'évolution de l'état psychologique de l'employé	Prêter attention aux événements potentiellement traumatisants	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux	
	Intervenir auprès des employés affectés et offrir un soutien	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux CGRH	
	Si nécessaire, déclencher la procédure d'accident de travail	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux CGRH	
	Organiser et réaliser une séance de verbalisation ou un retour d'expérience psychologique	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux CGRH	Seul un professionnel de la santé peut faire un retour d'expérience psychologique
	Effectuer un suivi de l'intervention	Coordonnateur régional Coordonnateurs locaux CGRH	

R-4. Les débriefages

But			
Faire ressortir les points forts et ceux à améliorer; ajuster les perceptions, démontrer de la transparence, de la crédibilité et du souci de l'amélioration continue; renforcer le partenariat; et mettre en place les correctifs et les recommandations; assurer le suivi.			
Tenir des débriefages (à chaud ou opérationnel à froid) : permettant de saisir les observations et les constats qui découlent des opérations	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Commander l'organisation d'un débriefage en mandatant un organisateur	RRSC Répondant régional en communication	Prendre connaissance des obligations prévues au PMMUSC ⁴⁹ quant à l'organisation des débriefages
	Organiser la séance de débriefage	Organisateur de la séance de débriefage, en collaboration avec le RRSC	Au besoin, joindre le CCSC
	Élaborer un rapport destiné aux autorités	Animateur de la séance de débriefage et les scripteurs	
	Mettre en place les correctifs et les recommandations	RRSC CCSC	
	Assurer le suivi des recommandations		

⁴⁹ Voir la section 6.3.1 du PMMUSC.

R-5. La reconnaissance des personnes

But			
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant ses compétences, ses initiatives, etc.			
Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Rédiger une lettre de remerciements	Coordonnateurs locaux ou régionaux	Personnaliser la lettre
	Organiser une activité de reconnaissance	Coordonnateur régional	En collaboration avec le RRSC
	Commémorer l'événement	Responsable ministériel en sécurité civile	DVD, épinglette, photos ou autres
	Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant vécu une situation d'urgence	RRSC, en collaboration avec le répondant régional en communication	
	Rédiger des articles pour publication	Répondant régional en communication, en collaboration avec le RRSC et le CCSC	Employés du Ministère : journal interne de la direction territoriale, journal l'Équipe, intranet Population : hebdomadaires régionaux
Présenter, à l'occasion de divers événements, une synthèse des actions posées par les employés au cours d'une situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Répondre à l'appel de communications de l'événement choisi	Coordonnateur régional, en collaboration avec le RRSC	Faire approuver le projet de communication par les autorités
	Préparer la présentation	Coordonnateur régional, en collaboration avec le RRSC, le répondant régional en communication, et au besoin, le CCSC	Faire approuver le projet de présentation par les autorités

Annexe 1

Supplément d'information sur les lois applicables

Loi sur les normes du travail

Un salarié peut refuser de travailler « plus de quatre heures au-delà de ses heures habituelles quotidiennes de travail ou plus de 14 heures de travail par période de 24 heures, selon la période la plus courte, ou, pour un salarié dont les heures quotidiennes de travail sont variables ou effectuées de manière non continue, plus de 12 heures de travail par période de 24 heures ».

Il y a toutefois des exceptions. En effet, « le présent article ne s'applique pas lorsqu'il y a danger pour la vie, la santé ou la sécurité des travailleurs ou de la population, en cas de risque de destruction ou de détérioration grave de biens meubles ou immeubles ou autre cas de force majeure, ou encore si ce refus va à l'encontre du code de déontologie professionnelle du salarié. » (article 59.0.1)

Sous réserve de l'application du paragraphe 12° de l'article 39 ou de l'article 53, un salarié a droit à un repos hebdomadaire d'une durée minimale de 32 heures consécutives. (article 78)

Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

Le Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds (décret 367-2007) oblige les exploitants de véhicules lourds à tenir un dossier sur chacun des conducteurs sous sa responsabilité. En vertu de la réglementation, il faut assurer la gestion des heures de conduite, de travail et de repos afin que tout conducteur de véhicules lourds cesse la conduite lorsqu'il atteint le nombre maximal d'heures permis. La Politique ministérielle concernant les heures de conduite, de travail et de repos peut être consultée dans la directive DI-50-003. Il est également possible d'obtenir de l'information en communiquant avec la Direction des opérations d'exploitation routière et aéroportuaire.

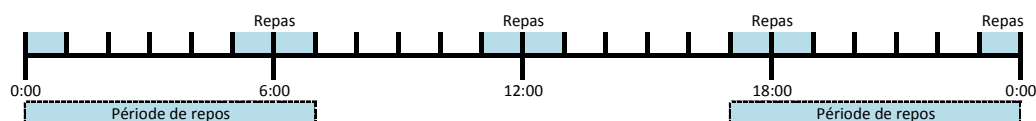
Annexe 2

Aide-mémoire

Ligne de temps lors d'une intervention en situation d'urgence

Cet aide-mémoire propose un éventail des actions à poser afin de planifier et d'organiser le soutien aux employés mobilisés. Il doit être utilisé pour chacun des événements et peut être adapté en fonction des différents événements et des réalités régionales.

Les actions présentées en couleur peuvent être situées sur la ligne du temps en fonction de l'heure de l'événement et de la mobilisation des ressources.



Ordre	Référence ¹	
1		Situer l'heure de l'événement sur la ligne du temps (É)
2	I-1	S'assurer que les employés mobilisés ont l'expertise et ont reçu les formations nécessaires pour intervenir
3	I-1	Répondre aux besoins de protection des intervenants S'assurer que les équipements de protection (ÉPI) et mesures de prévention des accidents sont en place Rappeler les consignes de sécurité aux employés mobilisés
4		Identifier et tenir un registre des ressources mobilisées (gestionnaires, professionnels, techniciens, ouvriers)
5	I-5	Permettre aux employés mandatés d'effectuer les achats nécessaires Déterminer comment seront payés les divers frais (repas, location de chambres, de salle, etc.) Fournir aux employés l'information relative au remboursement ou au paiement (carte de crédit, LSCD, combinaison comptable, etc.)
6		Déterminer l'heure de mobilisation des ressources et l'indiquer sur la ligne du temps (M)
7	I-1	Subvenir aux besoins alimentaires et en eau des employés mobilisés et distribuer les denrées Évaluer les besoins en denrées, déterminer le nombre de repas ou de boîtes à lunch Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services Convenir du prix et des modalités de paiement Prévoir et mettre en place un moyen de distribution
8	I-1	Subvenir aux besoins en hébergement et en transport des employés mobilisés Évaluer les besoins en hébergement et en transport Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services
9	I-2	Désigner le personnel pour effectuer les différentes tâches et les quarts de travail Évaluer le besoin de remplacer les employés mobilisés à court, moyen ou long terme Élaborer un horaire de travail en tenant compte des périodes de repos
10	I-2	Au besoin, faire appel au personnel d'une autre direction pour assurer la relève Déterminer les compétences requises En fonction de l'heure de mobilisation, évaluer les besoins de denrées et d'hébergement
11	I-2	S'assurer que l'information est véhiculée de façon adéquate au personnel mobilisé
12	I-6	Informar le personnel de la DT de l'évolution de la situation d'urgence
13	I-7	Atténuer le traumatisme dû à un événement Prêter attention aux événements potentiellement traumatisants et préparer l'employé à y faire face Communiquer régulièrement avec l'employé Au besoin, faire appel aux ressources spécialisées du PAE ou sensibiliser l'employé à consulter
14	I-8	Optionnellement, tenir une première séance de verbalisation et un retour d'expérience psychologique
15	I-9	Favoriser la visite des autorités sur les lieux et reconnaître le travail accompli par les employés mobilisés
16		Identifier la période transitoire entre l'urgence d'agir et le rétablissement court terme
17		Fin de la mesure d'urgence, Début du rétablissement

É Heure de l'événement

M Heure de mobilisation des ressources

Ces éléments peuvent être situés sur la ligne du temps en fonction de l'heure de l'événement et de la mobilisation

¹ Indique la section à consulter dans la portion Intervention du Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Annexe IX — Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier et Processus ministériel en monitoring des structures

Note

Le *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier* est disponible sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://intranet/exploitation/Pages/Monitoring-reseau-routier.aspx>, dans « Orientations en gestion des infrastructures de transport ».

Le *Processus ministériel en monitoring des structures* est disponible sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://intranet/exploitation/Pages/Monitoring-reseau-routier.aspx>, dans « Guides et manuels techniques ».

Annexe X — Liste des activités normalisées en monitoring

Le tableau qui suit est intégral au tableau présenté à la page MRR – 1 du document *Liste des activités normalisées*, préparé par la Direction du soutien aux opérations (1^{er} avril 2010).

Combinaison de P/S	P/S	No	Activité	Description	Unité de mesure	Mesure des quantités
Surveillance du réseau	Connaissance du réseau	6111-1	Exploitation des centres d'appels téléphoniques	Réception des appels concernant la sécurité des usagers du réseau routier et la fluidité de la circulation, transmission des informations et suivi des requêtes en temps réel.	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre d'appels Téléphoniques.
		6111-2	Exploitation des centres de gestion de la circulation	Analyse, traitement, intégration et échange de données provenant de systèmes de gestion de la circulation (caméras, détecteurs de véhicules et autres) concernant la sécurité des usagers du réseau routier et la fluidité de la circulation.	h	Le résultat quantitatif de cette activité est mesuré selon la durée de l'activité.
		6111-5	Patrouille du réseau	Présence sur le réseau routier d'un employé du Ministère pour relever et transmettre, en temps réel, les informations concernant l'état et l'utilisation du réseau routier.	Km	Le résultat quantitatif de cette activité est mesuré selon le nombre total de kilomètres de route parcourus lors de la patrouille. Ce résultat est obtenu à l'aide de l'odomètre électronique du véhicule.
Mesures d'urgence et de sécurité civile	Assistance à l'utilisateur	6121-0	Assistance à l'utilisateur. (niveau d'intervention 1)	Intervention imprévisible nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou la circulation sur les voies de roulement (présence de débris, urgence, etc.).	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre de fois que le surveillant du réseau routier est intervenu pour les cas énumérés dans la description de l'activité.

Combinaison de P/S	P/S	No	Activité	Description	Unité de mesure	Mesure des quantités
	Activation des plans d'intervention spécifiques au MTQ	6123-0	Activation des plans d'intervention spécifiques au MTQ. (niveau d'intervention 2)	Mise en œuvre des procédures établies, en situation d'urgence spécifique au MTQ, cueillette et transmission des informations requises, fermetures complètes ou partielles de routes, maintien de la circulation (chemins de détour) et rétablissement de la fonctionnalité du réseau (réouverture de routes)	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre de fois que l'activation de plans d'intervention a été nécessaire.
	Activation des mesures de sécurité civile	6124-0	Activation des mesures de sécurité civile. (niveau d'intervention 3)	Mise en œuvre des mécanismes de coordination à l'échelle d'une direction territoriale et/ou ministérielle et de toute activité réalisée dans ce cadre et ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission « transport » du Plan national de sécurité civile.	u	Le résultat quantitatif de l'activité est mesuré selon le nombre d'interventions de niveau 3.

Annexe XI — Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence

Note : Le texte complet du document de référence *Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence* a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente de l'original.

Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence 25 mars 2010

Préambule

Le 18 novembre 2009, le vérificateur général (VG), Monsieur Renaud Lachance, a livré, à l'Assemblée nationale, les conclusions de sa vérification au ministère des Transports (MTQ) concernant la gestion de contrats présentant des situations à risque. Par situations à risque, le VG entend les situations suivantes :

- l'attribution de contrat sans appel d'offres en vue de certaines exceptions, comme une situation d'urgence ou un fournisseur unique;
- la réception d'une seule offre conforme;
- les dépassements de coûts significatifs;
- l'absence de suivi des contrats.

Ces situations à risque représentent pour le VG des situations potentiellement problématiques. Voici quelques unes des conclusions émises dans son rapport:

- Les contrats accordés sans appel d'offres en vertu de situations d'exception ne l'ont pas toujours été dans le respect des règles applicables et des saines pratiques de gestion;
- Le MTQ n'a pas suffisamment précisé ni diffusé les critères permettant d'établir que la sécurité des personnes ou des biens est en cause, alors que des balises seraient nécessaires afin de porter un jugement plus éclairé en matière d'urgence et de démontrer pourquoi il n'a pas procédé par appel d'offres public;
- Il règne une grande variabilité entre les directions territoriales.

À cet égard, le VG a fait plusieurs recommandations au MTQ, notamment celle de préciser et de diffuser les critères servant à établir que la sécurité des personnes ou des biens est en cause afin de communiquer à son effectif des balises favorisant un traitement cohérent quant aux situations d'urgence et de s'assurer de leur respect.

Le présent document se veut une réponse à cette recommandation du VG.

Introduction

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

Chef de file au Québec en matière de conception, de construction, d'exploitation et d'entretien d'infrastructures et de systèmes de transport, le MTQ a la responsabilité d'un vaste réseau routier (travaux d'entretien, d'amélioration et de construction, déneigement et déglacage, signalisation, etc.). Il gère aussi un certain nombre d'infrastructures portuaires et aéroportuaires.

La mission du MTQ se traduit au quotidien par diverses opérations de gestion des risques d'exploitation des réseaux de transport. Les décisions prises visent l'efficacité des réseaux et pour ce faire, les gestionnaires doivent apprécier en continu les conditions liées à la sécurité et à la mobilité des usagers; l'efficacité est fonction du niveau de sécurité des usagers et de leur condition de mobilité :

Efficacité = sécurité + mobilité

Le MTQ intervient également dans des situations d'urgence qui l'interpellent. Les systèmes de transport sont parmi les services essentiels aux citoyens et permettent notamment, d'assurer l'approvisionnement sur tout le territoire, d'acheminer les services de premiers secours et d'assurer la stabilité des activités économiques. Dans cette perspective, la fermeture d'une partie du réseau routier quel qu'il soit est toujours une solution de dernier recours, lorsque la sécurité des usagers est compromise. Et dès ce moment, tout est rapidement mis en œuvre pour rétablir la fonctionnalité des secteurs touchés. Lorsque les gestionnaires ont à se prononcer sur le niveau de sécurité des personnes et des biens, ils tiennent compte du caractère essentiel des réseaux de transport. Par conséquent, ils évaluent d'une part le niveau de sécurité des usagers du réseau et l'intégrité de ses infrastructures. D'autre part, ils apprécient les impacts sur le niveau de sécurité de la population environnante. En effet, il ne s'agit pas seulement de fermer une infrastructure pour assurer la sécurité des personnes et des biens; il faut également considérer le rôle de l'infrastructure dans son environnement immédiat et donc les impacts que peut produire son indisponibilité. Cela peut donner lieu à une certaine interprétation quant à l'importance de l'infrastructure dans son environnement et donc quant à la notion d'urgence.

Par ailleurs, d'un point de vue gouvernemental, il n'existe pas de balises qui permettraient au MTQ de paramétrer la définition et l'application de la notion d'urgence (voir annexe 1 pour plus d'information à ce sujet). En ce sens, il faut innover.

MTQ – de l'intervention au rétablissement⁵⁰

Le chapitre 5 du PMMUSC définit les deux grands types de mesures déployées par le MTQ pour pallier une situation d'urgence, soit les mesures d'urgence et les mesures de sécurité civile. Globalement, ces dernières s'inscrivent dans la continuité des mesures d'urgence, lorsque l'événement requiert un niveau de gestion et de coordination de plus grande envergure.

Ces deux grands types de mesures d'intervention générales se déploient sur une échelle de gradation des événements permettant d'apporter une réponse appropriée, qui correspond à l'ampleur de la situation en cours. Cette gradation est fonction de l'importance des

⁵⁰ Se référer au PMMUSC pour le détail.

conséquences générées. Ainsi, l'événement peut être mineur ou majeur et peut nécessiter la mise en œuvre d'un mécanisme de gestion et de coordination de plus ou moins grande envergure dépendamment de la durée de l'événement, des répercussions sur les usagers de la route et/ou sur les populations riveraines, du nombre d'intervenants actifs pour rétablir la fonctionnalité du réseau, de l'ampleur et de l'étendue des dommages, de la nature de la couverture médiatique. Au total, l'échelle de gradation contient cinq niveaux d'événements qui ont été traduits dans un processus ministériel d'intervention.

Dans tous les cas, les mesures apportées concernent premièrement la sécurisation du ou des sites touchés et deuxièmement le rétablissement de la fonctionnalité du réseau.

Critères servant à établir que la sécurité des personnes ou des biens est en cause

Pour répondre à la recommandation du VG, un outil d'aide à la décision a été développé. Ce dernier a été réalisé en complément au processus ministériel d'intervention. Il ne vient donc pas remettre en question les façons de faire actuelles du MTQ en matière d'intervention d'urgence, mais il vient préciser quelques éléments en regard à l'urgence de rétablir.

Globalement, on y précise que pour le MTQ, deux types de situations peuvent donner lieu à une urgence :

- Lors d'un événement qui a eu lieu et qui a endommagé une infrastructure de transport;
- Lors d'un événement appréhendé, à la suite d'une inspection ou de la surveillance du réseau.

Suivant un ou l'autre de ces événements, trois orientations encadrent les circonstances dans lesquelles l'urgence peut être invoquée pour restaurer, reconstruire ou stabiliser l'environnement d'une infrastructure :

- La sécurité des personnes
- La protection des infrastructures
- La circulation des services d'urgence

Ces orientations sont appliquées de la façon suivante (voir tableau de la page suivante) :

3 orientations	5 circonstances d'application de la notion d'urgence	
La sécurité des personnes La protection des infrastructures La circulation des services d'urgence	Aucun autre moyen de recouvrir la mobilité des usagers ET Des personnes et leur résidence permanente ou une ou des entreprises sont isolées	La mobilité des usagers est recouverte via un chemin de détour ou un moyen alternatif SAUF QUE - L'indisponibilité de l'infrastructure cause une congestion telle que l'efficacité des services d'urgence est compromise OU - L'augmentation du débit de circulation sur le chemin de détour menace la sécurité des personnes ou l'intégrité des infrastructures sur le chemin de détour OU - La longueur et/ou la durée du chemin de détour engendrent des problématiques importantes aux services d'urgence⁵¹ OU - L'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement

⁵¹ À titre d'exemple, les orientations du MSP en matière de couverture incendie dictent que le temps de réponse est de 10 minutes lors d'un appel incendie. Les services incendies calculent leurs déplacements au rythme de 1 km à la minute.

Il est à noter que le respect d'une loi ou d'un règlement ne peut servir d'appui pour invoquer l'urgence de rétablir, à moins que cette loi ou ce règlement encadre ou dicte le déploiement des services d'urgence (services incendie, policier, ambulancier, MTQ).

Lorsque l'une ou l'autre des circonstances nommées dans le tableau ci-dessus est rencontrée, il y a urgence d'agir et donc de procéder au rétablissement de la situation. Le rétablissement à court terme consiste à restaurer, à reconstruire, à démolir l'infrastructure ou à stabiliser son environnement en URGENCE. Il peut être envisagé de la façon suivante, dépendamment de l'ampleur des travaux.

	Rétablissement court terme	Rétablissement long terme
Mesures visées lors des travaux de courte durée	Uniquement les mesures de rétablissement définitives nécessaires au rétablissement de la mobilité	Toutes autres mesures de rétablissement définitives qui permettent le retour à l'efficacité du réseau et qui complètent les travaux entrepris en urgence lors du rétablissement court terme
Mesures visées lors des travaux de longue durée	Mesures prises rapidement pour rétablir la mobilité le plus rapidement possible; ces mesures sont généralement temporaires	Mesures permettant la conception et la reconstruction de l'infrastructure

Le détail de l'outil d'aide à la décision est présenté ci-dessous.

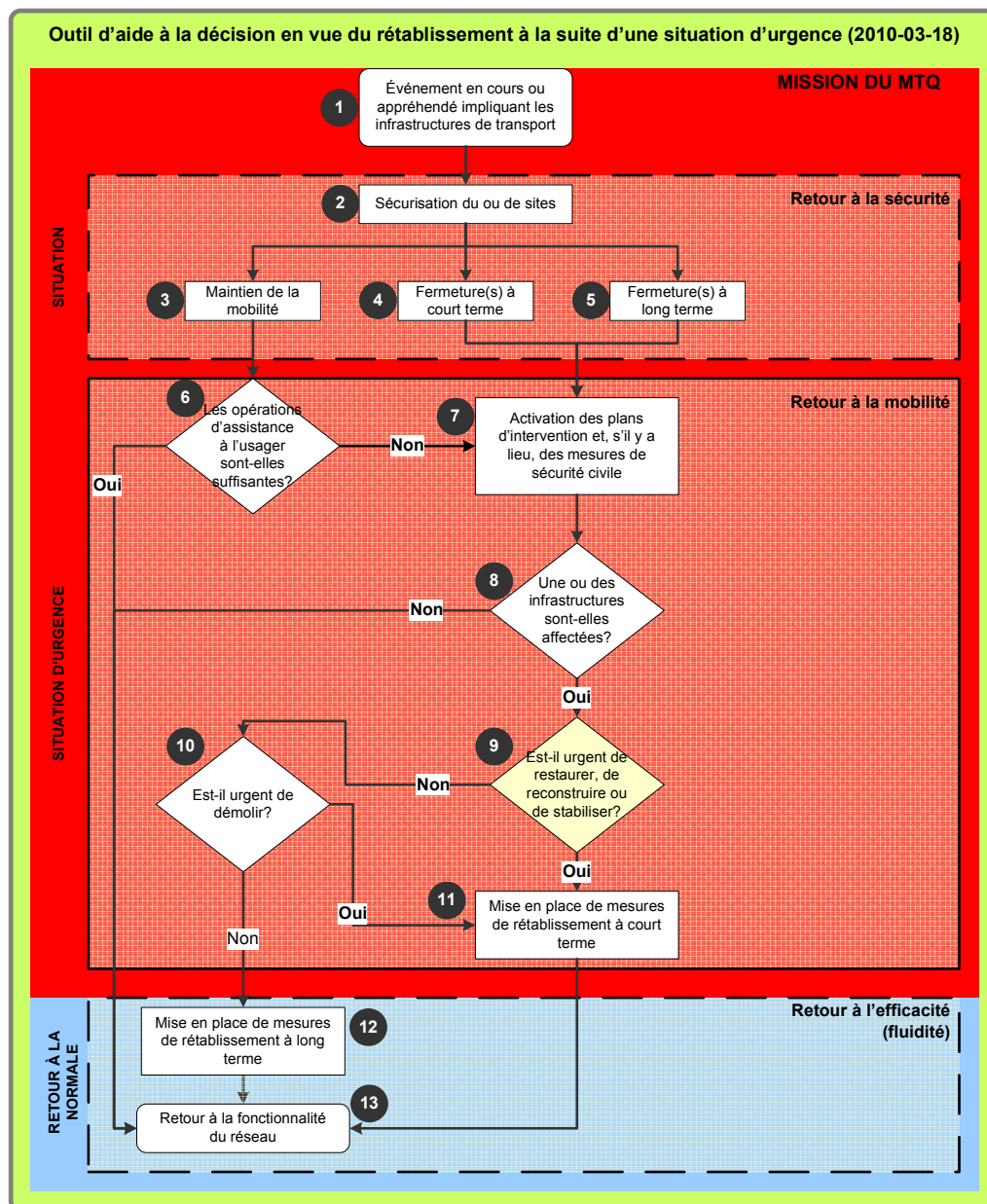


Tableau explicatif du logigramme

LE RETOUR À LA SÉCURITÉ		
N°	Action	Descriptif
1	Événement	L'événement est une situation qui nécessite de la part du MTQ la mise en œuvre d'actions rapides; cela est notamment le cas lorsqu'un événement a eu lieu et que des infrastructures de transport ont été endommagées ou lorsqu'une infrastructure n'est plus jugée sécuritaire à la suite d'une inspection ou de la surveillance du réseau.
2	Sécurisation du site	La mission première du MTQ est d'offrir aux usagers des systèmes de transport sécuritaire. Dans cette perspective, dès leur arrivée sur les lieux, les intervenants du MTQ doivent procéder à une analyse de la situation et évaluer les besoins. Pour ce faire, ils considèrent notamment : - le niveau de sécurité des usagers; - l'état de la fluidité de la circulation; - les risques; - les délais d'intervention requis. Cette analyse leur permet d'apporter une réponse adaptée, notamment en regard à la sécurisation des lieux. Dans pratiquement tous les cas, les mesures de sécurisation apportées généreront des conséquences négatives, soit pour les usagers, soit pour les opérations. Par exemple, en fermant une voie pour sécuriser, on crée de la congestion. En invitant les usagers à limiter leurs déplacements lors d'une pluie verglaçante, on nuit aux opérations de déglacage car l'efficacité des fondants est proportionnelle au niveau de circulation. La fermeture complète d'un axe routier peut grandement nuire à la mobilité des usagers, seconde mission du MTQ.
3	Maintien de la mobilité	Devant une situation d'urgence, les gestionnaires du MTQ réagissent généralement en acceptant que le niveau de sécurité des usagers soit abaissé du fait qu'ils prennent des mesures de sécurisation permettant que le risque demeure acceptable, à titre d'exemples : - une signalisation adaptée; - l'épandage de fondant et d'abrasif sur la chaussée; - une surveillance accrue du réseau affecté; - la sensibilisation des usagers, via les médias, à limiter leurs déplacements ou à faire preuve de prudence; - la fermeture d'une voie; - etc. Les conséquences reliées à la diminution du niveau de sécurité (tout de même à un niveau acceptable) sont moindres que celles reliées à l'immobilité; fermer un axe routier est une décision importante qui comporte son lot de désavantages. Fermer une route paralyse une partie du territoire et peut affecter, par effets domino, l'ensemble de la province en retardant la livraison de marchandises; il ne faut pas négliger

LE RETOUR À LA SÉCURITÉ		
N°	Action	Descriptif
		non plus le fait que les opérations de mesures d'urgence sont menacées (pompiers-ambulanciers-policiers). Il est donc difficilement justifiable pour le MTQ d'opter pour la fermeture de son réseau, à moins que la sécurité des usagers soit compromise.
4	Fermeture (s) à court terme	Certaines situations d'urgence peuvent nécessiter la fermeture temporaire d'un axe routier lorsque la sécurité des usagers est compromise, à titre d'exemple : - des conditions climatiques difficiles; - un accident routier; - un déversement de matières dangereuses; - etc. Dans certains autres cas, ce sont les mesures d'urgence elles-mêmes qui nécessitent la fermeture temporaire d'un axe routier, par exemple le déglacage de la supersignalisation aérienne, lors d'une accumulation de 25 mm et plus de verglas ou encore une enquête menée par les services policiers à la suite d'un accident routier. Dans tous les cas de fermeture temporaire, le but est de rétablir le plus rapidement possible la mobilité. Fermeture à court terme : environ 24 à 48 heures au maximum. * Dans le tome V sur la signalisation routière, on parle d'une fermeture de courte durée pour 4-24 h. Longue durée = plus de 24 h.
5	Fermeture (s) à long terme	Certains événements obligent le MTQ à fermer un tronçon routier où un ouvrage d'art pour plusieurs jours, voire des semaines et des mois. Cela est notamment le cas lorsque l'intégrité de l'infrastructure est menacée. Quelques exemples : - un glissement de terrain impliquant une section du réseau routier; - un tremblement de terre; - des pluies diluviennes et des inondations; - le bris d'un ouvrage d'art suivant un embâcle ou une débâcle; - etc. Certaines situations peuvent aussi nécessiter la fermeture à long terme d'infrastructures à la suite d'une inspection si on constate que : - possibilité de mouvement de sol à proximité d'une infrastructure; - faiblesse d'une infrastructure pour raison intrinsèque; - un pont menacé de s'écrouler; - affouillement des fondations; - un doute est posé quant à l'intégrité de l'infrastructure.

LE RETOUR À LA MOBILITÉ		
N°	Action	Descriptif
6	Assistance à l'utilisateur	L'assistance à l'utilisateur est une intervention nécessaire pour assurer la protection des usagers en difficulté (panne, accident, etc.) ou circulant sur le réseau (présence de débris, etc.). Ces opérations constituent la majeure partie des interventions d'urgence du MTQ. Elles conduisent généralement au rétablissement de la fonctionnalité du réseau dans de courts délais.
7	Activation des plans d'intervention et, s'il y a lieu, des mesures de sécurité civile	Lorsqu'il doit y avoir une ou des fermetures, partielles ou complètes, temporaires ou à long terme, un ou des plans d'intervention doivent être activés. Ces derniers prévoient : - la mise en œuvre des procédures établies en situation d'urgence spécifique du MTQ (gestion de la circulation, communication, etc.); - la collecte et la transmission des informations requises; - le processus de fermeture complète ou partielle de routes; - le maintien de la circulation (chemins de détour, plan de message); - dans certains cas la mise en place d'un moyen de transport alternatif pour redonner la mobilité (traversier en remplacement d'un pont par exemple). Lorsque la situation d'urgence le nécessite, des mesures de sécurité civile peuvent également être mises en œuvre, notamment les mécanismes de coordination à l'échelle d'une DT et/ou à l'échelle ministérielle et de toute activité réalisée dans ce cadre ainsi que le déploiement en tout ou en partie de la mission « Transport » du PNSC.
8	Infrastructure(s) affectée(s)	Une infrastructure est dite affectée lorsqu'elle est défaillante à la suite d'un événement ou menacée par une situation appréhendée. À ce moment, elle ne remplit plus ou ne remplira plus correctement sa fonction. On ne peut juger de son niveau de sécurité.
9	Urgence de restaurer, reconstruire ou de stabiliser	Dépendamment de l'infrastructure en cause, il pourrait s'avérer urgent de la restaurer ou de la démolir et la reconstruire dans les plus brefs délais. S'il s'agit d'un événement qui affecte l'environnement de l'infrastructure, il pourrait également s'avérer urgent de réaliser des travaux de stabilisation. Trois orientations encadrent les circonstances dans lesquelles l'urgence peut être invoquée pour restaurer, reconstruire ou stabiliser l'environnement d'une infrastructure à la suite d'une situation d'urgence telle que définie au point 1 : - La sécurité des personnes - La protection des infrastructures - La circulation des services d'urgence Il est URGENT de restaurer, de reconstruire ou de stabiliser dans les circonstances suivantes : 1. Il n'y a aucun autre moyen de recouvrir la mobilité des usagers ET des

LE RETOUR À LA MOBILITÉ		
N°	Action	Descriptif
		personnes et leur résidence permanente ou une ou des entreprises sont isolées 2. La mobilité des usagers est recouvrée via un chemin de détour ou un moyen alternatif SAUF QUE 3. L'indisponibilité de l'infrastructure cause une congestion telle que l'efficacité des services d'urgence est compromise OU 4. L'augmentation du débit de circulation sur le chemin de détour menace la sécurité des personnes ou l'intégrité des infrastructures sur le chemin de détour OU 5. La longueur et/ou la durée du chemin de détour engendrent des problématiques importantes aux services d'urgence⁵² OU L'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement
10	Urgence de démolir	Advenant qu'il ne soit pas urgent de restaurer ou de reconstruire une infrastructure ou de stabiliser l'environnement de l'infrastructure, il pourrait s'avérer nécessaire de la démolir en urgence, notamment lorsque la sécurité et/ou l'intégrité de l'obstacle franchi est menacée.
11	Mise en place de mesures de rétablissement court terme	Le rétablissement à court terme consiste à restaurer, à reconstruire, à démolir l'infrastructure ou à stabiliser son environnement en URGENCE. L'objectif est de mettre en place les mesures TEMPORAIRES OU DÉFINITIVES qui permettront la reprise de la mobilité le plus rapidement, dans les circonstances dictées au point 9. Le rétablissement à court terme fait partie des opérations de mesures d'urgence et/ou de sécurité civile. Mesures temporaires : lorsque l'infrastructure doit être entièrement reconstruite et qu'en ce sens, diverses analyses doivent être réalisées au préalable (analyse géotechnique, plan et devis, etc.) et que les travaux peuvent s'échelonner sur plusieurs mois, des mesures temporaires de restauration doivent être envisagées en urgence. Le but est de rétablir le plus rapidement possible la mobilité dans les circonstances dictées au point 9. La reconstruction définitive de l'infrastructure ne sera alors pas traitée en urgence puisque la mobilité est rétablie suivant la mise en œuvre des mesures temporaires. Retour à la mobilité : selon l'ampleur des travaux à déployer pour rétablir la mobilité lorsque les circonstances dictées au point 9 s'appliquent, il peut être envisagé de reconstruire ou de restaurer en partie l'infrastructure affectée en invoquant l'urgence. Le but est de rétablir la mobilité et non pas l'efficacité (par exemple, une route peut être refaite en urgence alors que l'asphaltage peut être traité via le rétablissement à long terme).

⁵² À titre d'exemple, les orientations du MSP en matière de couverture incendie dictent que le temps de réponse est de 10 minutes lors d'un appel incendie. Les services incendies calculent leurs déplacements au rythme de 1 km à la minute.

LE RETOUR À L'EFFICACITÉ (FLUIDITÉ)		
N°	Action	Descriptif
12	Mise en place de mesures de rétablissement long terme	Le rétablissement à long terme concerne la restauration des conditions de vie normales de la population ainsi que des activités économiques et sociales de la communauté. Le rétablissement à long terme peut s'étaler sur plusieurs mois, voire des années. Il est question de restaurer, de reconstruire et/ou de démolir les infrastructures jugées préalablement non urgentes à rétablir ou de compléter les travaux amorcés lors du rétablissement à court terme, en vue du retour à l'efficacité (fluidité) du réseau. Le rétablissement à long terme n'est pas inclus dans les opérations de mesures d'urgence et/ou de sécurité civile. Ainsi, la situation d'urgence se termine à la suite de la sécurisation des lieux et de la mise en place des moyens pour redonner la mobilité. Lorsque plusieurs sites doivent faire l'objet d'une restauration, d'une reconstruction ou d'une stabilisation et que les ressources humaines et matérielles sont plutôt limitées, il convient d'établir une liste de priorité de recouvrement de l'efficacité. L'indice socio-économique (ISE) des ouvrages d'art peut être un outil pour soutenir la prise de décision. L'ISE réfère à l'évaluation de l'importance de l'ouvrage d'art comme bien et service au sein de la société. Plus un ouvrage d'art atteint un ISE élevé, plus les conséquences advenant sa perte sont importantes, notamment en pertes de vies, diminution de la mobilité, répercussions économiques, couverture médiatique, impact sur la réputation de l'organisation.
13	Rétablir la fonctionnalité du réseau	À la toute fin, la fonctionnalité du réseau est recouvrée. La fonctionnalité est le résultat de : sécurité + mobilité + efficacité.

Annexe XII — Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile et centres auxiliaires

- Le Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile est situé dans la salle des mesures d'urgence du Centre intégré de gestion de la circulation de la Direction de la Capitale-Nationale au 475, boulevard de l'Atrium, 3^e étage, Québec.
- Les centres auxiliaires sont situés au :
 - 700, boulevard René-Lévesque Est, salle 27.30, 27^e étage, Québec;
 - Centre de services de Boucherville, 1, boulevard de Mortagne, Boucherville.

Annexe XIII — Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01 concernant la fermeture de routes à l'entretien du MTQ lors de tempêtes de neige ou de situations d'urgence pouvant affecter la sécurité des usagers

La *Position ministérielle PO-01 et Procédure PR-01* sont disponibles sur le site intranet du MTQ à cette adresse : <http://intranet/Orientation-reglementation/Pages/Orientations-Ministerielles.aspx>, dans « Orientations en gestion des infrastructures de transport ».

Annexe XIV — Liste des animateurs de débriefage accrédités par le Centre de coordination de la sécurité civile

+

Direction générale	Direction	Animateur(s) accrédité(s)	Date de l'accréditation ou de la formation
DGT	Abitibi-Témiscamingue	Luc Adam	2015-05-26
		Mélanie Arcand	2015-05-26
		Jaclin Bégin	2015-05-26
		Lucie Pépin	2015-05-26
	Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	Martine Lévesque	2010-06-15
		Lise Therriault	2010-06-15
	Capitale-Nationale	Gaétan Hudon	2010-06-15
		Alain Tremblay	2014-10-24
		Bruno Turmel	2010-06-15
	Chaudière-Appalaches	Lyne Robidoux	2010-06-15
		Marie-Pier Vachon	2010-06-15
	Côte-Nord	Rémi Beaulieu	2014-04-24
		Isabelle Desjardins	2014-04-24
		Mario Lavoie	2014-04-24
		Annie Lévesque	2014-04-24
		Robert Marsan	2010-06-15
		Claude Pelletier	2014-04-24
		Mario Poitras	2014-04-24
		Claude Ramsay	2010-06-15
		Sonia Tremblay	2014-04-24
	Estrie	Hélène Beauchesne	2010-06-15
		Elaine Proulx	2010-06-15
	Est-de-la-Montérégie		
	Île-de-Montréal	Nathalie Larose	2010-06-15
		Marie-Élaine Rochon	2010-06-15

DGT	Laurentides-Lanaudière	Lise Lacroix	2015-06-11
		Catherine Laporte	2015-06-11
		Sylvie Marineau	2015-06-11
		Sabrina Morin	2015-06-11
		Ariane Thompson	2015-06-11
	Laval–Mille-Îles	Simon Bouchard	2015-06-11
		Robert Bucholc	2015-06-11
		Jean-Paul Deschaintre	2015-06-11
		Line Tremblay	2010-06-15
	Mauricie–Centre-du-Québec	Gaétan Charest	2010-06-15
		Richard Paquin	2010-06-15
	Ouest-de-la-Montérégie	Benoit Carreau	2010-06-15
		Alain Des Rochers	2010-06-15
	Outaouais	Guy Blanchette	2010-06-15
	Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	Pierre-Yves St-Gelais	2010-06-15
	Bureau de la coordination du Nord du Québec	Denis Audette	2010-06-15
		Lucie Pépin	2015-05-26
		Annick Poirier	2015-05-26
		Linda Quesnel	2015-05-26
	Opérations d'exploitation routière et aéroportuaire	Stéphane Dion	2010-06-15
DGIT	Centre de coordination de la sécurité civile	Johanne Barville	2014-10-21
		Sébastien Cloutier	2014-10-21
		Lynda Laroche	2014-10-21
		Marie-Christine Lorquet	2015-01-28
		David Pelletier	2014-10-21
		Étienne Quirion	2014-10-21
		Amélie Soucy	2015-04-23
DGTCPS	Parcs routiers	Antoine Huot	2014-10-21

Annexe XV — Fiche d’inscription des lots de travail pour les interventions reliées à l’activité normalisée en exploitation 6124-0 : « Activation des mesures de sécurité civile » (Niveau d’intervention 3)

La fiche qui suit est intégrale à la fiche préparée par la Direction du support aux opérations. La présentation a été modifiée en fonction du PMMUSC.

Création d’un lot (sans besoin) par unité administrative et par événement regroupant les opérations reliées à l’activité 6124-0 : Activation des mesures de sécurité civile (Niveau d’intervention 3).

- La dénomination du lot débutera par MSC (Sécurité civile) suivi d’un suffixe numérique (01) incrémenté à chaque création d’un nouveau lot. Il est important d’inscrire une description significative lors de la création du lot.
- La saisie des rapports d’activités :
 - Il est nécessaire d’inscrire la date réelle de l’événement sur le rapport.
 - Il est recommandé d’utiliser la zone commentaires du rapport d’activités et d’y consigner toutes informations pertinentes sur l’événement (on peut par exemple y décrire l’événement et /ou y inscrire les CS ou DT venus porter assistance).
 - Lorsqu’un CS demande assistance à une autre unité administrative tel un CS ou une DT, cette dernière doit transmettre au CS demandeur les coûts de ses interventions et les consigner au lot de travail de l’évènement créé par le CS demandeur.
- Ce lot doit contenir uniquement les informations reliées aux opérations décrites à l’activité : Mise en œuvre des mécanismes de coordination à l’échelle d’une direction territoriale et/ou ministérielle et de toutes activités réalisées dans ce cadre ainsi que du déploiement en tout ou en partie de la mission <transport> du Plan national de sécurité civile.
- Les dates de planification et d’exécution du lot de travail correspondent à la période couverte par l’évènement.

Annexe XVI — Liste des sigles et des acronymes



CCMSC	Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile
CCSC	Centre de coordination de la sécurité civile (MSP)
CGER	Centre de gestion de l'équipement roulant
CIGC	Centre intégré de gestion de la circulation
CMSC	Coordination ministérielle de la sécurité civile
CN	Canadien National
COG	Centre des opérations gouvernementales
COUS	Centre des opérations d'urgence sur le site
CRCG	Centre régional de coordination gouvernementale
CRQ	Contrôle routier Québec
CS	Centre de services
CSA	Association canadienne de normalisation (<i>Canadian Standards Association</i>)
CSCQ	Comité de sécurité civile du Québec
CSPQ	Centre de services partagés du Québec
CTQ	Commission des transports du Québec
DC	Direction des communications
DCRM	Direction des contrats et des ressources matérielles
DGIT	Direction générale des infrastructures et des technologies
DGT	Direction générale des territoires
DGSCSI	Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DLC	Direction du laboratoire des chaussées
DS	Direction des structures
DT	Direction territoriale
DTRM	Direction du transport routier des marchandises
DTPP	Direction du transport terrestre des personnes
DAIEP	Direction de l'audit interne et de l'évaluation de programmes
HQ	Hydro-Québec
IVS	Indice de vulnérabilité sismique
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MDDELCC	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MELS	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
M/O	Ministères, organismes (publics ou privés, fédéraux, provinciaux, municipaux, etc.)
MRC	Municipalité régionale de comté
MERN	Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles
MTESS	Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale
MFFP	Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MSSS	Ministère de la Santé et des Services sociaux
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMSC	Organisation municipale de sécurité civile
ORSC	Organisation régionale de sécurité civile
OSCQ	Organisation de la sécurité civile du Québec
PC-MTQ	Poste de commandement MTQ

PEIAGU	Protocole d'entente internationale d'aide à la gestion des urgences
PMMUSC	Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile
PMMUA	Plan ministériel de mesures d'urgence d'aéroport
PMSC	Plan municipal de sécurité civile
PNSC	Plan national de sécurité civile
PRMUSC	Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile
PRSC	Plan régional de sécurité civile (ministère de la Sécurité publique)
P/S	Produits et services
RAC	Règlement de l'aviation canadien
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAG	Service aérien gouvernemental
SGG	Service de la géotechnique et de la géologie
SHQ	Société d'habitation du Québec
SNT	Service de la normalisation technique
SPE	Service des politiques économiques
SQ	Sûreté du Québec
STQ	Société des traversiers du Québec
VHR	Véhicules hors routes

Annexe XVII — Procédure de révision et de mise à jour du PMMUSC

Chacun des exemplaires officiels du *Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile* (PMMUSC) est numéroté. Ce numéro correspond à un détenteur⁵³ unique.

Demande de révision ou de modification

Toute demande de révision ou de modification du PMMUSC doit être consignée dans le formulaire V-2512 « Proposition de modifications » et transmise au Centre de coordination de la sécurité civile (CCSC). La teneur des changements à apporter, le chapitre et la page ou les pages à remplacer doivent être clairement indiqués.

Page révisée

Lorsqu'une page du PMMUSC est révisée, celle-ci porte la date de la révision, laquelle apparaît au bas de la page.

Si la révision nécessite l'ajout de pages supplémentaires, la page révisée porte le numéro de la page qui lui est attribué dans le PMMUSC. Les pages subséquentes portent le même numéro de page suivi d'une lettre. Cela évitera de changer l'ensemble de la pagination du PMMUSC.

Exemple du bas d'une page non révisée

PMMUSC — 15 janvier 2008 — **19**

Exemples du bas d'une page révisée

PMMUSC — Révision :16 janvier 2008 — **19**

PMMUSC — Révision :16 janvier 2008 — **19 A**

20 — Révision :16 janvier 2008 — PMMUSC

⁵³ Détenteur : Le PMMUSC est remis à une personne de par les fonctions qu'elle occupe en mesures d'urgence ou de sécurité civile. Si cette personne devait quitter ses fonctions, le PMMUSC devrait alors être remis à la personne remplaçante.

Suivi de la mise à jour du PMMUSC

Chacun des détenteurs d'un exemplaire officiel du PMMUSC recevra par courriel les pages révisées.

La version complète du PMMUSC à jour (contenant les pages révisées) est déposée dans le site Internet du MTQ en version PDF. Les personnes qui désirent imprimer uniquement les pages révisées pourront se les procurer également par Internet.

Instructions pour la mise à jour par les détenteurs du PMMUSC

Sur réception de pages révisées, les détenteurs du PMMUSC devraient suivre la procédure suivante :

1. Vérifier les pages révisées jointes au courriel d'envoi pour s'assurer que toutes les pages indiquées dans le courriel sont reçues.
2. S'il manque une page, en aviser le CCSC.
3. Enlever et détruire les pages à remplacer dans leur exemplaire du PMMUSC.
4. Intégrer les pages révisées à leur exemplaire du PMMUSC.

Mise à jour annuelle

L'ensemble du PMMUSC est mis à jour annuellement, au cours du premier trimestre.

Au moment de la mise à jour annuelle, la pagination est alors revue en entier. La liste des détenteurs officiels est également révisée.

Chacun des détenteurs d'un exemplaire officiel du PMMUSC en recevra la mise à jour. Il est de leur responsabilité de classer les sections du PMMUSC dans leur reliure à anneaux.

D'autre part, les détenteurs d'une version imprimée maison pourront consulter la mise à jour complète du PMMUSC en version PDF dans le site Internet du MTQ. Ils auront la responsabilité de se la procurer.