

ANNEXE 11-2

**MTQ, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue – Plan régional de mesures
d'urgence et de sécurité civile**

Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile

Direction de l'Abitibi-Témiscamingue

Révisé le 20 mars 2013

Préparé par la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

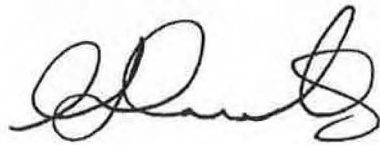
Le mot du coordonnateur régional en sécurité civile

Il me fait plaisir de vous présenter le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile de la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue qui a récemment été actualisé afin de répondre aux besoins du territoire quant à la gestion des risques.

Je tiens à remercier le groupe de travail qui a travaillé d'arrache-pied à recueillir l'information pertinente afin de mettre en œuvre un processus de gestion des risques pour notre direction territoriale.

Ce groupe de travail a identifié l'ensemble des risques existants sur le territoire : inondations, glissements de terrain, vents violents, brouillard, etc. Une fois cette caractérisation du milieu complétée, le groupe a mis à jour les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement permettant l'élimination ou l'atténuation des risques.

Je vous invite à prendre connaissance de ce plan et à l'intégrer dans vos opérations, que ce soit dans le domaine de la conception, la construction, l'exploitation ou l'entretien afin que nous demeurions l'un des chefs de file en matière de sécurité civile en région.



Yves Coutu, ing.
Directeur de l'Abitibi-Témiscamingue

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

La liste des détenteurs du PRMUSC

001	Coordonnateur régional en sécurité civile
002	Service de la sécurité civile
003	Coordonnatrice régionale adjointe
004	Répondant régional en sécurité civile
005	Répondant régional en communication
006	Centre régional de coordination
007	Centre régional auxiliaire / CS de Rouyn
008	Centre de services de Val d'Or
009	Centre de services de Rouyn-Noranda
010	Centre de services d'Amos
011	Centre de services de Macamic
012	Centre de services de Ville-Marie
013	Service des inventaires et plan

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

La liste des sigles et des acronymes

CGER	Centre de gestion de l'équipement roulant
CIGC	Centre intégré de gestion de la circulation
CMSC	Coordination ministérielle de la sécurité civile
CN	Canadien National
COG	Centre des opérations gouvernementales
COR	Centre des opérations régionales
COUS	Centre des opérations d'urgence sur le site
CS	Centre de services
CTQ	Commission des transports du Québec
DC	Direction des communications
DCRM	Direction des contrats et des ressources matérielles
DGIT	Direction générale des infrastructures et des technologies
DGMO	Direction générale de Montréal et de l'Ouest
DGSCSI	Direction générale de la sécurité civile et de la sécurité incendie
DLC	Direction du laboratoire des chaussées
DS	Direction des structures
DT	Direction territoriale
DTRM	Direction du transport routier des marchandises
DTTP	Direction du transport terrestre des personnes
IVS	Indice de vulnérabilité sismique
M/O	Ministères, organismes (publics ou privés, fédéraux, provinciaux, municipaux, etc.)
MDDEP	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs
MELS	Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport
MRC	Municipalité régionale de comté
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et de la Faune
MSP	Ministère de la Sécurité publique
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMSC	Organisation municipale de sécurité civile
ONR	Ontario Northland Railway
ORSC	Organisation régionale de sécurité civile
OSCQ	Organisation de sécurité civile du Québec
PEIAGU	Protocole d'entente internationale d'aide à la gestion des urgences
PMUA	Plan 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 (MTQ)
PRSC	Plan régional de sécurité civile (ministère de la Sécurité publique)
RAC	Règlement de l'aviation canadien
RCSA	Règlement aérien sur la sûreté aérienne
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAG	Service aérien gouvernemental
SQ	Sûreté du Québec
SSC	Service de la sécurité civile
VHR	Véhicules hors routes

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

La procédure de révision et de mise à jour du PRMUSC

Chacun des exemplaires officiels du Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile (PRMUSC) est numéroté. Ce numéro correspond à un détenteur¹ unique.

Demande de révision ou de modification

Toute demande de révision ou de modification du PRMUSC doit être transmise à Gaétane Normand, répondante régionale en sécurité civile. 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 PRMUSC 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 PRMUSC. Les pages subséquentes portent le même numéro de page suivi d'une lettre. Cela évitera de changer l'ensemble de la pagination du PRMUSC.

Exemple du bas d'une page non révisée

Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile Direction de l'Abitibi-Témiscamingue	15 janvier 2008	19
--	-----------------	-----------

Exemples du bas d'une page révisée

Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile Direction de l'Abitibi-Témiscamingue	Révision : 15 janvier 2008	19
--	----------------------------	-----------

Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile Direction de l'Abitibi-Témiscamingue	Révision : 15 janvier 2008	19 A
--	----------------------------	-------------

20 B	Révision : 15 janvier 2008	Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile Direction de l'Abitibi-Témiscamingue
-------------	----------------------------	--

¹ Détenteur : Le PRMUSC 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 PRMUSC devrait alors être remis à la personne remplaçante.

Suivi de la mise à jour du PRMUSC

Chacun des détenteurs d'un exemplaire officiel du PRMUSC recevra par courriel les pages révisées.

La version complète du PRMUSC à jour (contenant les pages révisées) est déposée dans livelink de la DAT en version PDF. Les personnes qui désirent imprimer uniquement les pages révisées pourront se les procurer également par livelink.

Instructions pour la mise à jour par les détenteurs du PRMUSC

Sur réception de pages révisées, les détenteurs du PRMUSC 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 Gaétane Normand, responsable du PRMUSC en territoire, Gaetane.Normand@mtq.gouv.qc.ca.
3. Enlever et détruire les pages à remplacer dans leur exemplaire du PRMUSC.
4. Intégrer les pages révisées à leur exemplaire du PRMUSC.

Mise à jour annuelle

L'ensemble du PRMUSC est mis à jour annuellement, en février.

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 PRMUSC en recevra la mise à jour. Il est de leur responsabilité de classer les sections du PRMUSC dans leur reliure à anneaux.

Table des matières

Le mot du coordonnateur régional en sécurité civile	iii
La liste des détenteurs du PRMUSC	v
La liste des sigles et des acronymes	vii
La procédure de révision et de mise à jour du PRMUSC	ix
Introduction	xv
La mission du ministère des Transports du Québec.....	xv
La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue	xvii
Le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile	xix
Les objectifs spécifiques du PRMUSC.....	xix
Le processus régional de gestion des risques naturels et anthropiques	xx
La portée du PRMUSC.....	xxii
Les clientèles visées dans le PRMUSC	xxii
Partie 1 — La sécurité civile	1
Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec.....	3
1.1 Une responsabilité partagée	3
1.2 L'organisation de la sécurité civile au Québec.....	5
1.2.1 L'organisation municipale de sécurité civile	5
1.2.2 L'organisation régionale de sécurité civile	5
1.2.3 L'organisation de sécurité civile du Québec.....	6
1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec.....	6
1.3 La planification de la sécurité civile au Québec.....	7
1.3.1 Le schéma de sécurité civile et le Plan de sécurité civile de la municipalité.....	7
1.3.2 Le Plan régional de sécurité civile.....	7
1.3.3 Le Plan national de sécurité civile	7
1.4 Vers le développement d'une culture de la sécurité civile au Québec	8
1.5 La sécurité civile : une dimension essentielle pour un développement durable.....	9
1.6 La sécurité civile : une réponse aux obligations définies dans le Plan de modernisation de l'État 2004-2007	10
Chapitre 2 — Les mesures d'urgence et de sécurité civile au MTQ	11
2.1 La coordination locale des mesures d'urgence.....	11
2.2 La coordination régionale de sécurité civile	12
2.3 La coordination ministérielle de la sécurité civile	12
Partie 2 — Les mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement.....	1
Chapitre 3 — Les mesures de prévention	5
3.1 Les mesures de prévention générales	5
3.1.1 Les lois et règlements	5
3.1.2 Les normes ministérielles.....	5
3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives	5
3.1.4 La culture de la sécurité civile	6
3.2 Les mesures de prévention particulières	6
3.3 Les services de la DT engagés dans les mesures de prévention	6

Chapitre 4 — Les mesures de préparation	7
4.1 La clarification des rôles et des responsabilités concernant les mesures d'urgence et la sécurité civile	9
4.1.1 Les sous-ministres adjoints et le directeur général (DGSG).....	10
4.1.2 Le coordonnateur régional en sécurité civile et le coordonnateur régional adjoint en sécurité civile	11
4.1.3 Le coordonnateur local en mesures d'urgence et le coordonnateur local adjoint en mesures d'urgence	13
4.1.4 Le responsable d'activité de soutien régional rattaché à la mission « Transport »	14
4.1.5 Le répondant régional en sécurité civile.....	15
4.1.6 Répondant régional en communication — (l'agent de liaison à la mission « Communication » - Services Québec)	17
4.1.7 Le contremaître (chef des opérations)	18
4.1.8 Le gérant de site.....	19
4.1.9 Le soutien au gérant de site	21
4.1.10 L'intervenant de première ligne	22
4.2 La mise en œuvre de la mission « Transport » dans la DT	23
4.3 La coordination des actions et la concertation des partenaires.....	23
4.4 La planification des mesures d'urgence et de sécurité civile	24
4.4.1 Les plans de mesures d'urgence d'aéroport du MTQ.....	24
4.5 Le prêt de personnes-ressources entre DT	24
4.6 La formation aux employés engagés dans les mesures d'urgence et de sécurité civile.....	24
4.7 Le Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence	25
4.8 L'Accès prioritaire à la composition (système APC)	25
4.9 Le monitoring du réseau routier	25
4.10 La surveillance des structures.....	26
4.11 Adjudication de contrats lors d'une situation d'urgence.....	27
4.11.1 L'Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence	27
4.12 Les ententes conclues avec les fournisseurs	27
4.13 Les autres mesures de préparation particulière.....	27
4.14 Les services de la DT engagés dans les mesures de préparation	28
 Chapitre 5 — Les mesures d'intervention.....	 29
5.1 Les mesures d'intervention générales	30
5.1.1 Les mesures d'urgence et de sécurité civile	31
5.1.2 Les centres de gestion	69
5.1.3 Le port de la veste de sécurité identifiée « gérant de site ».....	70
5.1.4 La mise en branle du processus régional d'alerte et de mobilisation	70
5.1.5 La démobilisation	71
5.1.6 La circulation et le traitement de l'information à l'interne	75
5.1.7 Le processus de coordination des communications	77
5.2 Les services de la DT engagés dans les mesures d'intervention	82
5.3 Les mesures d'intervention particulières.....	82
5.3.1 Accident ou un incident d'aéroport.....	85
5.3.2 Accident ferroviaire.....	89
5.3.3 Accident routier.....	91
5.3.4 Blocus d'une route.....	93
5.3.5 Conditions climatiques difficiles.....	95
5.3.6 Déversement de matières dangereuses (déversement liquide)	99
5.3.7 Objet suspect.....	101
5.3.8 Éboulement ou avalanche.....	107
5.3.9 Affaissement.....	109

5.3.10	Érosion ou glissement de terrain.....	111
5.3.11	Tremblement de terre.....	113
5.3.12	Accumulation d'eau ou inondation	119
5.3.13	Incendie ou explosion.....	121
5.3.14	Autres risques	125
Chapitre 6 — Les mesures de rétablissement.....		127
6.1	Le rétablissement à court terme des infrastructures essentielles.....	127
6.2	Le rétablissement à long terme des biens et services essentiels.....	128
6.3	Les mesures de rétablissement destinées aux intervenants et à l'organisation.....	128
6.3.1	Le retour d'expérience (débriefing).....	128
6.3.2	L'audit.....	129
6.3.3	Le rapport d'événement	129
6.3.4	Le suivi et la rétroinformation	130
6.4	Les mesures concernant le remboursement des dépenses	131
6.5	La reddition de comptes.....	131
6.6	Les services de la DT engagés dans les mesures de rétablissement.....	131
Les annexes.....		1
Annexe I — Vocabulaire		3
Annexe II — Loi sur la sécurité civile et les règlements		15
Annexe III — Lois administrées par le ministre des Transports du Québec.....		19
Annexe IV — Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence		21
Annexe V — 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		39
Annexe VI — Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence		41
Annexe VII — Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile		51
Annexe VIII — Bottin téléphonique		57
Annexe IX — Cadre territorial de gestion du monitoring sur le réseau et processus ministériel en monitoring des structures		59
Annexe X — Adresses des centres de coordination régional et auxiliaire		61
Annexe XI — Liste des activités normalisées en monitoring		63
Annexe XII — Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 2 et Position ministérielle <i>Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route</i>		65
Annexe XIII — Aléas		69
Annexe XIV — Mesures de traitement potentielles		79
Annexe XV — Évaluation de pertinence.....		81
Annexe XVI — Fiche – Génératrice d'urgence.....		83

Liste des tableaux

Tableau 1	— Infrastructures régionales de transport des personnes et des marchandises
Tableau 2	— Liste des risques en sécurité civile de la DAT
Tableau 3	— L'expertise de la DAT en matière de prévention
Tableau 4	— L'expertise de la DAT en matière de préparation
Tableau 5	— Les couleurs utilisées dans les logigrammes
Tableau 6	— La nature opérationnelle ou stratégique d'un dossier
Tableau 7	— L'expertise de la DAT en matière d'intervention
Tableau 8	— Les aéroports du Ministère (code d'identification)
Tableau 9	— La coloration du béton suivant la température estimée
Tableau 10	— La dégradation des matériaux en fonction de la température
Tableau 11	— L'expertise de la DAT en matière de rétablissement

Liste des figures et cartes

Figure 1 — Le processus de gestion des risques

Figure 2 — Les mesures d'intervention générales

Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes

Figure 4 — Processus d'alerte et de mobilisation en mesures d'urgence et de sécurité civile

Figure 5 — Le contenu des logigrammes

Figure 6 — Plan d'alerte et de mobilisation lors d'un tremblement de terre

Carte 1 — Aéroports et héliports du MTQ

Introduction

La mission du ministère des Transports du Québec

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

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

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

**La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue - Région 08 –
Abitibi-Témiscamingue**

**Tableau 1 - Infrastructures régionales de transport des personnes
et des marchandises**

Superficie : 65 000 km²

Population : 146 700 personnes

PRINCIPAUX LIENS ROUTIERS		TRANSPORT FERROVIAIRE	
101 relie l'Ontario à l'Abitibi-Témiscamingue 388 relie l'Ontario à l'Abitibi-Témiscamingue 109 relie la Baie James à l'Abitibi-Témiscamingue (km 0 à 224) 111 relie Val-d'Or à La Sarre 113 relie le Saguenay à l'Abitibi-Témiscamingue (km 0 à 190) 117 relie les Laurentides et l'Outaouais à l'Abitibi-Témiscamingue ainsi que l'Ontario à l'Abitibi-Témiscamingue		Canadien National (CN-CFILINQ)) Ontario Northland Railway (ONR) Ottawa Valley Railway (OVR)	
		TRANSPORT MARITIME	
		N/A	
RÉSEAU ROUTIER (Entretenu par le MTQ)		TRANSPORT AÉRIEN (aéroports)	
Type	Longueur pondérée (km)	Municipaux	5 (Amos, La Sarre, Rouyn-Noranda, Senneterre et Val-d'Or)
Autoroutier	0	Intermunicipal	0
National	1 032	MTQ	2
Régional	255	(Saint-Bruno-de-Guigues et Matagami)	
Collecteur	751	Fédéral	0
Chemins d'accès aux ressources	241	TRANSPORT SCOLAIRE	
Accès localités isolées	1	Autobus	314
Total	2 280		
STRUCTURES		TRANSPORT EN COMMUN	
Structures entretenue par le MTQ/mun.	489	OMIT (autobus R.-N et taxis V.-D.)	2 5 à 8
Structures fédérales	1	± passagers transportés/an	173 898
Compagnie de chemin de fer	5		
Centre EHQ	2		
INFRASTRUCTURES RÉCRÉOTOURISTIQUES		TRANSPORT ADAPTÉ	
Km de circuit cyclable	795	Organismes intermunicipaux de transport adapté	8
Km (été) – km (hiver) de sentier de quad	628	Véhicules adaptés (autobus et taxis)	21 4
Km de sentiers de motoneige	2 776	± passagers transportés/an	122 105

La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue

La Direction de l'Abitibi-Témiscamingue (DAT) assure une représentation du Ministère auprès de la clientèle de son territoire, soit la région de l'Abitibi-Témiscamingue, dont la superficie est d'environ 65 000 km². Ses responsabilités sont les suivantes :

- planifier et réaliser des projets d'infrastructure (amélioration, réfection, entretien, etc.);
- administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises;
- assurer la sécurité;
- établir et maintenir de bonnes relations avec les différents intervenants du territoire, qui sont les élus, les organismes du milieu et, finalement, les usagers de la route.

La DAT couvre l'ensemble du territoire de l'Abitibi-Témiscamingue par l'intermédiaire du bureau régional et des différents centres de services.

Le territoire de chacun des cinq centres de services correspond à celui de chacune des cinq MRC: (MRC d'Abitibi, MRC d'Abitibi-Ouest, Ville de Rouyn-Noranda, MRC de la Vallée de l'Or et MRC de Témiscamingue).

ORGANISATION TERRITORIALE

Le bureau régional, situé à Rouyn-Noranda, est composé de la direction ainsi que des trois services mentionnés ci-dessous. La **direction**, en tant que telle, regroupe le directeur et son adjointe administrative ainsi que le personnel du **Module – Communications**. Ce dernier est, en quelque sorte, la porte d'entrée de la DAT pour toutes les demandes générales et particulières des partenaires, du public et des médias.

SERVICE DES INVENTAIRES ET PLAN

Ce service étudie les besoins liés aux infrastructures et aux systèmes de transport. Il propose ensuite les mesures à prendre pour combler ces besoins. Il a un rôle de soutien dans la réalisation des travaux en fournissant une expertise en aménagement et en environnement. Finalement, il assure le lien entre la planification des transports et l'aménagement du territoire. Il se compose du Module – Inventaires et géomatique, du Module - Sécurité, planification, opportunités, chaussées et circulation ainsi que du Module – Environnement et aménagement du territoire.

SERVICE DES PROJETS

Ce service assure la conception, la préparation, la réalisation et le suivi des travaux routiers prévus dans la programmation de la direction. Il contrôle la qualité au cours de la réalisation des projets et voit aussi à l'inspection des ponts, viaducs et autres structures qui sont sur le territoire. Il exécute les activités d'arpentage et d'acquisition de biens immobiliers, et ce, de gré à gré ou par voie

d'expropriation. Finalement, il est chargé d'effectuer les réparations majeures des structures inspectées. Il est composé du Module – Activités immobilières, du Module – Arpentage, du Module – Assurance qualité, sols et chaussées, du Module – Préparation et surveillance de projets ainsi que du Module - Structures.

SERVICE DU SOUTIEN À LA GESTION

Ce service est composé de trois modules, lesquels sont responsables de la gestion des ressources humaines, informationnelles ainsi que financières et matérielles. Il soutient et conseille les autres services sur plusieurs plans.

La DAT compte également cinq centres de services qui travaillent en étroite collaboration avec elle :

- le Centre de services d'Amos;
- le Centre de services de Macamic;
- le Centre de services de Rouyn-Noranda;
- le Centre de services de Val-d'Or;
- et le Centre de services de Ville-Marie.

Le mandat des centres de services est d'assurer la planification, la programmation et la réalisation des activités d'entretien d'été et d'hiver de même que des activités d'exploitation des infrastructures de transport de leur secteur, soit en régie, soit à contrat par l'entremise d'entrepreneurs ou en collaboration avec les municipalités. Les centres de services ont aussi pour rôle d'assurer la gestion des corridors routiers en conformité avec les normes, les directives et les ententes en vigueur.

Ils sont également la porte d'entrée désignée au Ministère des clientèles locales en ce qui a trait aux demandes de renseignements touchant tous les volets du transport, plus particulièrement en matière d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport. Ils effectuent le traitement des réclamations pour dommages et des plaintes qui les concernent et réalisent les études sur la signalisation routière ainsi que les travaux d'inspection, d'installation et de modification des panneaux routiers.

À noter que le Centre de services de Ville-Marie est responsable du **Module - Exploitation du réseau (MER)** dont les employés sont basés au bureau régional à Rouyn-Noranda. Le MER a un rôle de soutien, particulièrement auprès des centres de services, afin d'uniformiser les processus de production. Aussi, en lien avec les autres services de la direction, il contribue à améliorer l'efficacité dans la livraison des produits et des services d'exploitation du réseau sur le territoire de l'Abitibi-Témiscamingue.

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

La DAT a entrepris la révision du Plan régional de mesures d'urgence. En plus de tenir compte des façons de faire préconisées dans le Plan régional de sécurité civile (PRSC), la version actualisée, nommée « Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile » (PRMUSC), intègre la notion de développement durable et elle est conforme aux principes de sécurité civile dictés par le ministère de la Sécurité publique (MSP)². Enfin, le PRMUSC s'inscrit dans la continuité du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*.

Le PRMUSC constitue donc l'une des mesures, prévoyant des actions en matière de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement, retenues par la DAT 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 la DAT afin d'être en mesure de livrer un service de qualité aux usagers de la route.

La première partie du PRMUSC 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 PRMUSC. 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 la DAT pour atténuer ou éliminer les risques mis en évidence lors de la démarche de gestion des risques en sécurité civile réalisée en 2008 et mise à jour en 2012.

Les objectifs spécifiques du PRMUSC

Dans le prolongement du *Cadre ministériel de gestion du monitoring du réseau routier*, la DAT met en œuvre les moyens décrits dans son PRMUSC 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;

² 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.

- resserrer les liens de collaboration avec les partenaires et les clients.

Le processus régional 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.

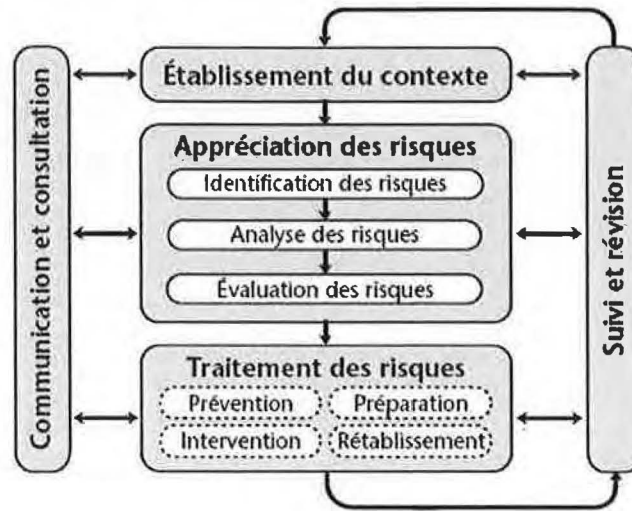
Les risques en sécurité civile concernent les événements ou phénomènes externes à l'organisation qui peuvent faire en sorte que la DAT ne soit plus en mesure d'assurer pleinement sa mission première. De plus, il est question de risques en sécurité civile au sein du MTQ dans la mesure où ce dernier peut intervenir dans son champ de compétence pour les atténuer ou les éliminer. Ces risques peuvent être naturels, anthropiques ou liés à la gouvernance. Le PRMUSC traite uniquement les risques naturels et anthropiques.

Le processus régional de gestion des risques naturels et anthropiques a été réalisé par la DT. La démarche régionale 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 civile³. Par ailleurs, la démarche de gestion des risques en territoire est le prolongement de la démarche ministérielle, réalisée en 2005.

³ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Gestion des risques en sécurité civile*, 2009.

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

Figure 1 — Le processus de gestion des risques



Le tableau 2 dresse la liste des risques en sécurité civile propres à la DAT.

Tableau 2 — Liste des risques en sécurité civile de la DAT

Risques naturels	Risques anthropiques
Érosion et glissement de terrain	Rupture de gazoduc
Tremblement de terre	Chute de ligne haute tension et fils aériens
Incendie de forêt	Déversement de matières dangereuses
Condition climatique difficile	Accident routier
Éboulement	Accident aérien
Affaissement	Blocus de routes
Inondation	Accident ferroviaire
	Rupture de barrage
	Incendie majeure et explosion

La portée du PRMUSC

Le PRMUSC ne contient actuellement pas tout ce que la DAT 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, et donc par la DAT considère tous les types d'aléas naturels et anthropiques que peuvent subir les infrastructures destinées aux usagers de la route⁴. 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 PRMUSC 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 de la DAT 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 en territoire. Voilà pourquoi le PRMUSC dresse la liste des mesures particulières appliquées dans le but d'atténuer ou d'éliminer ces risques.

Enfin, le PRMUSC expose les orientations ministérielles en matière de sécurité civile contenues dans le Plan ministériel de mesures d'urgence et de sécurité civile.

Les clientèles visées dans le PRMUSC

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

⁴ Le PRMUSC 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 Ministère. 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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Chapitre 1 — Le système de sécurité civile au Québec⁵

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

1.1 Une responsabilité partagée

La Loi sur la sécurité civile fait ressortir la nécessité d'un partage des responsabilités en matière de sécurité civile au sein de la société québécoise. En effet, le système de 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 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. 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.

⁵ 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 locales⁶. Elles connaissent le milieu, les besoins des citoyens et l'ensemble des ressources à leur disposition. Elles doivent assurer, en tout temps, le maintien des services essentiels sur leur territoire en mettant en place les mesures appropriées dans le but de contrer ou de minimiser les conséquences d'un sinistre.

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

- **Les ministères et organismes gouvernementaux⁸**

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

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

- **L'appareil gouvernemental**

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

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

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

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

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

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

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

1.2 L'organisation de la sécurité civile au Québec

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

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

1.2.1 L'organisation municipale de sécurité civile

L'Organisation municipale de sécurité civile (OMSC) constitue l'organisation responsable de la concertation et de la coordination dans la municipalité. Elle est coordonnée par le coordonnateur municipal de sécurité civile. Elle regroupe les gestionnaires des services responsables de cerner les facteurs de risque sur son territoire, d'adopter des mesures de prévention visant à les atténuer et d'élaborer le Plan 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.⁹

1.2.2 L'organisation régionale de sécurité civile¹⁰

Le territoire québécois étant découpé en régions administratives, il a été décidé de doter chacune d'elles d'une organisation permettant la coordination de

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

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

l'intervention gouvernementale en région. La coordination de l'Organisation régionale de sécurité civile (ORSC) est assumée par le directeur régional de la sécurité civile du ministère de la Sécurité publique, responsable de ce territoire. Il agit alors à titre de coordonnateur régional de la sécurité civile.

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

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 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 Québec¹¹.

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

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

1.2.4 Le Comité de sécurité civile du Québec¹²

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.

¹¹ Voir le *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25) pour de plus amples informations.

¹² *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 schéma de sécurité civile et le Plan municipal de sécurité civile

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

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

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 Plan national de sécurité civile (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

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

¹⁴ 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.

d'intervention et accélérer le rétablissement. Deux mesures caractérisent de façon particulière le PNSC : 1) le partage des responsabilités entre les ministères et les organismes gouvernementaux; et 2) la gestion des risques de sinistre.

- **Le partage des responsabilités**

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

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

- **La gestion des risques de sinistre**

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

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

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

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

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

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

En somme, l'évolution qui a marqué le domaine au cours des dernières décennies oblige à redéfinir la sécurité civile comme **l'ensemble des actions et des moyens mis en place à tous les niveaux de la société dans le but de connaître les risques de sinistre, d'éliminer ou de réduire les possibilités d'occurrence de ces derniers, d'atténuer leurs effets potentiels ou, au moment et à la suite d'un sinistre, de réduire les conséquences néfastes sur le milieu**. La finalité de la sécurité civile doit être de contribuer au maintien et à l'amélioration de la santé, de la sécurité et du bien-être de la communauté. Cette approche tient compte de l'ensemble des dimensions d'une communauté, des enjeux relatifs aux risques et des effets potentiels des sinistres. Elle nécessite le rejet de la pensée à court terme et favorise la prise en considération des risques dans les décisions prises au quotidien. De même, elle met en évidence la nécessité de miser sur le réseautage, la concertation, la collaboration, la communication et la coordination¹⁵.

1.5 La sécurité civile : une condition essentielle de développement durable¹⁶

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

Une municipalité, une région ou un pays frappé par un sinistre majeur est susceptible de voir sa prospérité économique, sa vitalité sociale et la qualité environnementale de son milieu diminuées sérieusement, parfois pour plusieurs années. Ainsi, par les décès et les blessures, les perturbations sociales et la destruction du capital d'investissements qu'elles peuvent causer, les catastrophes majeures interrompent ou ralentissent le processus de développement des collectivités touchées. Elles nécessitent notamment que des

¹⁵ MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Approche et principes en sécurité civile*, 2009.

¹⁶ *Ibid.*

fonds initialement destinés au développement soient réaffectés aux opérations d'urgence et à la reconstruction. Ce scénario met en évidence l'importance des mesures destinées à prévenir les sinistres dans l'atteinte d'un développement durable.

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

En somme, la Loi sur le développement durable établit un nouveau cadre de gestion pour tous les ministères, organismes et entreprises du gouvernement du Québec en vue de leur permettre d'intégrer davantage le développement durable dans l'exercice de leurs pouvoirs et responsabilités. Pour ce faire, les ministères et organismes 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 fondamentaux¹⁷, dont quelques-uns interpellent directement les intervenants en matière de sécurité civile :

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

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

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

¹⁷ Loi sur le développement durable.

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

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

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

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

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

2.1 La coordination locale des mesures d'urgence

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

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

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

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

2.2 La coordination régionale de sécurité civile

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

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

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

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

2.3 La coordination ministérielle de la sécurité civile

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

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

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

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

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

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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 PRMUSC 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.

Les mesures de prévention et de préparation permettent d'atténuer ou d'éliminer la probabilité d'occurrence des aléas identifiés ou encore de diminuer la vulnérabilité de la DAT envers ces aléas.

Pour leur part, les mesures d'intervention et de rétablissement permettent d'atténuer les conséquences de la manifestation des aléas sur les vulnérabilités de la DAT.

Les mesures de rétablissement à long terme visent également à atténuer ou à éliminer la probabilité d'occurrence des aléas ou de diminuer la vulnérabilité de la DAT envers ces derniers, complétant ainsi le cycle.

En somme, la mise en place de mesures de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement permet d'augmenter la capacité de résilience de la DAT, 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.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Chapitre 3 — Les mesures de prévention

La prévention est définie comme l'ensemble des mesures et des actions établies sur une base permanente, par la DAT, 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.

3.1 Les mesures de prévention générales

Dans la DAT, plusieurs mesures de prévention générales sont en place. Ces mesures sont dites générales puisqu'elles s'appliquent à l'ensemble des risques visant la DAT.

3.1.1 Les lois et règlements

En matière de prévention, la DAT applique les mesures prévues dans les lois et les règlements qui régissent le MTQ et qui établissent un certain nombre de critères et de balises pour guider ses actions de prévention relativement à la sécurité civile. De même, elle 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 elle est assujettie.

3.1.2 Les normes ministérielles

La DAT a le devoir de respecter les normes établies par le MTQ. Ces dernières permettent de tenir compte de divers risques, notamment le tremblement de terre, l'inondation ou le glissement de terrain, lorsque la DT planifie, conçoit, construit, exploite et entretient les infrastructures de transport routier, et aérien dont elle a la responsabilité.

3.1.3 Les programmes, politiques, positions et directives

La DAT a le devoir de mettre en pratique les programmes, les politiques, les positions et les directives élaborés par le MTQ. 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 et appliquées par la DAT.

Par ailleurs, la DT 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

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

- l'exercice de procédure d'alerte;
- la formation en sécurité civile;
- l'exercice régional avec les partenaires de l'ORSC.

3.2 Les mesures de prévention particulières

Des mesures de prévention particulières sont mises en place :

- Surveillance spécifique pour certains ponceaux jugés critiques nécessitant une inspection particulière;
- Signalisation augmentée par des chevrons et délinéateurs et affichage de vitesse réduite à 75 km/h :
 - o Rte 117.Tr 08 Sec 194, courbe Brière;
 - o Rte 117 Tr 07 Sec 110, Courbe rivière des Outaouais.

3.3 Les services de la DT engagés dans les mesures de prévention

Le tableau 3 donne le détail des services de la DAT responsables de l'application de mesures de prévention relatives aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 3 —Expertise de la DAT en matière de prévention

Unité administrative	Expertise
Module d'exploitation du réseau routier	Rapport pour les ponceaux critiques sous surveillance.
Centres de services	Monitoring du réseau routier. Inspection des ponceaux.
Service des projets	Infrastructures et structures (en collaboration avec les CS et le SIP). Sols et matériaux. Arpentage et géomatique.
Service des inventaires et du plan	Inventaire des actifs. Évaluation des données de la circulation.

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 de la DAT pour faire face efficacement aux situations d'urgence.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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 de la DAT en matière de mesures d'urgence et de sécurité civile, et ce, selon les niveaux de coordination locale et régionale.

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 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.

4.1.2 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.

4.1.3 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.

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

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

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

■ Avant un sinistre :

- contribuer au développement d'une culture de sécurité civile au sein des intervenants de son activité de soutien;
- faire l'inventaire des ressources disponibles et le mettre à jour et bien préparer les responsables internes et externes;
- conseiller le coordonnateur régional en sécurité civile dans son champ d'expertise, et lui fournir le soutien attendu;
- 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.

4.1.5 Le répondant régional en sécurité civile

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

Le répondant régional en sécurité civile doit :

■ Avant un sinistre :

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

■ **Pendant un sinistre :**

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

■ **Après un sinistre :**

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

4.1.6 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 » — Services Québec à l'échelle régionale ainsi que l'agent de liaison à la Sûreté du Québec. 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

4.1.7 Le chef des opérations

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 4.1.8);
- 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 inexistantes 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.

4.1.8 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, 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 (PC-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.²⁰

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.

²⁰ 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.

4.1.9 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 Centre de services 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 de 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.

4.1.10 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 :

- constater, valider et analyser l'information;
- signaler les besoins d'intervention au CIGC et appliquer le processus d'alerte et de mobilisation tel qu'il est défini au point 5.1.4;
- prendre les mesures qui s'imposent, lorsque requis, afin de sécuriser le site (signalisation, protection, fermeture) et porter assistance aux personnes en difficultés;
- jouer le rôle de gérant de site lorsque cela lui est demandé;
- recueillir l'information tout au long de l'événement;
- participer à la rédaction des rapports de surveillance et des rapports d'activités;
- participer à la rédaction du journal des opérations;
- prendre les mesures qui s'imposent afin de corriger la situation.

■ Après un sinistre :

- contribuer au rétablissement de la situation;
- participer à la séance de débriefing.

4.2 La mise en œuvre de la mission « Transport » dans la DT

La DAT a procédé à la mise en œuvre de la mission « Transport » en territoire. Pour ce faire, un plan d'action a été proposé au niveau ministériel et, par la suite, réalisé au sein de la DT. Les principales actions de la démarche étaient :

- Connaître les infrastructures de transport des personnes et des marchandises (terrestres, ferroviaires, aériennes et maritimes) de la région;
- Établir un processus d'alerte et de mobilisation pour le MTQ et les partenaires internes et externes;
- Compléter la charte des responsabilités pour les quatre mandats de la mission « Transport »;
- Connaître les produits et services considérés comme essentiels;
- Connaître les ressources disponibles selon le sinistre.

L'annexe VII présente les informations issues de la mise en œuvre de la mission « Transport » en territoire.

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.

Dans la DAT, des modalités de fonctionnement et de communication avec les partenaires sont en place, notamment :

- Elle tient à jour un bottin des partenaires de la mission « Transport » en territoire;
- Les partenaires peuvent être rapidement alertés, jour et nuit, en cas de sinistre;
- Des rencontres de sensibilisation peuvent avoir lieu lorsque cela est nécessaire, à l'échelle régionale.

D'autre part, au niveau régional, l'ORSC constitue une table interministérielle permettant 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, cette table constitue la plateforme appropriée pour faire part des problèmes éprouvés et pour les régler. La DAT siège à l'ORSC de l'Abitibi-Témiscamingue.

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

Outre le PRMUSC, d'autres plans existent à l'échelle régionale. Ils constituent des mesures de préparation retenues par la DAT pour atténuer ou éliminer divers risques.

Les points suivants font le recensement des plans actuellement en vigueur au sein de la DT.

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

Le MTQ a élaboré un canevas de base pour le Plan de mesures d'urgence d'aéroport (PMUA) afin d'aider les responsables des aéroports à réaliser leur PMUA conformément aux exigences de Sûreté et de Sécurité de Transports Canada.

La DAT est responsable des aérodromes suivants :

- Saint-Bruno-de-Guigues.
- Matagami.

Bien que les deux aérodromes ne soient pas soumis aux exigences de Transports Canada, les PMUA de ces aérodromes sont en cours de réalisation et seront finalisés sous peu.

4.5 Le prêt de personnes-ressources entre DT

Un mécanisme prévoit le prêt de personnes-ressources entre les DT, lorsque le besoin s'en fait sentir :

- 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.

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

En vue de satisfaire aux besoins de la population, la DAT compte sur des personnes compétentes et bien formées, capables d'intervenir dans de multiples situations d'urgence. Pour ce faire, divers programmes 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 au sein de la DT traite les aspects suivants :

1. « Introduction à la sécurité civile;
2. « Gestion d'un évènement »;
3. « Atelier de sensibilisation sur le processus de retour d'expérience »;
4. « Animation d'un débriefing ».

Outre ces formations, la DAT réalise, une fois aux deux ans, un exercice d'alerte afin de vérifier les processus établis.

4.7 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 IV présente le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence*.

4.8 L'Accès prioritaire à la composition (système APC)-Arrêt du système

Le programme *Accès prioritaire à la composition (APC)* a pris fin le 31 décembre 2010. Vu l'évolution des réseaux de télécommunication et la nouvelle technologie mise en œuvre par les compagnies de téléphonie, ces dernières ne prendront plus en charge l'APC.

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*. 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 XI.

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 panne.²¹

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.

Au sein de la DAT, le monitoring du réseau routier s'exerce de la façon suivante :

- Les événements sont rapportés au CIGC de Montréal, à l'aide d'un numéro de téléphone privé.
- Le CIGC achemine l'information à la personne visée, selon l'événement rapporté.

1) La DAT a élaboré un *Cadre territorial de gestion du monitoring sur le réseau routier* en lien avec le cadre ministériel et qui représente les besoins de surveillance du réseau de notre région, annexe IX.

2) La DAT a élaboré un Processus de communication avec la SQ.

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 Direction des structures (DS), sont disponibles pour répondre

²¹L'assistance à l'utilisateur est encadrée par le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur*, version 2, et la Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route*, lesquels sont présentés à l'annexe XII.

aux besoins en matière de soutien technique de la DAT lorsque survient une urgence qui implique une structure.

D'autre part, la DAT a identifié son responsable des structures en territoire en cas d'urgence.

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 (2.2.1, 2.2.2, 2.2.8, etc.). Les directives sont disponibles via l'intranet du MTQ.

4.11.1 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 VI.

4.12 Les ententes conclues avec les fournisseurs

La DAT et les CS de cette dernière possèdent l'inventaire de fournisseurs, ce qui leur permet d'avoir un portrait global de la situation. Ils ont également pris des ententes avec ceux-ci, où sont respectés les principes suivants :

- La DT détermine les modalités de fonctionnement avec ses fournisseurs.
- La DT et les CS doivent tenir à jour un bottin des fournisseurs.

4.13 Les autres mesures de préparation particulière

Les autres mesures de préparation particulière sont:

- Conditions climatiques difficiles :
 - Le Bulletin des conditions météorologiques (veille météo);
 - Rencontre de démarrage avec les entrepreneurs et les municipalités à contrat
- Accident routier (risque # 36) :
 - Projet de réfection avec modification du trajet (uniformisation du rayon) sur la route 117, tronçon 07, section 110, courbe rivière des Outaouais.

4.14 Les services de la DT engagés dans les mesures de préparation

Le tableau 4 donne le détail des services de la DAT responsables de l'application de mesures de préparation relatives aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 4 — L'expertise de la DAT en matière de préparation

Unité administrative	Expertise
Service des projets	<ul style="list-style-type: none"> - Projet de réfection avec modification du tracé sur la route 117. - Disponibilité en tout temps d'un ingénieur en structure pour répondre aux urgences. - Assurance qualité des sols et chaussées.
Service du soutien à la gestion	<ul style="list-style-type: none"> - Encadrement concernant les communications (téléphonie, cellulaire, téléavertisseur, etc.). - Encadrement en matière de ressources financières. - Relations de travail. - Formation.
Service des inventaires et du plan	<ul style="list-style-type: none"> - Expertise et information en géomatique et cartographie. - Transport ferroviaire et VHR. - Plans de contournement.
Module des communications	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec les fournisseurs de transport terrestre de personnes.
Module d'exploitation du réseau routier	<ul style="list-style-type: none"> - Liens avec l'industrie du transport routier des marchandises.
Comité de sécurité civile	<ul style="list-style-type: none"> - Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile. - Lien avec les partenaires régionaux – ORSC. - Bottin régional. - Surveillance.
Centres de services	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre territorial de gestion en matière d'exploitation des infrastructures. - Cadre territorial de gestion du monitoring du réseau routier. - Cadre territorial de gestion en entretien courant et périodique. - Plan d'action local en entretien courant et périodique. - Cadre territorial de gestion de la surveillance en viabilité hivernale – régie et contrat. - Plan d'action – Processus d'entretien d'hiver. - Plan de surveillance local pour chaque CS.

Chapitre 5 — Les mesures d'intervention

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

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

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

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

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

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.

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.

²² *Plan national de sécurité civile*, 28 février 2008, Annexe 1.

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 recouverte 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'urgence²³ **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 VI.

5.1 Les mesures d'intervention générales

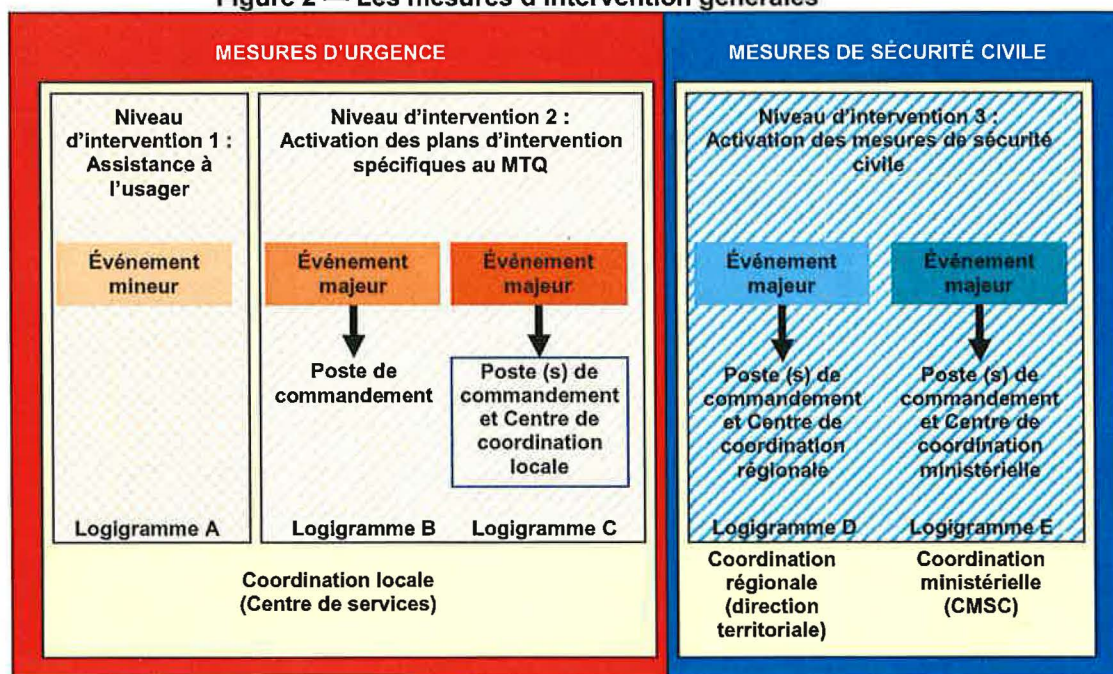
Les mesures d'intervention générale s'appliquent à toute situation d'urgence impliquant le réseau routier sous la responsabilité du MTQ ou nécessitant le déploiement de la mission « Transport » du PNSC.

²³À 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 XI). La figure suivante illustre graphiquement ces deux types de mesures ainsi que leurs ramifications. Chacun des éléments illustrés fait l'objet d'une description détaillée dans les pages suivantes.

Figure 2 — Les mesures d'intervention générales



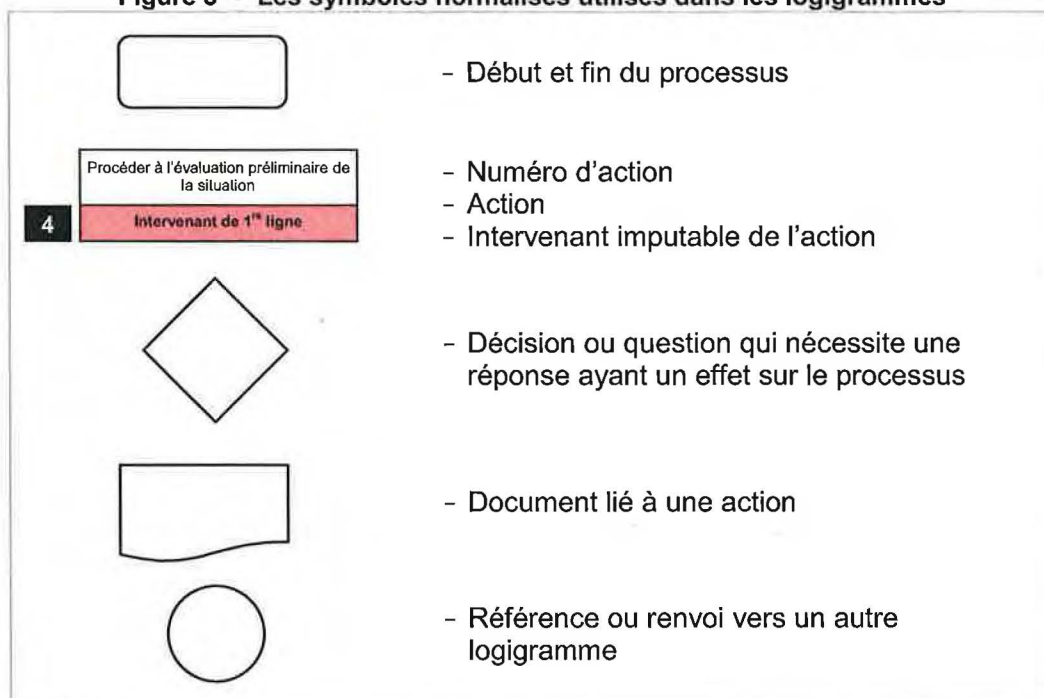
Les mesures d'urgence débutent avec l'assistance à l'utilisateur (premier niveau d'intervention) et peuvent requérir l'activation des plans d'intervention (deuxième niveau d'intervention). Elles sont gérées à l'échelle locale par les ressources des CS. Lorsque l'événement dépasse la capacité d'intervention 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

impliqués pour rétablir la fonctionnalité du réseau, de l'ampleur et l'étendue des dommages, de la nature de la couverture médiatique (opérationnelle ou stratégique).²⁴ Au total, l'échelle de gradation contient cinq niveaux d'événement qui ont été traduits dans un processus ministériel d'intervention. Ce dernier expose, à l'aide de logigrammes²⁵ les actions à effectuer selon l'ampleur des conséquences. Les logigrammes, identifiés de A à D, 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 supportant sont propres aux DT. La figure suivante fournit des explications quant aux symboles normalisés utilisés dans les logigrammes.²⁶

Figure 3 — Les symboles normalisés utilisés dans les logigrammes



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

²⁴ 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.

²⁵ 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.

²⁶ Les logigrammes supportant le processus ministériel d'intervention sont adaptés de la norme ISO 10005 sur les systèmes de gestion de la qualité.

Tableau 5 — Les couleurs utilisées dans les logigrammes

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

Mesures d'urgence

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Niveau d'intervention 1 – Assistance à l'utilisateur²⁷ : 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 toutes négligeables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature opérationnelle²⁸.

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 :

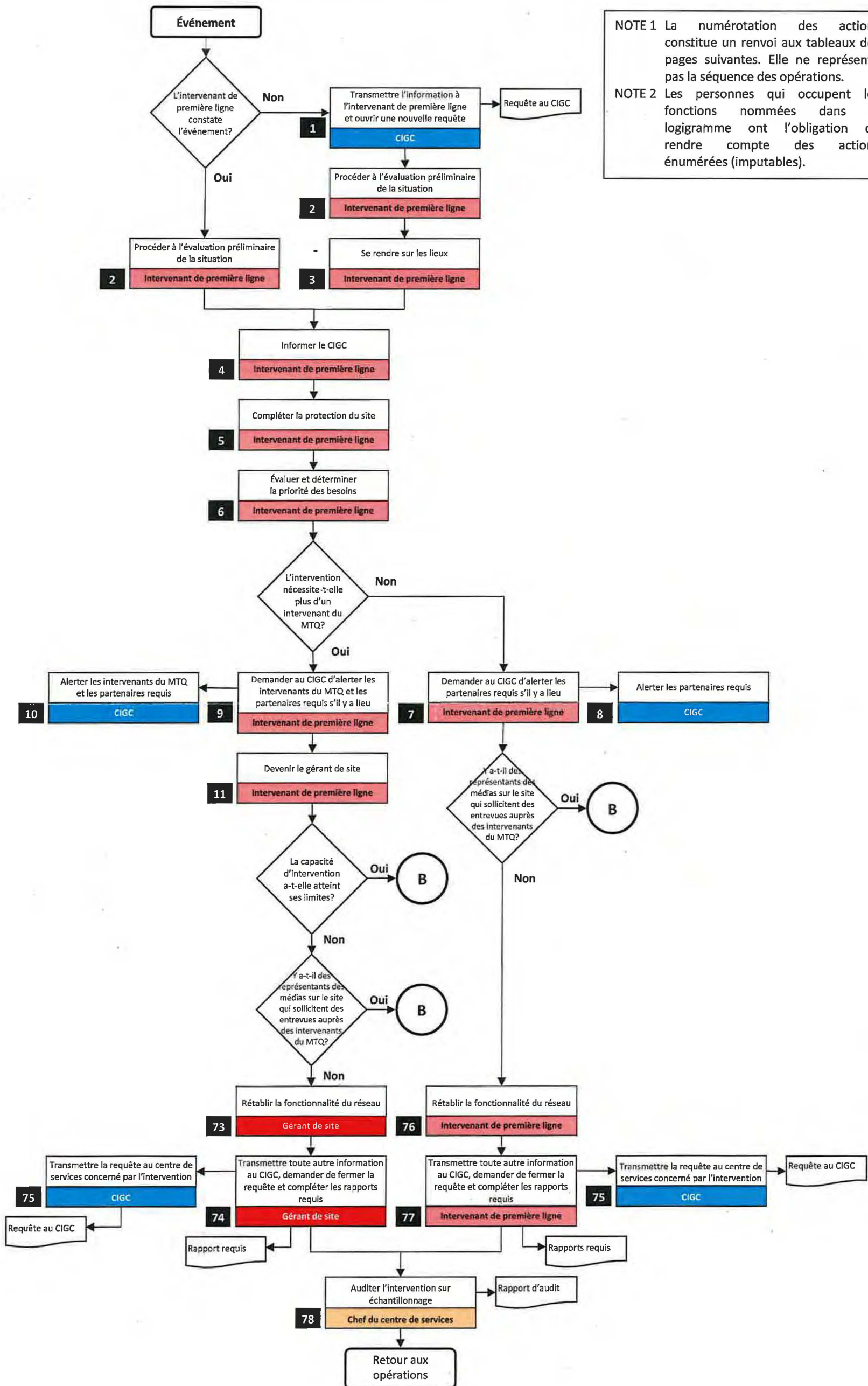
Événement	Conséquence
<ul style="list-style-type: none"> - débris sur une voie de circulation; - véhicule en panne; - animal mort sur une voie de circulation; - accident sans décès et/ou blessé grave; - accumulation d'eau sans fermeture complète de route; - bris d'un lampadaire; - trou dans la chaussée; - etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - fermeture partielle d'une route ou entrave d'une voie; - réparation de la chaussée en non-urgence.

²⁷ Le *Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur* version 2, ainsi que la Position ministérielle *Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route* sont présentés à l'annexe XII.

²⁸ 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).

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

PROCESSUS D'INTERVENTION LOGIGRAMME A – ÉVÉNEMENT MINEUR



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

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

Événement mineur — Logigramme A Tableaux explicatifs des interventions

QUI? : CIGC

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

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

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

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

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

QUI? : INTERVENANT DE PREMIÈRE LIGNE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
77	Transmettre toute autre information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis.	À la fin de l'intervention.	Par téléphone cellulaire ou radiocommunication, en informant le CIGC de la fin de l'événement. En consignnant toute l'information dans les rapports requis.	Rapports requis.

QUI? : GÉRANT DE SITE

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

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

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

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

Niveau d'intervention 2 – Activation des plans d'intervention spécifiques au MTQ

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

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

L'événement majeur avec mise en place d'un poste de commandement est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont considérables et peuvent susciter une couverture médiatique de nature stratégique²⁹. 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 :

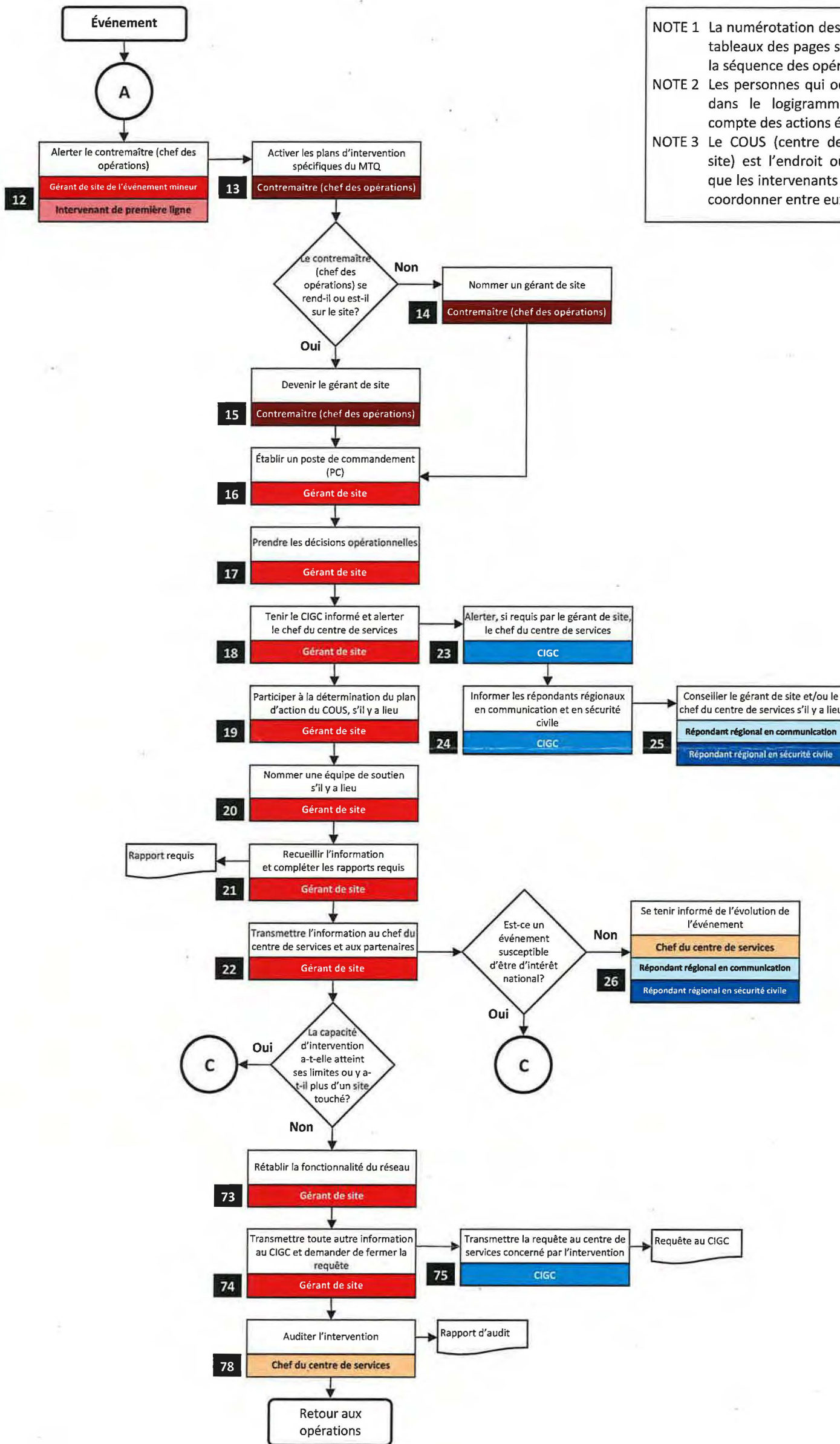
Événement	Conséquence
<ul style="list-style-type: none">- accident avec blessé grave, voire mortel;- accident impliquant un autobus;- alerte à la bombe;- déversement majeur (liquide – matières dangereuses);- bris majeur d'une infrastructure du MTQ (exemples : pont, portique de signalisation, tour d'éclairage);- carambolage;- événement mineur générant une couverture médiatique de nature stratégique;- etc.	<ul style="list-style-type: none">- fermeture d'une autoroute ou d'une route nationale;- congestion majeure;- communication de crise.

²⁹ 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).

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

PROCESSUS D'INTERVENTION

LOGIGRAMME B — ÉVÉNEMENT MAJEUR AVEC MISE EN PLACE D'UN POSTE DE COMMANDEMENT



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

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

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

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

Tableaux explicatifs des interventions

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

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

QUI? : CHEF DES OPÉRATIONS				
N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
13	Activer les plans d'intervention spécifiques du MTQ.	Après avoir été alerté par le gérant de site de l'événement mineur ou l'intervenant de première ligne.	Selon les plans et les procédures (notamment la PO-01) établis dans les centres des services concernant la gestion de la circulation, les communications, les plans de message, etc.	Plans d'intervention 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	

QUI? : CHEF DES OPÉRATIONS

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
			- En nommant une autre personne déjà en place sur les lieux ou une personne qui devra se rendre sur les lieux.	
15	Devenir gérant de site.	Dès son arrivée sur les lieux.	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.	

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.	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 avec les partenaires. En déterminant les risques et les besoins spécifiques.	
18	Tenir le CIGC informé et alerter le chef du centre de services.	Tenir le CIGC informé : tout au long de l'intervention.	Par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres selon le déroulement de l'intervention, en communiquant avec le CIGC : - en précisant les nouvelles informations.	
		Alerter : Dès que possible après l'activation des plans d'intervention spécifiques du MTQ.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.). - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

QUI? : GÉRANT DE SITE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
19	Participer à la détermination du plan d'action du COUS, s'il y a lieu.	Un COUS ³⁰ 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 ³⁰ des problèmes ou enjeux émergents. En participant à la préparation du plan d'action concerté. En soutenant le mécanisme de coordination mis en place sur le site. En s'assurant de maintenir un lien direct avec le poste de commandement MTQ.	Plan d'action concerté.
20	Nommer une équipe de soutien s'il y a lieu.	Lorsque la situation le nécessite.	En déléguant certaines tâches à d'autres intervenants du MTQ. En informant les intervenants du MTQ de la nomination de l'équipe de soutien et des tâches qui lui sont attribuées.	
21	Recueillir l'information et compléter les rapports requis.	Tout au long de l'intervention.	En observant les lieux en tenant compte de l'information disponible. En communiquant avec les autres intervenants du MTQ présents et avec les partenaires. En consignait toute l'information dans les rapports requis.	Rapports requis.
22	Transmettre l'information au chef du centre de services et aux partenaires.	Tout au long de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, par radiocommunication ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	Mise à jour de la requête au CIGC.
73	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant que les infrastructures sont sécuritaires pour les usagers et exemptes d'obstacles pour la circulation. En récupérant la signalisation dans le sens inverse de la pose tout en respectant les consignes de sécurité énumérées dans le processus d'intervention sécuritaire pour l'assistance à l'utilisateur.	
74	Transmettre toute autre information au CIGC et demander de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon les procédures opérationnelles établies à cet effet.	

³⁰ COUS : Centre des opérations d'urgence sur le site (MSP).

QUI? : CIGC

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

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

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

* 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.	
26	Se tenir informé de l'évolution de l'événement.	Tout au long de l'événement.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) par l'entremise du chef du centre de services.	

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

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

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

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination locale de mesures d'urgence est géré à l'échelle locale. Il correspond à une situation qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui peut endommager les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont importantes et suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³¹. L'ampleur est telle qu'elle nécessite la coordination des ressources requises pour rétablir la fonctionnalité du réseau sur et en dehors du site.

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 supporter 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:

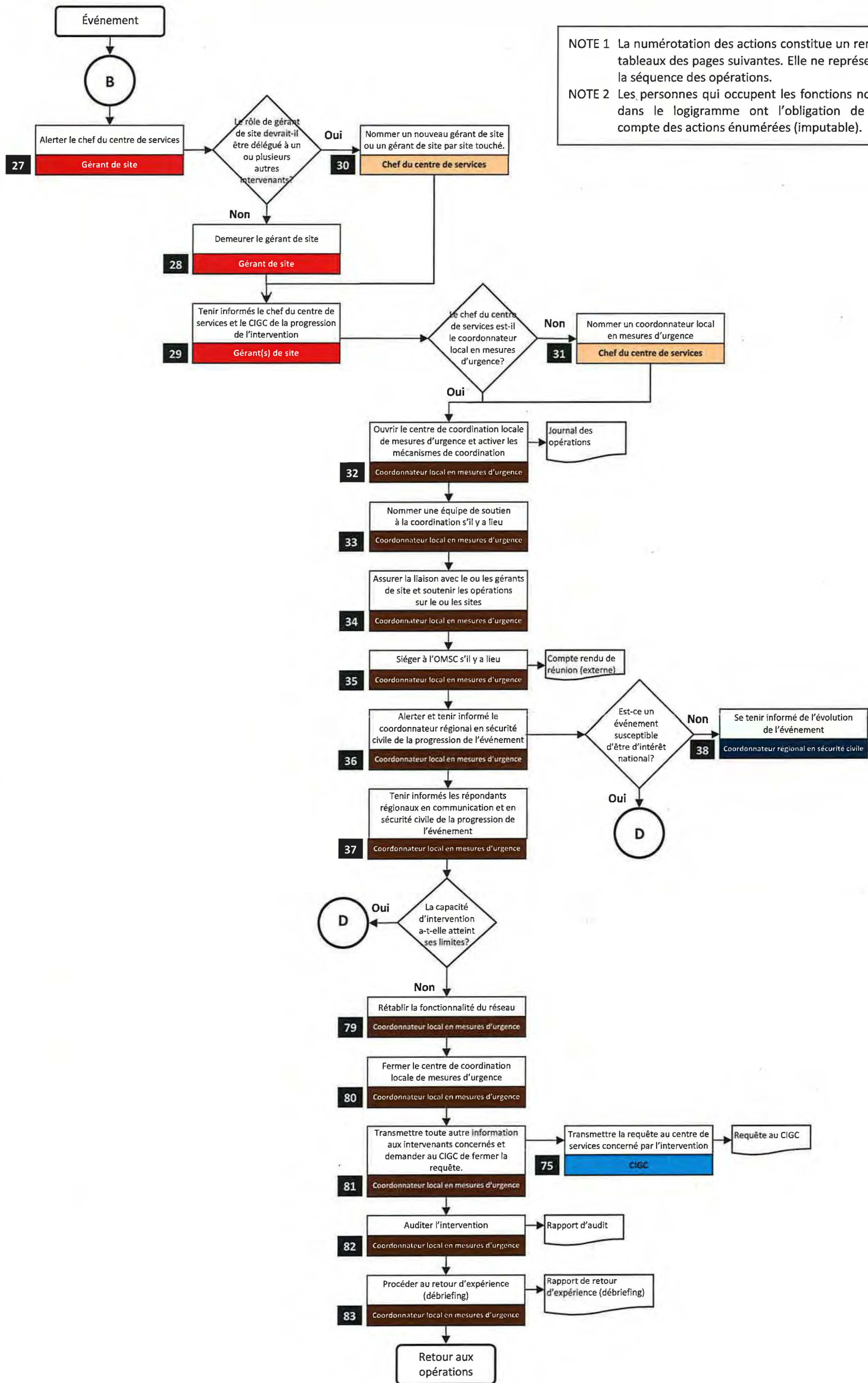
Événement	Conséquence
<ul style="list-style-type: none">- accident majeur sur une route à haut débit journalier moyen annuel (DJMA);- bris majeur d'une structure sur une autoroute ou une route nationale;- incendie de forêt;- inondation;- blocus de route sur une route nationale ou une autoroute qui affecte 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.	<ul style="list-style-type: none">- congestion importante;- fermeture d'une route à haut DJMA;- fermeture d'une route ou de plusieurs routes simultanément, sans possibilité de contournement.

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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



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

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

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

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

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

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
		mesures d'urgence à une autre personne.		

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

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

QUI? : COORDONNATEUR LOCAL EN MESURES D'URGENCE

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

* 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.	

QUI? : CIGC

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

Mesures de sécurité civile

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

Niveau d'intervention 3 – Activation des mesures de sécurité civile :

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

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

L'événement majeur avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement MTQ (PC-MTQ) sur le ou les sites touchés et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile à l'extérieur du ou des sites est géré à l'échelle régionale. Il correspond à une situation touchant un ou plusieurs sites, qui menace la sécurité des usagers de la route et des populations riveraines ou encore qui endommage les infrastructures du MTQ. Les conséquences de l'événement majeur de ce niveau sur la mobilité et la sécurité des usagers sont substantielles. Elles ne peuvent être gérées à l'échelle locale. Elles suscitent généralement une couverture médiatique de nature stratégique³².

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.

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'entrevue avec un responsable du MTQ).

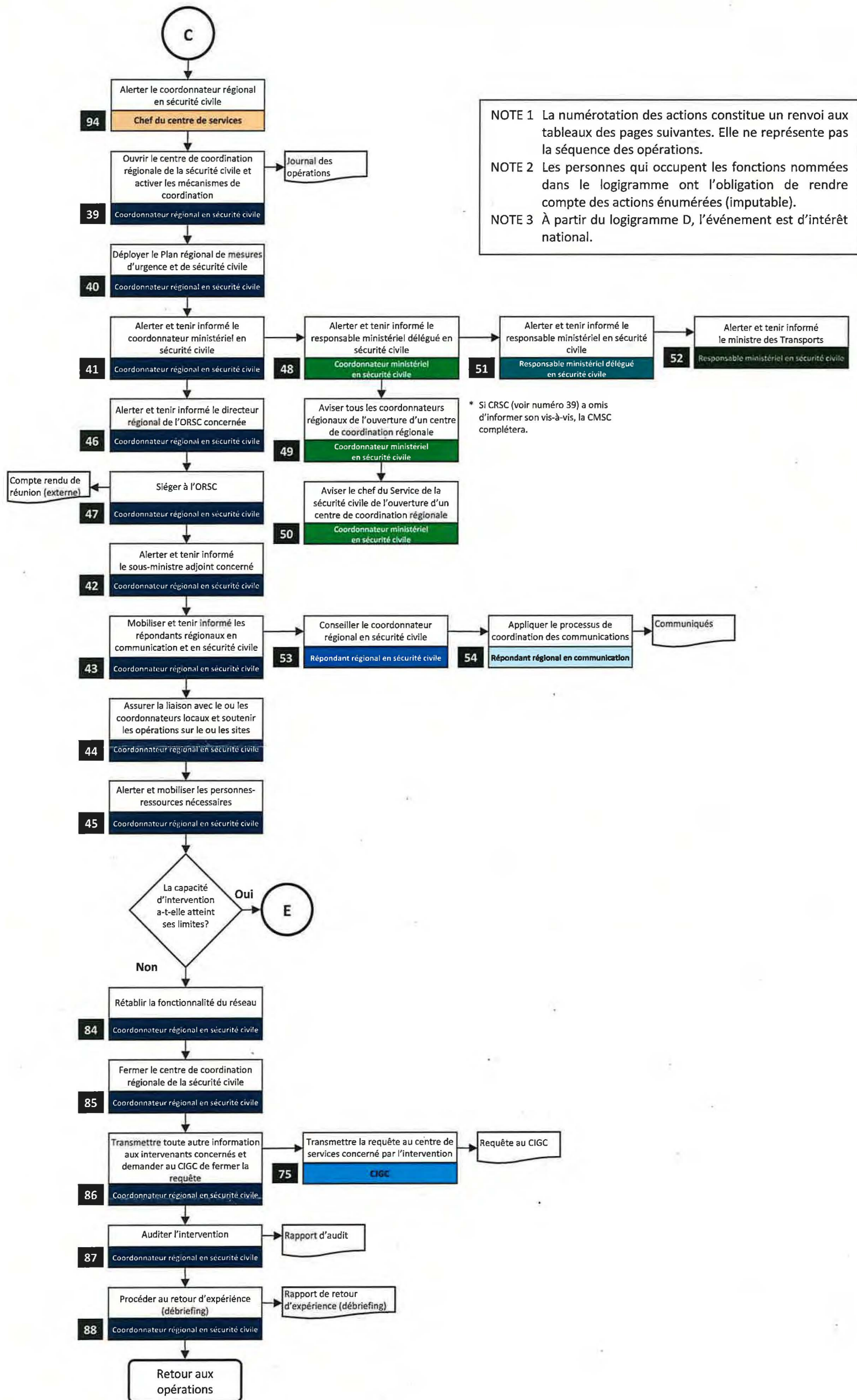
Voici quelques exemples d'événements majeurs avec mise en place d'un ou de plusieurs postes de commandement et d'un centre de coordination régionale de la sécurité civile :

- événement majeur qui touche de façon considérable³³ plus d'un CS d'une 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 » tel que définie au PRSC, à la demande de l'ORSC, par exemple un événement survenant sur une infrastructure de juridiction municipale et dont la municipalité requiert le support de l'ORSC pour le rétablissement de leur réseau;
- plus d'un blocus de route sur une ou plusieurs routes nationales ou autoroutes qui affectent un ou plusieurs CS d'une même DT ou des CS de DT limitrophes;
- etc.

³³ Il s'agit d'un événement dépassant les capacités d'intervention de deux CS ou plus, situés dans la même DT.

PROCESSUS D'INTERVENTION

LOGIGRAMME D – ÉVÉNEMENT MAJEUR AVEC MISE EN PLACE D'UN OU DE PLUSIEURS POSTES DE COMMANDEMENT ET D'UN CENTRE DE COORDINATION RÉGIONALE DE LA SÉCURITÉ CIVILE



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

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

NOTE 3 À partir du logigramme D, l'événement est d'intérêt national.

* Si CRSC (voir numéro 39) a omis d'informer son vis-à-vis, la CMSC complètera.

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

Tableaux explicatifs des interventions

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

QUI? : COORDONNATEUR RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
45	Alerter et mobiliser les personnes-ressources nécessaires.	Lorsque la situation le nécessite.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres (messagerie texte, courriel, etc.) : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	
84	Rétablir la fonctionnalité du réseau.	À la fin de l'intervention.	En s'assurant auprès du ou des coordonnateurs locaux en mesures d'urgence que le ou les sites sont redevenus sécuritaires pour les usagers et exempts d'obstacles pour la circulation.	
85	Fermer le centre de coordination régionale de la sécurité civile.	À la fin de l'événement.	En informant et/ou en démobilisant tous les intervenants et partenaires concernés.	
86	Transmettre toute autre information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête.	À la fin de l'intervention.	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, radiocommunication ou autres : - selon la procédure prévue dans le Plan régional de mesures d'urgence et de sécurité civile.	Rapport d'événement. Rapport d'état des lieux.
87*	Auditer l'intervention.	À la suite de l'événement.	En procédant à l'analyse des rapports, de la requête du CIGC et du déroulement de l'événement.	Rapport d'audit.
46	Alerter et tenir informé le directeur régional de l'ORSC	Dès l'ouverture du centre de coordination régionale de la sécurité civile	Par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire ou autres.	
47	Siéger à ORSC	Directeur régional en sécurité civile ouvrira son centre de coordination régionale de la sécurité civile	En se rendant sur place.	
88	Procéder au retour d'expérience (débriefing).	À la suite de l'événement.	Selon le <i>Guide sur le retour d'expérience au ministère des Transports du Québec</i> . Peut être soutenu par le Service de la sécurité civile.	Rapport de retour d'expérience (débriefing).

* 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.).	
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.).	

QUI? : COORDONNATEUR MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

N° de la tâche	Quoi?	Quand?	Comment?	Extrant
50	Aviser le chef du Service de la sécurité civile de l'ouverture d'un centre de coordination régionale en sécurité civile	Lorsque qu'une direction territoriale ouvre son centre de coordination régionale en sécurité civile.	En personne, par téléavertisseur, par téléphone, par téléphone cellulaire, ou autres (messagerie texte, courriel, etc.).	

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL EN SÉCURITÉ CIVILE

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

QUI? : RESPONSABLE MINISTÉRIEL DÉLÉGUÉ EN SÉCURITÉ CIVILE

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

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN SÉCURITÉ CIVILE

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

QUI? : RÉPONDANT RÉGIONAL EN COMMUNICATION

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

QUI? : CIGC

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

QUI? : CHEF DU CENTRE DE SERVICES

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

5.1.2 Les centres de gestion

L'intervention du MTQ lors de situations d'urgence se déroule, d'une part, sur le site, lequel est pris en charge lors 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 impliqués dans 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.

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.

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.

L'annexe X précise les adresses du centre de coordination régionale de la sécurité civile et du centre auxiliaire.

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 régional d'alerte et de mobilisation

La DAT a adopté un processus d'alerte et de mobilisation sur la base des liens de communication et d'autorité entre les intervenants sur le site, 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 intervenir³⁴.

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'urgence³⁵.

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) sont soutenus par un ou des processus d'alerte et de mobilisation développés au niveau local, régional et ministériel.

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.

³⁴ *Plan national de sécurité civile*, (2008-02-25), Annexe 1.

³⁵ *Ibid.*

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 aux niveaux local, territorial et ministériel.

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.

5.1.5 La démobilisation

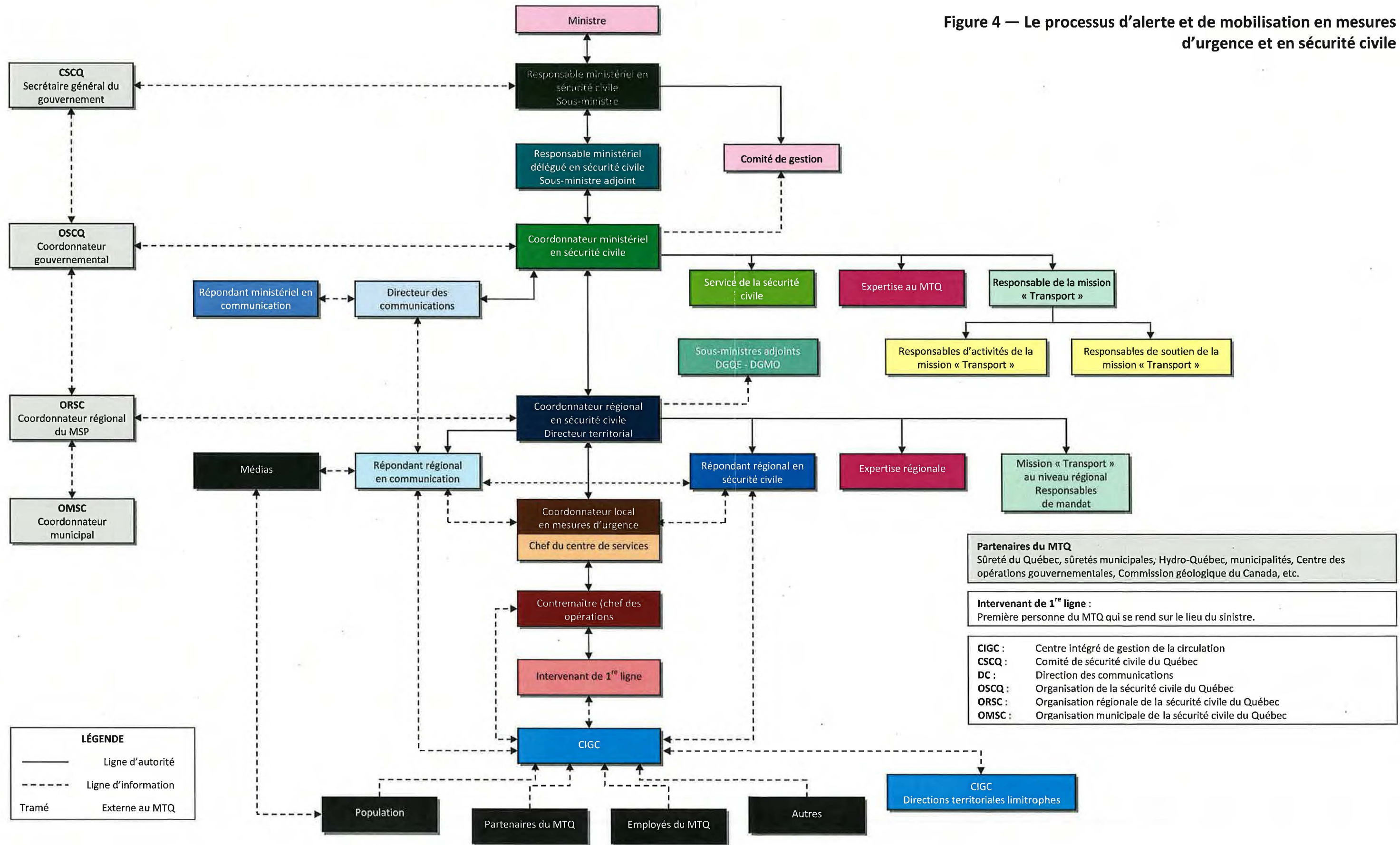
La démobilisation est un processus par lequel les intervenants mobilisés à l'occasion d'une intervention relative à une situation d'urgence sont libérés de leur engagement³⁶.

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

³⁶ *Plan national de sécurité civile, (2008-02-25), Annexe 1.*

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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



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

De plus en plus, la gestion des situations d'urgence exige la mobilisation de ressources de tout genre, 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, tel que 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 suivantes³⁷ :

- 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.;

³⁷ 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'usagers. Lorsque ces obligations ne peuvent être respectées et que la mobilité des personnes et des marchandises est perturbée, les représentants des médias sont rapidement mobilisés pour informer la population. En effet, il arrive que le réseau routier subisse des contraintes temporaires et il est ainsi justifié que la population soit informée de ces changements qui la touchent directement.

Deux types de crises

■ La crise événementielle

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

■ La crise médiatique

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

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

La phase de préparation

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

■ Une structure permanente de relationnistes

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

■ La Table des communicateurs

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

■ La nature du dossier

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

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

Le tableau 6 expose les critères considérés par le MTQ quant à la nature opérationnelle ou stratégique d'un dossier.

Tableau 6 — 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 des impacts 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 de niveau régional ou ministériel.

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 collaborateurs 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 le biais du 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 suivantes³⁸:

- **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, 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 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.

³⁸ La désignation d'un porte-parole revient à la Direction des communications. Ce choix est fait de concert avec les autorités 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 services de la DT engagés dans les mesures d'intervention

Le tableau 7 donne le détail des services de la DAT responsables de l'application des mesures d'intervention.

Tableau 7 — L'expertise de la DAT en matière d'intervention

Unité administrative	Expertise
Centres de services	<ul style="list-style-type: none">- État du réseau routier.- Routes de contournement avec signalisation adéquate.- Entretien, sécurisation et conformité des infrastructures routières.- Transport aérien.
Module d'exploitation du réseau routier	<ul style="list-style-type: none">- Expertise sur les ponceaux.- Transport routier des marchandises.- Permis spéciaux.
Module des communications	<ul style="list-style-type: none">- Transport routier des personnes
Service des projets	<ul style="list-style-type: none">- Expertise technique en supervision des travaux.- Expertise et support au balisage, signalement et dégagement des infrastructures.- Expertise et réalisation de l'inspection des infrastructures.- Expertise et support à l'entretien, à la sécurisation et à la conformité des infrastructures routières.
Service des inventaires et du plan	<ul style="list-style-type: none">- Expertise sols et chaussées, électrotechnique.- Transport ferroviaire et VHR.
Service du soutien à la gestion	<ul style="list-style-type: none">- Expertise en ressources humaines, ressources matérielles, informatique.

5.3 Les mesures d'intervention particulières

Le processus de la gestion des risques a permis de déterminer 16 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, les pages suivantes permettent de tracer le portrait général des mesures actuellement en place dans l'éventualité des 16 risques décrits au tableau 2, page xxi.

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.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.1 Accident ou un incident d'aéroport

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

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

- Chaque aéroport (voir le tableau 8 et la carte 1) détient un plan de mesures d'urgence (à venir) qui fait appel, dans plusieurs situations, à l'appui des services d'urgence locaux.
- Selon la classification de l'aéroport (certifié ou enregistré), chacun des plans de mesures d'urgence d'aéroport contient un processus d'alerte propre aux 15 situations d'urgence indiquées ci-dessous :
 - accident d'aéronef à l'aéroport;
 - accident d'aéronef à l'extérieur de l'aéroport;
 - alerte à la bombe dans un aéroport;
 - alerte à la bombe dans une installation;
 - arrivée massive de foule;
 - atterrissage d'urgence;
 - catastrophe naturelle touchant l'aéroport;
 - détournement d'aéronef;
 - déversement accidentel de produits dangereux;
 - émeute;
 - incendie de bâtiments, d'aéronefs ou de carburant;
 - incendie de forêt à l'aéroport;
 - perte d'électricité et de communications;
 - urgence médicale grave;
 - urgence médicale mineure.

Tableau 8 — Les aéroports du MTQ (code d'identification)

Aéroport du Sud	Aéroports nordiques
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)	Akulivik (CYKO) Aupaluk (CYLA) Inukjuak (CYPH) Ivujivik (CYIK) Kangiqsualujuaq (CYLU) Kangiqsujuaq (CYKG) Kangirsuk (CYAS) Kuujjuarapik (CYGW) Puvirnituk (CYPX) Quaqaq (CYHA) Salluit (CZG) Tasiujaq (CYTQ) Umiujaq (CYMU)

Carte 1 — Les aéroports et les hélicoptères du MTQ



Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.2 Accident ferroviaire

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

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

Chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Québec

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

Chemin de fer sous l'autorité du gouvernement du Canada

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.3 Accident routier

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

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

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

Structure

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

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

5.3.4 Blocus d'une route

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

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

Blocus d'une route de plus de 24 heures

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

Blocus d'une route de plus de 48 heures

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.5 Conditions climatiques difficiles

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

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

Tempête de neige

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

Vents violents

Supersignalisation

- Il y a lieu de fermer la route dotée de structures de supersignalisation aérienne dans le cas de vents violents ou de bourrasques qui atteignent la vitesse suivante :
 - zone 1: 140 km/h;
 - zone 2 : 170 km/h;
 - zone 3.A : 180 km/h;
 - zone 3 : 200 km/h.³⁹
- 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.

³⁹ Les zones sont présentées au tome III des Normes, chapitre 6, figure 6.5-1.

Verglas

Une accumulation importante de verglas peut occasionner l'effondrement d'une structure ou, en se détachant de cette dernière, peut frapper des usagers de la route, ce qui pourrait entraîner, par le fait même, des conséquences graves. Voilà pourquoi le MTQ intervient dans les situations où il y a accumulation de 25 mm et plus de verglas.

Pont

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

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.6 Déversement de matières dangereuses (déversement liquide)

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

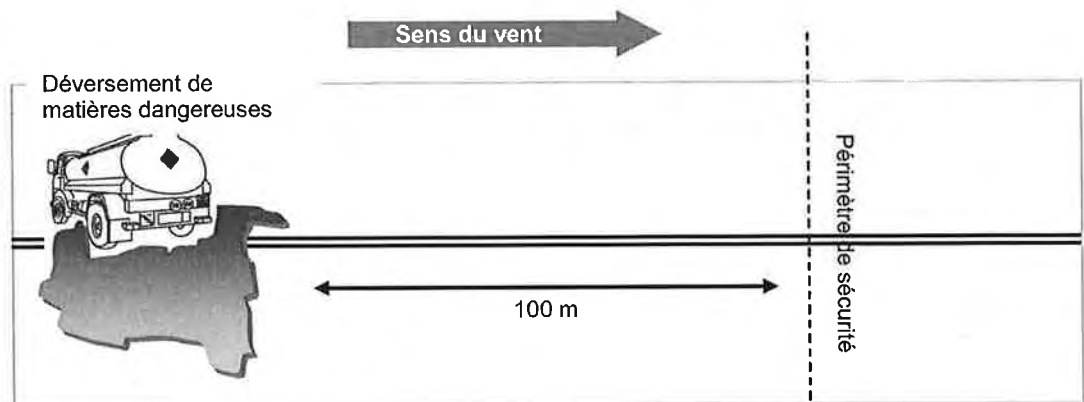
Le CIGC doit être avisé et tenu informé de l'évolution de l'événement.

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

Route, pont ou tunnel

Dans le cas de 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, ammoniacque, etc.).



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

Structure

- Dans le cas de 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

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

5.3.7 Objet suspect

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

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

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

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

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

ALERTES AUX OBJETS SUSPECTS POSITION MINISTÉRIELLE

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

1. Introduction

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

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

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

2. Objectif

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

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

3. Champs d'application

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

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

3.1 Emprise routière

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

L'emprise routière englobe :

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

3.2 Quais et débarcadères

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

3.3 Objet suspect

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

4. Références législatives

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

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

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

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

5. Responsabilités

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

5.1 Responsabilités des gestionnaires du MTQ

Les gestionnaires du MTQ ont d'abord la responsabilité de désigner des personnes-ressources familières avec les lieux qui doivent renseigner et soutenir les services policiers avant ou lors de la fouille du lieu ou 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 réglés d'accès et de sécurité ainsi que les plans de celles-ci. Des documents peuvent être transmis aux intervenants et des visites conjointes des lieux peuvent être organisées. Un aide-mémoire à l'intention des divers intervenants

impliqués lors d'alertes aux objets suspects peut aussi être développé. Le gestionnaire doit également s'assurer que la chaîne de communication du plan des mesures d'urgence est bien connue.

5.2 Responsabilités des personnes-ressources

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

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

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

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

6: Suivi de gestion et révision de la position ministérielle

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

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

7. Entrée en vigueur

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

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

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

DSEI

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.8 Éboulement ou avalanche

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

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

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

Route

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

Structure

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.9 Affaissement

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

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

Route

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

Structure

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.10 Érosion ou glissement de terrain

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

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

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

Route

- Si les talus sont instables ou s'il y a apparition de fissures dans le sol ou dans le revêtement, l'intervenant de première ligne ferme la route.
- L'intervenant de première ligne avise son supérieur de l'état de la situation.
- Le supérieur informe les spécialistes de la DLC de la situation.
- Dans le cas précis d'un glissement de terrain dont l'escarpement situé à l'arrière de l'endroit où s'est produit le glissement est plus haut que 50 p. 100 de la hauteur totale du talus avant le glissement, une surveillance jour et nuit est établie pour constater l'apparition de nouvelles fissures en arc de cercle dans le sol ou dans le revêtement. Le cas échéant, le périmètre de sécurité est agrandi à partir de ces fissures à une distance égale à la hauteur du talus.

Structure

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

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

5.3.11 Tremblement de terre

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

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

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

Route

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

Structure

- Si le tremblement de terre atteint IV et plus sur l'échelle de Richter, le processus d'alerte et de mobilisation dans le cas d'un tremblement de terre doit être appliqué (voir plus bas).
- Toutefois, si un tremblement de terre d'intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli survient, l'inspection des structures peut débuter sans attendre le processus d'alerte et de mobilisation.
- Un plan d'inspection post-tremblement de terre doit être réalisé par la DT visée. Ce plan permet de déterminer, préalablement à un tremblement de terre, l'ordre dans lequel les structures seront vérifiées, et ce, selon leur indice de vulnérabilité sismique (IVS) et leur localisation. Ce plan assure une plus grande efficacité, efficience et rapidité de la démarche d'inspection.
- Après un tremblement de terre d'une intensité V et plus sur l'échelle de Mercalli, le 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 fissure, 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.

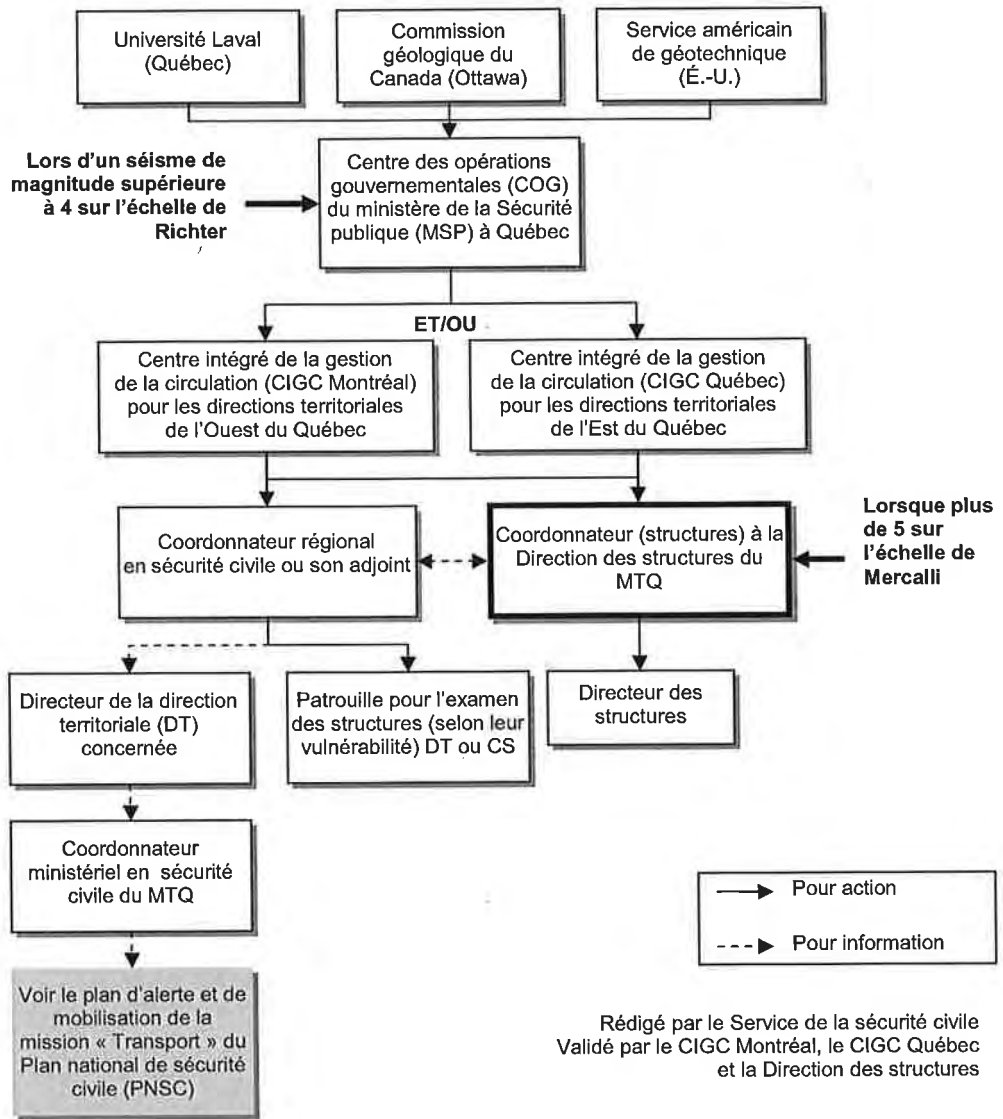
IX. Les dommages sont considérables, même dans les bâtiments spécialement conçus pour résister aux tremblements de terre. Les bâtiments à charpente de bois ne sont plus d'aplomb. D'énormes dégâts sont causés à des bâtiments solides, certains s'effondrent partiellement. Des bâtiments sont soulevés hors 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, no 5, février 1966, p. 111.

Figure 6 — Plan d’alerte et de mobilisation lors d’un tremblement de terre



Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.12 Accumulation d'eau ou inondation

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

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

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

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

Structure endommagée

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

5.3.13 Incendie ou explosion

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

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

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

Tunnel

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

Structure

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

Les éléments d'inspection

Selon la cause de l'incendie (type de véhicule impliqué, type de combustible), la hauteur de flamme et la superficie du brasier seront plus ou moins importantes. Ainsi, la température maximale atteinte à proximité de la structure sera plus ou moins élevée. Suivant le type d'ouvrage, on pourra alors déterminer quels matériaux risquent d'avoir atteint leur point de fusion et ainsi établir les priorités d'inspection et d'intervention.

La hauteur de la flamme

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

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

La température maximale

Comme il y a trop de variables en jeu pour obtenir un modèle simple d'évaluation de la température maximale, il faut s'en tenir à des indices visuels. Tout d'abord, si l'enrobé n'est pas endommagé, il est inutile de s'inquiéter du béton sous-jacent. Autre indice, l'aspect du béton peut permettre d'estimer la température maximale atteinte (voir le tableau 9).

Tableau 9 — 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'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 lors 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 10). De plus, si l'élément structural est protégé contre tout déplacement axial, la dilatation due à 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 10 — 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

Température	Nature des matériaux (utilisation)	Conséquences sur les matériaux
400 °C	Béton	<ul style="list-style-type: none"> - Désagrégation en surface par déshydratation - Coloration du béton en rose, la résistance résiduelle en compression chutant de 80 % à 25 % de la résistance initiale
420 °C	Zinc (galvanisation)	Oxydation
450 °C	Acier haute adhérence	Début d'affaiblissement de la résistance à la traction
600 °C	Béton	Décollement des grains de la pâte
600 °C	Acier	Perte d'environ 40 % des propriétés mécaniques
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	Aciers	Changement allotropique du matériau
800 °C	Béton	Décarbonatation de CaCo ₃ , libération de la chaux vive
1 000 °C	Béton	<ul style="list-style-type: none"> - Coloration en marron et en jaune - Résistance résiduelle du béton correspondant à 20 % de la résistance initiale

5.3.14 Autres risques

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.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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'événement⁴⁰. 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.

La DAT 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 à la page P2-30 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).

⁴⁰ 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 VI 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 VI, 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 retour d'expérience (débriefing)

Le retour d'expérience (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;
- 2) le débriefing psychologique;
- 3) le débriefing opérationnel immédiat (à chaud);
- 4) le débriefing opérationnel différé (à froid).

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

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

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

Il est à noter que des personnes de chacune des directions territoriales ont reçu une formation d'animateur de débriefing. La liste de ces animateurs est disponible sur le site Intranet de la Sécurité civile. L'animation de débriefing peut être soutenue par le Service de la sécurité civile.

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 la procédure en place facilitent l'atteinte de l'efficacité recherchée dans les interventions. Il constitue donc pour le MTQ une occasion d'améliorer ses systèmes de gestion.

Les modalités d'application seront bientôt déterminées et mises en place par le SSC 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 débriefing pour les événements majeurs nécessitant la mise en place d'un centre de coordination au niveau local, régional et/ou ministériel – logigrammes C et D) 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 débriefing opérationnel;
- la liste des participants aux séances de débriefing opérationnel;
- le tableau d'évaluation des opérations (sujets, points forts, pistes d'amélioration, solutions proposées par les participants, recommandations, responsables, échéance);
- la couverture médiatique;
- les remerciements.

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

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

6.3.4 Le suivi et la rétroinformation

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

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

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

6.4 Les mesures concernant le remboursement des dépenses

Lors d'une situation d'urgence pour un événement de sécurité civile (niveau d'intervention 3), les dépenses sont comptabilisées dans un lot de travail spécifique relié au P/S 6124-0-.

6.5 La reddition de comptes

Annuellement, dans le bilan d'exploitation de la DAT, une donnée porte sur les événements majeurs.

Tous les événements majeurs (logigrammes B, C et D) ayant eu lieu sur le territoire 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 DT lors de mesures d'urgence ou de sécurité civile, et de maintenir sa capacité d'intervention à long terme.

6.6 Les services de la DT engagés dans les mesures de rétablissement

Le tableau 11 donne le détail des services de la DAT responsables de l'application de mesures de rétablissement relatives aux risques en matière de sécurité civile.

Tableau 11 — L'expertise de la DAT en matière de rétablissement

Unité administrative	Expertise
Centres de services et Service des Projets	<ul style="list-style-type: none">- Remise en état des infrastructures.
Centres de service et direction	<ul style="list-style-type: none">- Démobilisation des ressources.- Débriefing, audit, rapport d'événement.- Effectuer tous les rapports nécessaires à l'évaluation de la situation et à l'amélioration de nos processus.
Service des inventaires et du plan	<ul style="list-style-type: none">- Programmation des projets.- Support environnemental.
Service des projets	<ul style="list-style-type: none">- Expertise en reconstruction.- Expertise en gestion de projets et réalisation de travaux.- Expertise et support au balisage, signalement et dégagement des infrastructures.- Expertise et réalisation de l'inspection des infrastructures routières.- Expertise et support à l'entretien, à la sécurisation et à la conformité des infrastructures routières.- Expertise conseil en matière de reconstruction.- Expertise en information géomatique et cartographie.- Expertise en détermination de la propriété.- Expertise en négociation et acquisition de droits de passage (pour voie de détournement et contournement temporaire).

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Les annexes

Annexe I	Vocabulaire
Annexe II	Loi sur la sécurité civile et les règlements
Annexe III	Lois administrées par le ministre des Transports du Québec
Annexe IV	Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence
Annexe V	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 VI	Outil d'aide à la décision en vue du rétablissement à la suite d'une situation d'urgence
Annexe VII	Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile
Annexe VIII	Bottin téléphonique
Annexe IX	Cadre territorial de gestion du monitoring sur le réseau et Processus ministériel en monitoring des structures
Annexe X	Adresse des centres de coordination régional et auxiliaire
Annexe XI	Liste des activités normalisées en monitoring
Annexe XII	Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 2 et Position ministérielle <i>Interventions visant le maintien de la sécurité des usagers de la route</i>
Annexe XIII	Aléas
Annexe XIV	Mesures de traitement potentielles
Annexe XV	Évaluation de pertinence
Annexe XVI	Fiche – Génératrice d'urgence

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe I — Vocabulaire

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

- (1) MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE, *Plan national de sécurité civile*, 25 février 2008.
- (2) MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Plan ministériel des mesures d'urgence et de sécurité civile*, 2011.
- (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 2, 2009.
- (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/btml/fra/r_motclef/index800_1.asp].

A

Acceptabilité du risque

Niveau de conséquences et de dommages potentiels, au regard de la probabilité d'occurrence d'un aléa, qu'une société, une communauté ou une organisation considère acceptable tenant compte des conditions sociales, économiques, politiques, culturelles, techniques et environnementales du moment. (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 physique ou activité humaine susceptible d'occasionner des pertes en vies humaines ou des blessures, des dommages aux biens, des perturbations sociales et économiques ou une dégradation de l'environnement. (10)

Alerte

Avertissement donné à l'occasion d'un sinistré 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, 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. (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 l'Organisation régionale de la sécurité civile**

Endroit où se réunissent les représentants des différents ministères et organismes pour assurer la concertation et la prise de décision au regard de la gestion d'un sinistre réel ou imminent. Ce centre est situé dans les locaux administratifs de la direction régionale du ministère de la Sécurité publique visée par ce sinistre. (5)

Centre de coordination locale des mesures d'urgence — MTQ

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

Centre de coordination ministérielle de la sécurité civile — MTQ

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

Centre de coordination municipal

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

Centre de coordination régional de la sécurité civile — MTQ

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

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

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

Lieu où se gère l'information opérationnelle et où sont produits les rapports de l'ORSC. (9)

Centre régional de coordination gouvernemental (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 les dirigeants des principaux ministères et organismes visés par la gestion des sinistres ainsi 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 — MTQ

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

Coordonnateur 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. Elle 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

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 retours d'expérience. (2)

Exercice de simulation

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

Exposition

Situation par laquelle sont mis en relation dans un milieu donné, un aléa potentiel et les éléments pouvant être soumis à sa manifestation. (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. (16) Elle est liée à la fluidité et à la mobilité du réseau routier.

G

Gérant de site — MTQ

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

Gestion des risques

Approche 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

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

Mesures de sécurité civile

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

Mission

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

Mission « Transport »

Champ d'intervention attribué au ministère des Transports du Québec dans le Plan national de sécurité civile pour lequel il doit être en mesure, à la demande du coordonnateur gouvernemental de l'OSCQ, de fournir l'information 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 appelés lors d'une intervention relative à un sinistre. (1)

Mobilité

Déplacement d'un lieu géographique à un autre. (15) Elle est liée au fait que les usagers du réseau routier peuvent se déplacer d'un lieu à un autre.

O**Organisation de la sécurité civile du Québec (OSCQ)**

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 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 des mesures d'urgence d'aéroport — 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 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 la collectivité devant les sinistres. (1)

Prévention

Mesures et actions établies sur une base permanente qui concourent à éliminer les risques, à réduire les probabilités d'occurrence des phénomènes ou des événements redoutés ou à atténuer leurs effets potentiels. (1)

Probabilité d'occurrence

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

Aléa dont l'origine est l'être humain et qui occasionne des conséquences négatives sur les usagers de la route. (6)

Risque de gouvernance

Manifestation d'un aléa secondaire qui peut avoir des conséquences négatives sur le fonctionnement interne de l'organisation. La manifestation d'un aléa naturel ou anthropique est souvent à l'origine d'un ou de plusieurs autres aléas dits secondaires. (6)

Risque en sécurité civile

Risque naturel, anthropique ou de gouvernance qui peut faire en sorte que le ministère des Transports du Québec ne soit plus en mesure d'assurer pleinement sa mission première. Il est question de risques en matière de sécurité civile au sein du Ministère dans la mesure où ce dernier peut intervenir dans son champ de compétence pour les atténuer ou les éliminer. (6)

Risque naturel

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

Situation d'urgence

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

Situation de sinistre

Événement réel ou appréhendé qui porte atteinte à l'intégrité physique ou psychologique d'une ou de plusieurs personnes ou encore qui cause des dommages aux biens matériels et dont la gravité est telle que les ressources et la procédure d'un organisme sont inappropriées pour en contrer les effets, pour assurer la sécurité des personnes et pour sauvegarder les biens. (4)

U

Usager

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

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe II — Loi sur la sécurité civile et les 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.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

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)

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe IV — Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Note : Le guide complet a été reproduit dans ce plan. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

Remerciements

Des remerciements sincères s'adressent aux collègues pour leur collaboration apportée au cours de la rédaction de ce document : Géraldine Bouchard-Vézina, Christiane Bourassa, Benoît Demers, Gilles Guay, François Hallé, Marie Lalancette, Bernard Lancôt, Jacques Langlois, Normand Leblond, Luc Lemieux, Sylvie Marcotte, Mario Martel, Grace Mc Collough, Marie-Josée McNicoll, Marcel Picard, Elaine Proulx, Pierre Richard, Lyne Robidoux, Pierre Sylvestre, Édith Tremblay et Line Tremblay.

Coordination

La coordination de ce dossier a été assumée par Diane Matte, du Service de la sécurité civile.

Correspondance

Si vous avez des questions ou des commentaires, ou si vous désirez obtenir des copies additionnelles, communiquer avec le Service de la sécurité civile, situé au 700, boulevard René-Lévesque Est, 27^e étage, Québec (Québec) G1R 5H1

Avertissement

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

Mise en contexte

La tempête du verglas qui a sévi dans le sud du Québec et les inondations survenues au Saguenay ont été des événements majeurs au cours desquels plusieurs employés du ministère des Transports ont été appelés à travailler de façon intense et durant de longues périodes. Il appert que l'accompagnement ou le bien-être de ces employés et de leurs familles ait été plus ou moins adéquat.

Dans l'ensemble des procédures et des différents plans de mesure d'urgence mis en place par le Ministère, aucun volet ne traite du soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence et des effets post-traumatiques vécus à la suite de celle-ci.

Au cours de l'année 2002, le Service de la sécurité civile du ministère des Transports a constitué un groupe de travail pour élaborer le *Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence*. Il lui a confié le mandat de proposer un cadre de référence afin de mieux outiller les gestionnaires dans leur façon de soutenir les employés mobilisés à l'occasion d'une situation d'urgence ou d'un événement majeur.

Après avoir examiné les recommandations indiquées dans les différents rapports notamment ceux produits par le Ministère, la Commission Nicolet et le comité organisateur du programme d'exercices Concerto 2003, le groupe de travail a élaboré ce guide à l'intention des gestionnaires.

Le groupe de travail propose donc dans ce guide des mesures et des moyens à prendre, des activités à planifier et à organiser, des outils de communication à utiliser ou à concevoir afin que les gestionnaires soient prêts à répondre aux besoins des employés et à leurs familles appelés à travailler à l'occasion de situations d'urgence ou de sinistre. De plus, il désigne les personnes et les partenaires dont la collaboration est essentielle pour la mise sur pied des moyens ou activités proposées.

Rappelons que ce guide est le fruit d'une réflexion de plusieurs représentants et gestionnaires de divers secteurs d'activité au Ministère conscients de l'importance de planifier pour répondre aux différents besoins des employés et de l'organisation à l'occasion des situations d'urgence ou de sinistre. Pour cette raison, le groupe de travail recommande aux autorités que le Guide soit intégré dans le Plan ministériel (PMSC) et dans les divers plans régionaux de la sécurité civile.

Nous espérons que cet outil de gestion sera utile à tous les paliers de l'organisation de manière à améliorer ses façons de faire.

1. La relève du personnel et la surcharge de travail

But			
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Désigner les personnes	Coordonnateur régional et coordonnateur local	
	Inscrire les coordonnées des personnes désignées à l'intérieur du Bottin régional de la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Regrouper les documents et le matériel nécessaires à l'intervention afin de constituer une trousse à remettre à tous les gestionnaires concernés	Répondant régional en sécurité civile	Matériel : les clés ou le code des accès aux bâtiments, aux bureaux, aux classeurs, aux véhicules; les coupons de taxi; les billets de métro; etc.
	Rendre disponibles les plans déposés dans le site intranet de la direction territoriale	Répondant régional en sécurité civile	
	S'assurer de la mise à jour des documents (électronique et papier)	Répondant régional en sécurité civile	Particulièrement le Bottin régional de la sécurité civile

But			
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Discuter sur les responsabilités, les rôles et les tâches à l'occasion des comités de gestion	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Voir la charte des responsabilités élaborée dans le cadre de la mise en œuvre du PNSC
	Mise sur pied d'un comité de sécurité civile dans la direction territoriale	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
	Planifier des exercices	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile et l'équipe du SSC	
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Rencontrer l'employé dans le but de discuter de son rôle et de ses responsabilités en situation d'urgence	Chef du Service du soutien à la gestion en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Cet employé peut être le technicien ou la technicienne en administration
	Inviter l'employé désigné à participer aux exercices	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	

But			
Assurer la relève de façon à répartir les heures de travail des employés et des gestionnaires afin de maintenir une qualité sur le plan décisionnel et d'éviter les incidents ou les accidents causés par les excès de fatigue.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Sensibiliser le personnel indiqué ci-dessus à leur rôle en situation d'urgence	Chef du Service du soutien à la gestion Intervenants dans le PAE	CGRH : point a été ajouté à l'ordre du jour du Forum des conseillères et conseillers à la clientèle en avril 2005 Agents de référence : point a été ajouté à l'ordre du jour de la rencontre du 17 mars 2005
	Connaître les ressources du PAE des autres ministères	Responsable ministériel du PAE	Grace McCollough connaît les responsables ministériels – la liste a été élaborée
	Convenir d'une façon de faire dans la direction territoriale	Coordonnateur régional Chef du Service du soutien à la gestion	
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Réunir le personnel concerné pour les informer du besoin	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile	Obtenir la cohésion
	Prendre entente avec les directeurs des directions territoriales limitrophes	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile	
	Former les équipes et prévoir la logistique	Coordonnateur local	
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	En discuter à l'occasion des réunions de directeurs	Coordonnateur régional en collaboration avec le SSC (soutien)	Directive ?
	En discuter à l'occasion des comités de gestion en territoire	Coordonnateur régional en collaboration avec le SSC (soutien)	Directive ?

Pendant	Désigner le personnel (employés et gestionnaires) pour des quarts de travail	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Élaborer un horaire de travail	Coordonnateur régional Coordonnateur local	Par ex. : un quart de travail de 8 heures
Pendant	S'assurer que l'information soit véhiculée de façon adéquate (compréhension des rôles et des tâches des intervenants ainsi que de l'état de situation)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Faire le point à une fréquence régulière	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	
Pendant	Mobiliser les employés des services administratifs, les intervenants du PAE et le conseiller en gestion des ressources humaines en territoire	Moyens	Personne-ressource	Remarques
			Chef du soutien à la gestion	
Pendant	Alerter et affecter l'équipe ou les équipes autonomes dans la direction territoriale qui en fait la demande	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		S'assurer d'avoir une liste à jour des employés disponibles	Coordonnateur local	
Pendant	Faire appel à un gestionnaire d'une autre direction pour assurer la relève du gestionnaire « sinistré »	Moyens	Personne-ressource	Remarques

2. L'expertise du personnel

But			
Obtenir de manière rapide l'expertise du personnel pour assurer le soutien à l'équipe de coordination de la direction territoriale.			
Avant Connaître l'expertise du personnel dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Consigner l'information à l'intérieur d'un document	Répondant régional en sécurité civile	À ajouter à la trousse de l'intervenant
	Voir le Guide de mise en œuvre en territoire du PNSC		Une liste d'exemples est présentée dans les pages 31 à 35 du document
Avant Obtenir les coordonnées du personnel ayant des responsabilités en sécurité civile dans la direction territoriale	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Fournir les données au SSC pour la mise à jour du Bottin des ressources en sécurité civile (papier)	Répondant régional en sécurité civile	
	Mettre à jour les données dans le Bottin électronique des ressources en sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	

3. L'expertise des partenaires

But			
Obtenir de manière rapide l'expertise des partenaires, des membres de l'Organisation régionale de la sécurité civile (ORSC) ayant des responsabilités à l'intérieur de la mission « Transport », pour assurer le soutien à l'ensemble des employés du Ministère.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Consigner l'information à l'intérieur d'un document	Répondant régional en sécurité civile	À ajouter à l'intérieur de la trousse de l'intervenant
	Ajouter une annexe au Plan régional de la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Fournir les données au SSC pour la mise à jour du Bottin des ressources en sécurité civile (papier)	Répondant régional en sécurité civile	
	Mettre à jour les données dans le Bottin électronique des ressources en sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile	Mise en ligne en janvier 2005
	Voir le Guide de mise en œuvre en territoire du PNSC	Coordonnateur régional	
	Voir les ententes ou les modalités de fonctionnement convenues avec les partenaires	Chef du Service du soutien à la gestion	
	Consulter la liste des partenaires dans la base de données intitulée <i>Inventaire des ressources</i>	Chef du Service du soutien à la gestion	Base de données : projet pilote dans la Direction de la Côte-Nord
	Intégrer la liste des partenaires dans le bottin régional	Répondant régional en sécurité civile	
	Moyens	Personne-ressource	Remarques
Pendant			
Mettre à la disposition du personnel le bottin (électronique et papier) tout en respectant les exigences de la Loi sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels			

4. La disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services

But				
Connaître la disponibilité des entreprises ou des fournisseurs de services pouvant soutenir les employés de la direction territoriale à l'occasion d'une situation d'urgence.				
Avant		Moyens	Personne-ressource	Remarques
	S'assurer d'être en mesure de subvenir aux besoins alimentaires, d'hébergement et de transport des employés	Restauration : Prendre entente avec les fournisseurs	Répondant régional en sécurité civile Chef du Service du soutien à la gestion Administration CS	Les restaurants St-Hubert et les pizzerias permettent la facturation
		Élaborer une liste des fournisseurs de services du territoire en tenant compte des données à saisir dans le <i>Répertoire des fournisseurs de services</i>	Chef du Service du soutien à la gestion	
		S'assurer que l'information concernant les fournisseurs de services soit à jour dans le répertoire nommé ci-dessus	Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile	Base de données : projet pilote dans les directions de la Côte-Nord et de l'Est-de-la-Montérégie
		Hébergement : Maintenir à jour la base de données dans le domaine de l'hébergement	Répondant régional en sécurité civile	Le SSC se charge d'obtenir le fichier sur l'hébergement auprès de Tourisme Québec En attente
		Transport : Mettre à la disposition des employés des coupons de taxi	Coordonnateur local	
	Moyens	Personne-ressource	Remarques	
Pendant	Consulter le Répertoire des fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion	Base de données : projet pilote dans la Direction de la Côte-Nord	

5. La santé et la sécurité des employés

But			
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité des employés à l'occasion d'une situation d'urgence.			
Avant Connaître les besoins de protection des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Faire appel à une personne qui aurait la responsabilité d'évaluer les besoins de protection des intervenants pour chacun des risques présentés dans le PRSC	Responsable de la santé et de la sécurité au travail ou technicien en administration responsable des achats en collaboration avec le technicien à l'exploitation pour les services territoriaux *	* Le technicien principal ou le coordonnateur des ressources du SP
	Établir une liste de l'équipement et du matériel nécessaires	Technicien en santé et sécurité au travail ou technicien en administration responsable des achats en collaboration avec le technicien à l'exploitation pour les services territoriaux *	Ex. : Eau potable, appareils de communication, gants, masques, etc.
	Valider la liste de l'équipement et du matériel à acquérir	Coordonnateur régional	
	Acquérir l'équipement et le matériel et les entreposer dans un endroit adéquat	Technicien en santé et sécurité au travail Technicien en administration Magasinier	
	Récupérer et faire réparer, le cas échéant, l'équipement et le matériel utilisés par les employés	Technicien en santé et sécurité au travail Technicien en administration Magasinier	
Avant Sensibiliser les intervenants en sécurité civile à se faire vacciner	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Inviter les intervenants à se faire vacciner	Coordonnateur régional	Peut s'inscrire dans une démarche prévue au Ministère, habituellement au cours du mois d'octobre

But			
Adopter un ensemble de mesures pour assurer la santé et la sécurité des employés à l'occasion d'une situation d'urgence.			
Pendant	Subvenir aux besoins alimentaires, d'hébergement et de transport des employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource
		Faire appel aux entreprises ou fournisseurs de services	Chef du Service du soutien à la gestion
Pendant	Permettre aux employés ayant travaillé 7 jours consécutifs (ou moins) une période de repos	Moyens	Personne-ressource
Pendant	Répondre aux besoins de protection des intervenants par rapport aux risques présents sur le territoire	Moyens	Personne-ressource
		Mettre à la disposition des intervenants l'équipement et le matériel requis pour assurer leur protection	Coordonnateur régional Coordonnateur local
Après	S'assurer de répondre aux besoins des employés en ce qui concerne le soutien psychologique ou les problèmes de santé	Moyens	Personne-ressource
		Obtenir le soutien de la DRH ou du PAE	Chef du Service du soutien à la gestion
		Assurer un suivi auprès des employés ayant consulté ou ayant été référés	Représentants de la DRH ou du PAE
			Dans le cas de la relève du personnel, cette mesure est également prise en considération

6. Les communications

But			
Informers le personnel de la direction territoriale de l'évolution de la situation d'urgence.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	S'assurer d'être en mesure d'informer le personnel de la direction territoriale (qu'il soit ou non concerné par la situation d'urgence ou le sinistre)	Établir une liste des numéros de téléphone à la résidence de tous les employés de la direction et des personnes à contacter	Chef du Service du soutien à la gestion Technicien en administration
	Prévoir l'équipe de communicateurs	Répondant régional en communication	Peut se faire par divers moyens de communication (courriel, télécopieur, etc.)
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	S'assurer d'être en mesure d'informer les intervenants de manière à ce qu'ils puissent agir avec efficacité sur un territoire ou dans une zone sinistrée	Tenir à jour les cartes géographiques du territoire et les données à l'intérieur de l'application SSCGÉO	Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile Responsable de la géomatique dans la direction territoriale
Pendant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Informers le personnel de la direction territoriale (qu'il soit ou non concerné par la situation d'urgence ou le sinistre)	Mobiliser l'équipe de communicateurs	Coordonnateur régional
Après	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Présenter au personnel de la direction territoriale le bilan de la situation d'urgence ou du sinistre	Rédiger des articles	Répondant régional en communication

7. La reconnaissance des personnes

But			
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant leurs compétences, leurs initiatives, etc.			
Avant	Promouvoir le rôle des employés en situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource
		Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant déjà vécu un sinistre	Répondant régional en sécurité civile Répondant régional en communication
Pendant	Favoriser la visite des autorités (du sous-ministre, du sous-ministre adjoint ou du directeur) sur les lieux où se trouvent les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource
		Proposer aux autorités de se rendre sur les lieux	Coordonnateur régional
		Assurer la logistique de la visite des autorités	Coordonnateur régional Répondant régional en communication en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile
Pendant	Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource
		Rédiger des communiqués de presse	Répondant régional en communication En collaboration avec le répondant régional en sécurité civile ou autre personne-ressource

But				
Reconnaître l'apport du personnel de la direction territoriale (employés et gestionnaires) en soulignant leurs compétences, leurs initiatives, etc.				
Après	Reconnaître et mettre en valeur le travail accompli par les employés mobilisés	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Rédiger une lettre de remerciements	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	Personnaliser la lettre
		Organiser une activité de reconnaissance	Répondant régional en communication en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
		Commémorer l'événement	Responsable ministériel en sécurité civile	Cassette-vidéo, épinglette, photos ou autres
		Présenter le témoignage d'un employé (ou des employés) ayant déjà vécu une situation d'urgence	Répondant régional en sécurité civile Répondant régional en communication	
		Rédiger des articles pour publication	Répondant régional en communication en collaboration avec le SSC (soutien)	Clientèle du Ministère : Journal interne de la direction territoriale, Journal l'Équipe Population : hebdos dans les villes et les municipalités
Après	Présenter, à l'occasion de divers événements, une synthèse des actions prises par les employés au cours d'une situation d'urgence (Colloque de la sécurité civile et de la gestion des risques, Journées d'information CBRN, etc.)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		S'inscrire au programme	Coordonnateur régional	
		Répondre à l'appel de communications	Coordonnateur régional	
		Préparer la présentation	Coordonnateur régional en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile et le Service de la sécurité civile	

8. Les débriefings

But				
Faire ressortir les points forts et ceux à améliorer; ajuster les perceptions; démontrer de la transparence, de la crédibilité et du souci de l'amélioration continue, renforcer le partenariat et, enfin, mettre en place les correctifs et les recommandations; assurer le suivi.				
Avant	Débriefing émotionnel : Tenir un premier débriefing (séance de ventilation - 1 ^{er} débriefing à la suite d'une situation d'urgence). Cette première séance permet de préserver et de restaurer l'équilibre psychologique des personnes impliquées	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Prendre entente avec le responsable ministériel du PAE	Coordonnateur régional	
Avant	Effectuer des exercices de débriefing (type opérationnel)	Moyens	Personne-ressource	Remarques
		Désigner les personnes susceptibles d'animer des débriefings	Coordonnateur régional	
		Faire appel au programme de formation au SSC	Coordonnateur régional	SSC : Possibilité de former des animateurs de débriefing ou d'animer les séances de débriefing
		Coordonner la formation sur le débriefing	Répondant régional en sécurité civile	Soutien du SSC
		Établir un calendrier des sessions de formation	Coordonnateur régional en sécurité civile en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	Soutien du SSC
		Prendre connaissance de la politique ministérielle de débriefing	Coordonnateur régional Coordonnateur local Répondant régional en sécurité civile Chefs (SLPU, SP, SIP, SG, Exploitation)	Document en cours d'élaboration

But				
Faire ressortir les points forts et ceux à améliorer; ajuster les perceptions; démontrer de la transparence, de la crédibilité et du souci de l'amélioration continue, renforcer le partenariat et, enfin, mettre en place les correctifs et les recommandations; assurer le suivi.				
Après		Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Débriefing opérationnel (à chaud et à froid) : Tenir des débriefings permettant de saisir les observations et les constats qui découlent des opérations	Contacter, au besoin, le SSC	Coordonnateur régional ou coordonnateur local	
		Organiser la séance de débriefing	Animateur de la séance de débriefing en collaboration avec le répondant régional en sécurité civile	
		Réaliser la synthèse des commentaires exprimés	Scripteur (désigné par l'animateur)	
		Élaborer un rapport destiné aux autorités ¹	Animateur de la séance de débriefing Scripteur	
		Mettre en place les correctifs et les recommandations	Coordonnateur régional	
		Assurer le suivi des recommandations	Coordonnateur local	

¹ Une table des matières est en cours d'élaboration au SSC.

9. Les ressources financières et matérielles

But			
Être en mesure de joindre rapidement le personnel et d'avoir accès aux diverses ressources à l'occasion d'une situation d'urgence.			
Avant Se donner des moyens plus souples pour gérer la situation d'urgence	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Évaluer les meilleures façons de faire dans la direction territoriale	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS DCRM en soutien	
	Se doter d'une carte de crédit gouvernementale	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS	
	Obtenir des chèques d'avance de voyage, à même le fonds local de l'unité	Chef du Service du soutien à la gestion et Administration CS	Dans le cas des dépenses engagées par l'employé
Pendant Autoriser les employés à effectuer les achats	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Fournir aux employés les informations relatives aux cartes de crédit, aux numéros de compte ou autres moyens retenus	Chef du Service du soutien à la gestion et responsable en sécurité civile en direction territoriale (ex. chef du SLPU)	
Après S'assurer de rembourser rapidement l'employé des divers frais qu'il a absorbés à l'occasion d'une situation d'urgence (ex. heures supplémentaires, frais de déplacement) ou de le compenser	Moyens	Personne-ressource	Remarques

10. La préparation des employés et de leurs proches à faire face à une situation d'urgence

But			
Sensibiliser les employés et leurs proches à l'importance de se préparer à faire face à une situation d'urgence.			
Avant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Acquérir et distribuer la trousse d'information de sécurité civile du MSP	Coordonnateur régional Répondant régional en sécurité civile Direction régionale du MSP	Accorder de l'importance à la préparation d'une trousse de survie
	Organiser des ateliers portant sur la sécurité civile	Répondant régional en sécurité civile et SSC	En accord avec le coordonnateur régional
	Inviter les employés à informer leurs proches de leur rôle en sécurité civile	Coordonnateur régional	
	Évaluer les ateliers et assurer un suivi	Répondant régional en sécurité civile	En accord avec le coordonnateur régional
Pendant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Informer la famille de l'employé si celui-ci n'est pas en mesure d'établir un contact avec elle (par exemple, en raison de l'éloignement, de communications impossibles, etc.)	Désigner une personne responsable d'établir un contact	Coordonnateur régional

11. Le soutien aux employés et à leurs proches durant une situation d'urgence

But			
Soutenir les employés mobilisés ainsi que leurs proches durant une situation d'urgence.			
Pendant	Moyens	Personne-ressource	Remarques
	Dans le cas où la famille se trouve dans la zone sinistrée, permettre aux employés mobilisés à l'occasion d'une situation d'urgence de se rendre auprès de leurs proches. Si ces derniers sont dans l'impossibilité de s'y rendre, leur demander de désigner une personne		

Liste des personnes ayant contribué au développement du Guide pour le soutien aux employés à l'occasion d'une situation d'urgence

Géraldine Bouchard-Vézina, Direction des communications
Christiane Bourassa, Direction des ressources humaines
Benoît Demers, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Gilles Guay, Direction de Chaudière-Appalaches
François Hallé, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Marie Lalancette, Service du Plan, analyse, programmes et ressources
Bernard Lanctôt, Direction des ressources humaines
Jacques Langlois, Direction de Québec
Normand Leblond, Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie
Luc Lemieux, Direction du Saguenay-Lac St-Jean-Chibougamau
Sylvie Marcotte, Direction de Île-de-Montréal
Mario Martel, Service du Plan, analyse, programmes et ressources
Diane Matte, Service de la sécurité civile
Grace Mc Collough, Direction des ressources humaines (PAE)
Marie-Josée McNicoll, Direction de la Côte-Nord
Marcel Picard, Direction de l'Abitibi-Témiscamingue-Nord-du-Québec
Elaine Proulx, Direction de l'Estrie
Pierre Richard, Direction des communications
Lyne Robidoux, Direction des ressources humaines
Pierre Sylvestre, Direction de l'Est-de-la-Montérégie
Édith Tremblay, Direction du Saguenay-Lac St-Jean-Chibougamau
Line Tremblay, Service de la sécurité civile

**Annexe V — 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 ».

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe VI — 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 rétablissement⁴¹

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

⁴¹ Se référer au PMMUSC pour le détail.

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. 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	Aucun autre moyen de recouvrir la mobilité des usagers ET	La mobilité des usagers est recouverte via un chemin de détour ou un moyen alternatif SAUF QUE
La protection des infrastructures	Des personnes et leur résidence	- L'indisponibilité de l'infrastructure cause une congestion telle que l'efficacité des services d'urgence est compromise OU
La circulation des services d'urgence	permanente ou une ou des entreprises sont isolées	- 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

		<p>OU</p> <ul style="list-style-type: none"> - La longueur et/ou la durée du chemin de détour engendrent des problématiques importantes aux services d'urgence⁴² OU - L'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement
--	--	---

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

⁴²À 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 détail de l'outil d'aide à la décision est présenté ci-dessous.

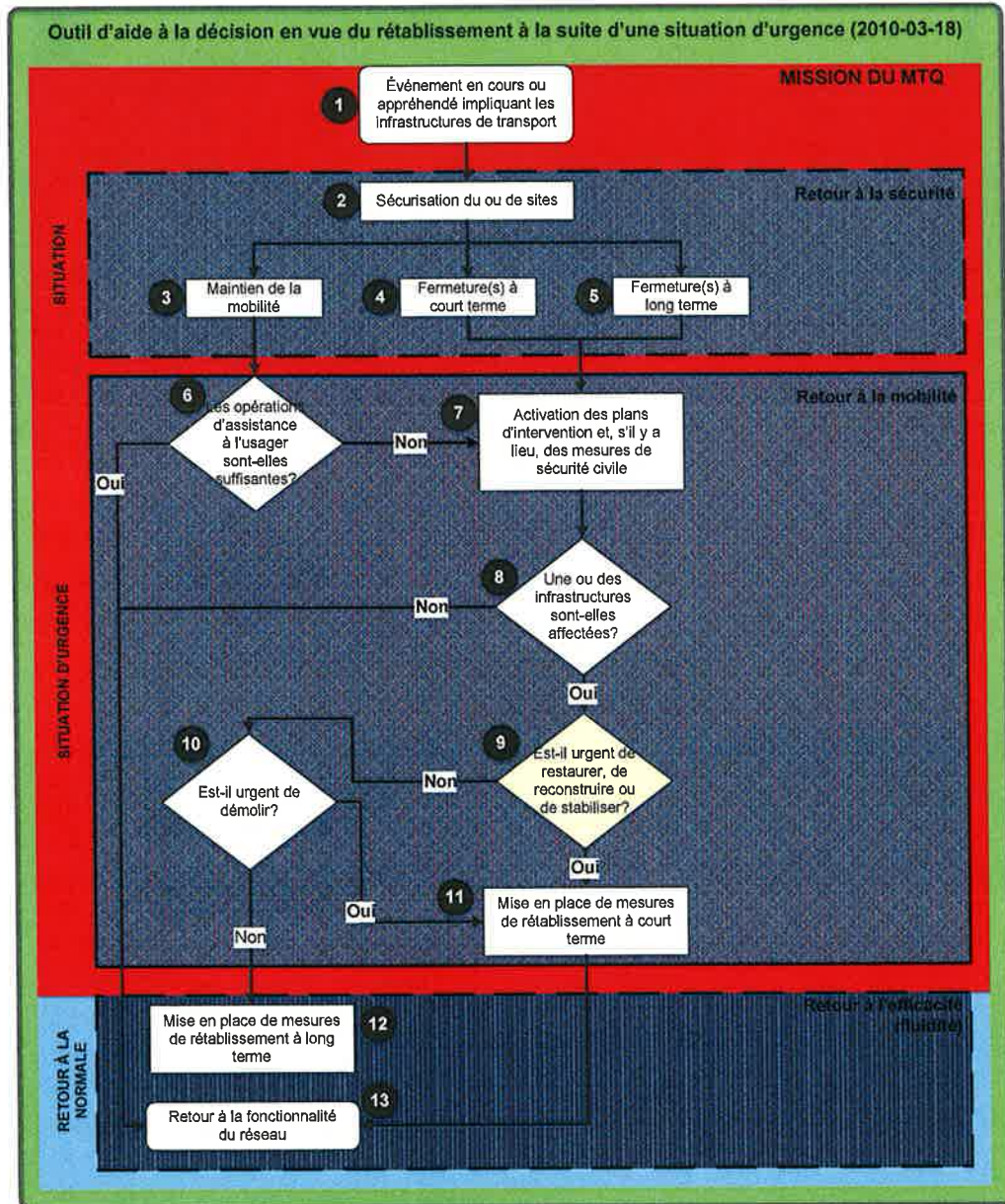


Tableau explicatif du logigramme

LE RETOUR À LA SÉCURITÉ		
N°	Action	Descriptif
1	Événement	<p>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.</p>
2	Sécurisation du site	<p>La mission première du MTQ est d'offrir aux usagers des systèmes de transport sécuritaire.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le niveau de sécurité des usagers; - l'état de la fluidité de la circulation; - les risques; - les délais d'intervention requis. <p>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.</p>
3	Maintien de la mobilité	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 non plus</p>

LE RETOUR À LA SÉCURITÉ

N°	Action	Descriptif
		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	<p>Certaines situations d'urgence peuvent nécessiter la fermeture temporaire d'un axe routier lorsque la sécurité des usagers est compromise, à titre d'exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des conditions climatiques difficiles; - un accident routier; - un déversement de matières dangereuses; - etc. <p>Dans certains autres cas, ce sont les mesures d'urgence elles-mêmes qui nécessitent la fermeture temporaire d'un axe routier, par exemple le déglçage 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.</p> <p>Dans tous les cas de fermeture temporaire, le but est de rétablir le plus rapidement possible la mobilité.</p> <p>Fermeture à court terme : environ 24 à 48 heures au maximum.</p> <p>* 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.</p>
5	Fermeture (s) à long terme	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Certaines situations peuvent aussi nécessiter la fermeture à long terme d'infrastructures à la suite d'une inspection si on constate que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibilité de mouvement de sol à proximité d'une infrastructure; - faiblesse d'une infrastructure pour raison intrinsèque; - un ponceau menace de s'écraser; - affouillement des fondations; - un doute est posé quand 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	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>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.</p>
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	<p>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.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La sécurité des personnes - La protection des infrastructures - La circulation des services d'urgence <p>Il est URGENT de restaurer, de reconstruire ou de stabiliser dans les circonstances suivantes :</p>

LE RETOUR À LA MOBILITÉ

N°	Action	Descriptif
		<ol style="list-style-type: none"> 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 2. La mobilité des usagers est recouverte 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'urgence⁴³ OU <p>L'état de l'infrastructure peut se détériorer si des mesures ne sont pas prises rapidement</p>
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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

⁴³ 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 LA MOBILITÉ		
N°	Action	Descriptif
		long terme).
LE RETOUR À L'EFFICACITÉ (FLUIDITÉ)		
N°	Action	Descriptif
12	Mise en place de mesures de rétablissement long terme	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
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 VII — Mission « Transport » du Plan national de sécurité civile

Note : Le texte de la mission « Transport » reproduit dans ce plan est complet. Toutefois, la mise en page est différente du document original.

Plan national de sécurité civile

Mission :	« Transport »
Porteur :	Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Les responsabilités du MTQ dans le cadre de sa mission :

Le ministère des Transports du Québec (MTQ), porteur de la mission « Transport », doit être en mesure de :

- Fournir l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises;
- Fournir les moyens de transport pour répondre aux besoins de déplacement;
- Entretien, remettre en état ou mettre en place les infrastructures nécessaires;
- Fournir ses ressources et son expertise.

Ces quatre mandats permettront entre autres d'atteindre les objectifs suivants :

- Assurer des déplacements sécuritaires dans les meilleurs délais;
- Acheminer des secours vers l'endroit sinistré;
- Effectuer des évacuations;
- Désenclaver la zone sinistrée.

À titre d'information, voici la mission du MTQ telle qu'elle est inscrite dans le *Plan stratégique du ministère des Transports 2005-2008* :

« Assurer, sur tout le territoire, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec. »

Description des activités

Activités :

Monitoring des infrastructures

Les directions territoriales du MTQ sont responsables de l'activité. Les coordonnateurs régionaux en sécurité civile (directeurs territoriaux) doivent être en mesure de dresser un portrait de l'état des infrastructures de transport (terrestre) en fournissant les informations sur celles se trouvant sur leur territoire respectif.

Soutien :

- La Direction des structures (DS) et la Direction du laboratoire des chaussées (DLC) du MTQ soutiennent les directions territoriales en ce qui a trait aux infrastructures routières du Ministère.
- Les centres intégrés de la gestion de la circulation (CIGC) de Québec et de Montréal soutiennent les directions territoriales en leur transmettant toute l'information relative aux événements ponctuels, aux conditions routières et aux travaux routiers sur le réseau sous la responsabilité du Ministère. De plus, ils sont en mesure de les informer quant au temps d'attente aux postes frontaliers.

Description des activités

Activités :

Transport terrestre des personnes

- Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) soutient le MTQ en ce qui a trait aux réseaux d'accès aux chemins forestiers.

La Direction du transport terrestre des personnes (DTTP) du MTQ est responsable de l'activité. Elle entretient les liens nécessaires avec les associations de transporteurs de personnes réparties sur le territoire québécois.

Soutien :

- Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport (MELS) soutient le MTQ en facilitant l'accès aux transporteurs scolaires.
- La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) soutient le MTQ en fournissant l'inventaire des véhicules utilisables (ex. : autobus).
- La mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité » peut être mise en oeuvre pour l'escorte des véhicules lors des déplacements de personnes.

Transport routier des marchandises

La Direction du transport routier des marchandises (DTRM) du MTQ est responsable de l'activité.

Premier volet : Véhicules lourds

Le Service des politiques économiques (SPE) de la DTRM entretient les liens pertinents avec les transporteurs routiers de marchandises et les expéditeurs répartis partout sur le territoire québécois. Il développe, gère et met à jour une liste de transporteurs spécialisés dans le transport de différents produits pouvant être rejoints 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine en cas de situation d'urgence nécessitant le transport de biens. Le SPE met, au profit du Plan national de sécurité civile (PNSC), son expertise en matière de logistique et de transport routier ainsi que les liens privilégiés qu'il entretient avec l'industrie québécoise du camionnage et les responsables des réseaux routiers des provinces et états voisins.

Deuxième volet : Permis spéciaux

Le Service de la normalisation technique (SNT) de la DTRM est responsable de donner des autorisations spécifiques à l'égard des charges et dimensions hors normes en situations d'urgence.

Soutien :

- La Direction des structures (DS) du MTQ soutient le SNT quant à l'analyse des tracés que peuvent emprunter les transporteurs ayant des charges et dimensions hors normes.
- La Commission des transports du Québec (CTQ) soutient le MTQ par sa connaissance des transporteurs.
- La mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité » peut être mise en oeuvre pour l'escorte des véhicules lors des déplacements de marchandises.

Transport aérien

Le Service aérien gouvernemental (SAG) du ministère des Services gouvernementaux est responsable de l'activité. Le SAG mobilise et coordonne les interventions des entreprises de transport aérien.

Soutien :

- Le Service du transport aérien du MTQ soutient le SAG par sa connaissance des transporteurs aériens, particulièrement ceux qui assurent des vols réguliers et qui ne fournissent pas de services de nolisément.
- Le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF) soutient le SAG par l'accès aux avions citernes et hélicoptères (disponibles entre les mois d'avril à novembre) et à l'expertise reliée à la logistique dans ce

Description des activités

Activités :

domaine.

- Après entente avec la Sûreté du Québec, le SAG pourra bénéficier des services hélicoptères (hélicoptères, personnel navigant et équipements) disponibles à ce moment.

Transport ferroviaire

Le Service du transport ferroviaire du MTQ est responsable de l'activité. Il demeure en relation avec les partenaires publics et privés dans ce domaine.

Transport maritime

La Société des traversiers du Québec (STQ) est responsable de l'activité. La STQ mobilise et coordonne les interventions des organisations de transport maritime. Elle développe et maintient des ententes de partenariat avec lesdites organisations afin d'accéder en tout temps aux équipements et infrastructures maritimes nécessaires à l'intervention d'urgence.

Soutien :

Le Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent du MTQ soutient cette activité.

Transport par véhicules hors route

Le Service des politiques de sécurité du MTQ est responsable de cette activité. Il peut faire appel aux clubs de véhicules hors routes (VHR) ou aux concessionnaires de quads, et ce, directement ou par l'intermédiaire des fédérations.

Services auxiliaires

Premier volet : Véhicules, carburants et génératrices

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pourrait être appelé à offrir du soutien dans les domaines suivants : fourniture d'équipements roulants (véhicules légers, véhicules lourds, véhicules outils, etc.), entretien ou réparation d'équipement et fourniture de carburants ou de génératrices.

Soutien :

La mission « Énergie » peut être mise en oeuvre pour l'approvisionnement en carburant pour les différents véhicules utilisés lors d'un événement majeur ou lors d'un sinistre.

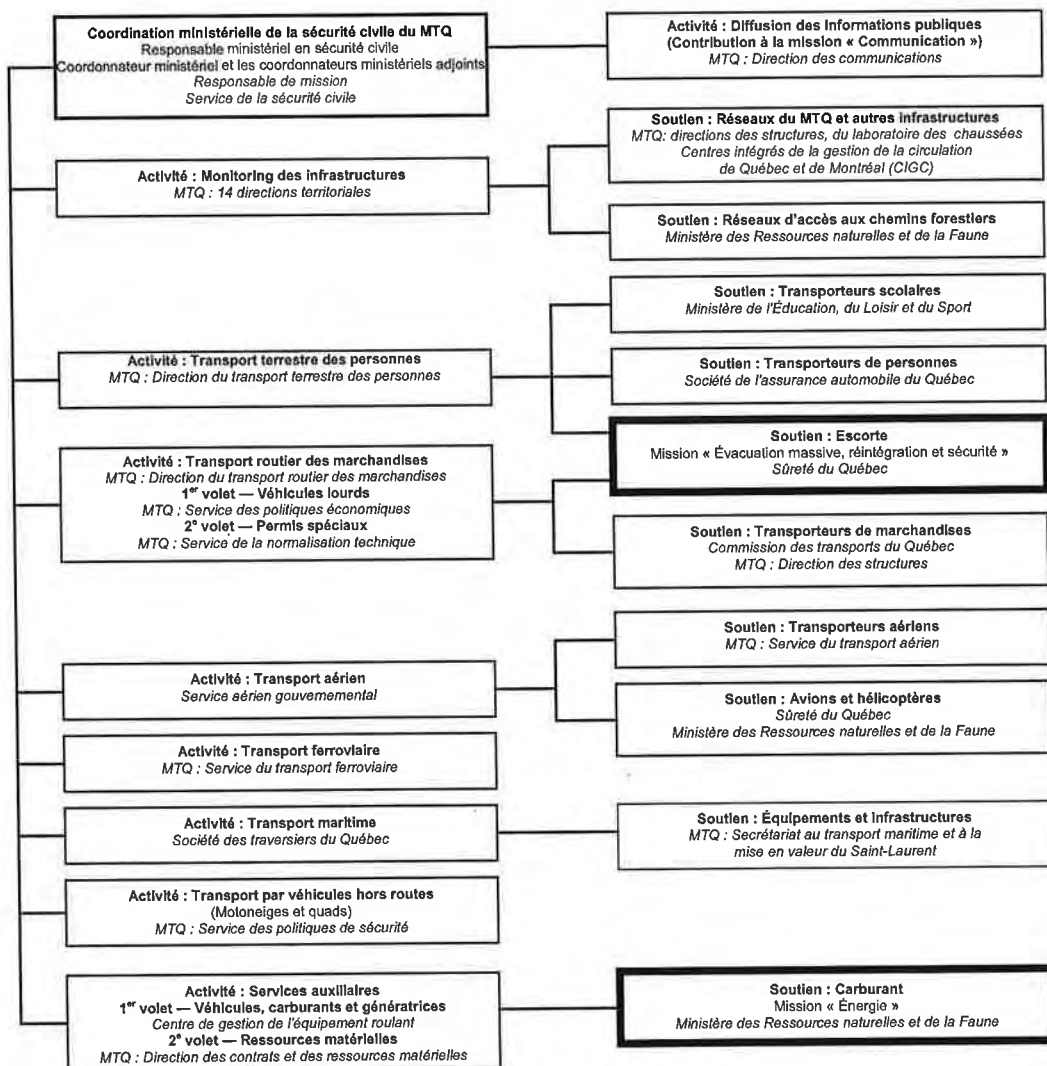
Deuxième volet : Ressources matérielles

La Direction des contrats et des ressources matérielles (DCRM) du MTQ pourra être appelée à offrir du soutien dans les domaines suivants : courrier, messagerie, téléphonie, radiocommunication, salles de conférence et de vidéoconférence, locaux et recherche de fournisseurs de produits ou services.

Diffusion des informations publiques

La Direction des communications (DC) est responsable de cette activité. Par l'intermédiaire d'un répondant ministériel en communication, la DC du Ministère assure le suivi des activités de communication et produit les outils de communications nécessaires afin d'informer la clientèle concernée (citoyens, entrepreneurs, etc.). Le MTQ est responsable de ses actions de communication internes et externes. Le répondant ministériel en communication, à titre d'agent de liaison, fait l'arrimage nécessaire avec la mission « Communication ».

Mission « Transport »



Sommaire des interrelations de la mission « Transport » avec les autres partenaires de l'OSCQ

Mise en œuvre d'autres missions

La mission « Transport » prévoit que certaines de ses activités nécessitent la mise en œuvre, en tout ou en partie, des missions suivantes :

- Évacuation massive, réintégration et sécurité;
- Énergie.

La coordination des actions des différentes missions ainsi interpellées s'effectue par le biais des mécanismes de coordination prévus au PNSC soit les ORSC, l'OSCQ et le CSCQ.

Soutien à la mission « Transport »

Par ailleurs, lorsque l'impact du sinistre dépasse ou risque de réduire sa capacité d'action, le MTQ peut aussi compter sur l'apport en ressources des partenaires suivants pour la réalisation de sa mission :

Centre de gestion de l'équipement roulant;
Commission des transports du Québec;
Ministère des Ressources naturelles et de la Faune;
Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport;
Service aérien gouvernemental;
Société de l'assurance automobile du Québec;
Société des traversiers du Québec;
Sûreté du Québec.

Le MTQ assure la coordination des actions des responsables d'activité ou de soutien qu'il met à contribution dans le cadre de sa mission.

Contribution de la mission « Transport » aux autres missions du PNSC

Enfin, la mission « Transport » peut être appelée à contribuer à la réalisation d'autres missions du PNSC. Ainsi :

Activités de la mission « Transport »

Mission « Communication »

Le ministère des Transports est toujours responsable de ses communications. Toutefois, il appuie la mission « Communication » en souscrivant aux stratégies et objectifs de communication approuvés par l'OSCQ. Pour ce faire, il désigne, entre autres actions, un agent de liaison qui achemine, au Centre de traitement des communications, la stratégie de communication, les projets de documents d'information et d'activités de communication publique inhérents. Le contenu doit être clair, précis, validé et le plus à jour possible afin que la diffusion de l'information de nature publique se fasse dans les meilleurs délais, et ce, de façon cohérente.

Mission « Bio alimentaire »

Transport d'eau, de nourriture ou de spécialistes en alimentation.

Mission « Eaux, matières dangereuses et résiduelles »

Transport de personnes et de marchandises.

Mission

Transport ou prêt de génératrices.

Activités de la mission « Transport »

« Électricité »

Mission « Énergie »

Transport de gaz naturel, de bois et autres combustibles.

Mission « Évacuation massive, réintégration et sécurité »

Diverses activités de la mission « Transport ».

Mission « Habitation »

Transport de spécialistes et de marchandises.

Mission « Santé »

Transport de blessés, de médicaments et de matériels.

Mission « Soutien à l'OSCQ »

Transport d'intervenants.

Mission « Soutien aux services aux sinistrés »

Transport de personnes, allant ou provenant d'un Centre de services aux sinistrés, et des marchandises (matériels et appareils).

Mission « Soutien technique aux municipalités »

Transport de biens culturels.

Annexe VIII — Bottin téléphonique

Les coordonnées des intervenants en sécurité civile du MTQ sont maintenant inscrites dans le Bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile, version électronique (Web), disponible sur le site intranet du SSC à <http://www.bsc.prod/Pages/Frameset.aspx>

Avis de confidentialité

Le bottin téléphonique de la Coordination ministérielle de la sécurité civile contient des renseignements nominatifs, lesquels sont confidentiels au sens de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1). Ces renseignements nominatifs ne peuvent être utilisés que pour les fins de l'application du Plan ministériel de mesures d'urgences (PMMU) ou du Plan national de sécurité civile (PNSC) relevant de la compétence du ministère de la Sécurité publique. Toute personne qui utilise ces renseignements à d'autres fins ou qui copie, distribue ou diffuse ces renseignements, est susceptible de s'exposer à des mesures administratives ou disciplinaires, et ce, conformément aux dispositions des conventions collectives.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe IX — Cadre territorial de gestion du monitoring sur le réseau et processus ministériel en monitoring des structures

Note

Le *Cadre territorial de gestion du monitoring sur le réseau routier* est disponible sur le site intranet du MTQ à cette adresse :

<http://intranet/MON-UNITE/DIRECTION-ABITIBI-TEMISCAMINGUE/EXPLOITATION/Pages/default.aspx>

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 ».

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe X — Adresses des centres de coordination régional et auxiliaire

COORDONNÉES DU CENTRE DE COORDINATION RÉGIONAL Direction de l'Abitibi-Témiscamingue - Région 08 – Abitibi-Témiscamingue

MISSION « TRANSPORT »		
CENTRE DE COORDINATION (Direction de l'Abitibi-Témiscamingue)		
Situation	Adresse	80, avenue Québec
	Ville	Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6R1
	Nom de l'édifice	Édifice Malo
	MRC	Ville de Rouyn-Noranda
	Région administrative	08 – Abitibi-Témiscamingue
Téléphone (1)	819 763-3237 poste 389	
Téléphone (2)	819 763-3271 (ligne du citoyen)	
Télécopieur (1)	819 763-3493	
Télécopieur (2)	819 763-3045 (bureau du directeur)	
Vidéoconférence	819 764-5793 (salle de vidéoconférence)	
Téléphone satellite	613 980-5626	
Poste RENIR (XLT 2500)	Centre de coord. des mesures d'urgence en lien direct avec tous les centres de services de la DAT du MTQ	

CENTRE DE COORDINATION ALTERNATIF (Centre de services de Rouyn-Noranda)		
Situation	Adresse	155, chemin Senator
	Ville	Rouyn-Noranda (Québec) J9X 7E7
	MRC	Ville de Rouyn-Noranda
	Région administrative	08 – Abitibi-Témiscamingue
Téléphone (1)	819 763-3246	
Téléphone (2)	819 763-3532 (ligne du citoyen)	
Télécopieur (1)	819 763-3786	

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe XI — 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.
	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.

Combinaison de P/S	P/S	No	Activité	Description	Unité de mesure	Mesure des quantités
	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 XII — Guide d'intervention pour l'assistance à l'utilisateur – version 2 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 2* 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 2*. 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	<p>En se référant aux séquences de mise en place des repères visuels.</p> <p>En actionnant le gyrophare, la flèche ou la barre de signalisation.</p> <p>En ralentissant graduellement.</p> <p>En observant la circulation par les rétroviseurs.</p> <p>En déposant des fusées éclairantes en amont du site, si cela est requis, en respectant les autres étapes du processus.</p> <p>En créant un corridor de sécurité avec son véhicule.</p> <p>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.</p>
5. Évaluer les risques	Dès l'arrivée sur les lieux et avant de descendre du véhicule	<p>En observant les lieux et à la lumière de l'information disponible.</p> <p>En communiquant avec les autres intervenants présents, s'il y a lieu.</p> <p>En communiquant avec les partenaires concernés, s'il y a lieu.</p>
6. Descendre du véhicule	Lorsque cela est requis, pour compléter la protection du site ou pour assister les usagers, après avoir évalué les risques	<p>En portant l'équipement de protection individuel requis (veste, bottes, autres).</p> <p>En gardant les roues du véhicule immobilisé en ligne droite.</p> <p>En s'assurant que la voie est libre ou sans danger immédiat.</p> <p>En étant attentif et conscient de son environnement (anticipation).</p> <p>En s'assurant d'être vu et de voir la circulation (réaction).</p> <p>En s'assurant d'être protégé par son véhicule ou en se déplaçant sur l'accotement.</p> <p>En appliquant le frein de stationnement du véhicule en position finale.</p> <p>En descendant du côté opposé à la circulation, si cela est possible.</p>
7. Compléter la protection du site	Dès que cela est possible, après être descendu du véhicule	<p>En se référant aux séquences de mise en place des repères visuels.</p> <p>En respectant les consignes formulées au point 6 « Descendre du véhicule ».</p> <p>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.</p> <p>En déplaçant son véhicule à l'avant des repères visuels, s'il y a lieu.</p> <p>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.</p> <p>En étant toujours protégé par son véhicule.</p>

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.

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Annexe XIII — Aléas

Cette page est laissée en blanc intentionnellement.

Registre des Risques

Aléas	CS	Municipalité	Description					Probabilité	Conséquence	Niveau risque	Gest. recommand.	
ACCIDENT AÉRIEN												
1	Val d'Or	Secteur Dubulsson	117	08	155	9+180	10+192	Héliport privé Val d'Or	1	1	1	Accepter le risque
2	Rouyn-Noranda	McWatters	117	09	093	0+000	1+000	Aéroport municipal Rouyn-Noranda	1	1	1	Accepter le risque
3	Amos	Sté-Gertrude-Manneville	395	01	050	13+128	13+548	Aéroport municipal Amos	1	1	1	accepter le risque
4	Macamic	La Sarre	111	02	201	3+200	4+200	Héliport privé La Sarre	1	1	1	Accepter le risque
5	Macamic	Saint-Vital de Clermont	383	02	030	7+852	8+852	Aéroport municipal La Sarre	1	1	1	Accepter le risque
6	Ville-Marie	Saint-Bruno de Guigues	23581	01	000	0+500	1+500	Aéroport MTQ Saint-Bruno de Guigues	1	1	1	Accepter le risque
7	Ville-Marie	Saint-Bruno de Guigues	101	02	030	4+647	4+747	Aéroport Saint-Bruno de Guigues	1	1	1	Accepter le risque
ACCIDENT FERROVIAIRE												
8	Val d'Or	Val D'Or	117	08	102	7+215	7+218	Traverse chemin de fer, Point milliaire 34.24	2	1	2	Accepter avec suivi
9	Val d'Or	Laas (Partie)	113	01	130	5+170	5+172	Traverse de chemin de fer, (Beattyville) Point milliaire 43.52	2	1	2	Accepter avec suivi
10	Val d'Or	Franquet (Baie James)	113	02	030	14+790	14+792	Traverse chemin de fer, Secteur Lac Camoron, Point milliaire 72.0	2	1	2	Accepter avec suivi
11	Val d'Or	Val D'Or	117	08	102	8+327	8+329	Traverse chemin de fer, Point milliaire 35.35	2	1	2	Accepter avec suivi
12	Val d'Or	Val D'Or	117	08	149	2+016	2+082	Traverse chemin de fer, Point milliaire 40.48, Lignes haute tens	2	1	2	Accepter avec suivi
13	Val d'Or	Melartic	117	08	170	1+190	1+182	Traverse chemin de fer, Point milliaire 53.58	2	1	2	Accepter avec suivi
14	Rouyn-Noranda	Arntfield	117	10	080	8+839	8+840	Traverse chemin de fer, Point milliaire 33.50	2	1	2	Accepter avec suivi
15	Rouyn-Noranda	Arntfield	117	10	080	5+004	5+005	Traverse chemin de fer, Point milliaire 37.78	2	1	2	Accepter avec suivi
16	Rouyn-Noranda	Arntfield	21800	01	0	0+053	0+054	Traverse chemin de fer, Point milliaire 39.05	2	1	2	Accepter avec suivi
17	Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	101	03	041	1+188	1+189	Traverse chemin de fer, Point milliaire 56.30	2	1	2	Accepter avec suivi
18	Rouyn-Noranda	Cadillac	18580	01	020	0+016	0+017	Traverse chemin de fer, Point milliaire 67.19	2	1	2	Accepter avec suivi
19	Rouyn-Noranda	McWatters	117	09	070	3+117	3+119	Traverse chemin de fer, Point milliaire 82.50	2	1	2	Accepter avec suivi
20	Rouyn-Noranda	McWatters	117	09	093	7+334	7+335	Traverse chemin de fer, Point milliaire 82.78	2	1	2	Accepter avec suivi
21	Rouyn-Noranda	Granada	22410	02	000	6+305	6+308	Traverse chemin de fer, Point milliaire 96.12	2	1	2	Accepter avec suivi
22	Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	22380	01	20	2+718	2+719	Traverse chemin de fer, Point milliaire 98.49	2	1	2	Accepter avec suivi
23	Amos	Villemontel	111	02	030	12+123	12+125	Traverse chemin de fer, Point milliaire 57.07	2	1	2	Accepter avec suivi
24	Amos	Landrienne	386	01	030	2+559	2+561	Traverse chemin de fer, Point milliaire 33.82	2	1	2	Accepter avec suivi

Aléas	CS	Municipalité	Description						Probabilité	Conséquence	Niveau risque	Gest. recommand.
ACCIDENT FERROVIAIRE (suite)												
25	Amos	Barraute	386	02	016	0+762	0+784	Traverse chemin de fer, Point milliaire 18.54	2	1	2	Accepter avec suivi
25	Amos	Champnaul	19228	02	000	4+000	4+002	Traverse chemin de fer, Point milliaire 11.82	2	1	2	Accepter avec suivi
27	Amos	Launay	20650	01	000	0+041	0+043	Traverse chemin de fer, Point milliaire 00.64	2	1	2	Accepter avec suivi
28	Amos	Ville d'Amos	109	01	080	0+709	0+711	Traverse chemin de fer, Point milliaire 43.99	2	1	2	Accepter avec suivi
29	Macamic	Colombourg	111	02	150	3+703	3+714	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 93.48	1	1	1	Accepter le risque
30	Macamic	Taschereau (M)	111	02	060	0+276	0+278	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 69.01	2	1	2	Accepter avec suivi
31	Macamic	Taschereau (VI)	390	01	050	1+397	1+399	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 70.89	3	1	3	Niveau gestion important
32	Macamic	Taschereau (M)	111	02	090	2+281	2+283	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 73.15	2	1	2	Accepter avec suivi
33	Macamic	Macamic	101	04	100	0+699	0+691	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 87.24	2	1	2	Accepter avec suivi
34	Macamic	La Sarre	393	02	011	0+703	0+707	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 97.06	2	1	2	Accepter avec suivi
35	Macamic	Aulhiar	111	02	100	8+834	8+886	Traverse de chemin de fer, Point milliaire 80.24	1	1	1	Accepter le risque
ACCIDENT ROUTIER												
36	Val d'Or	Rivière Héva	117	08	184	11+500	11+850	Courbe Brière	3	1	3	Niveau gestion important
37	Val d'Or	Suroau	117	07	110	12+000	12+200	Courbe Rivière des Outaouais	3	1	3	Niveau gestion important
38	Rouyn-Noranda	McWattare	117	09	070	2+500	3+100	Côte Joannès	3	1	3	Niveau gestion important
BLOCUS DE ROUTE												
39	Val d'Or	Louvicourt	117	08	031	3+000	3+050	Chemin Lac Simon Réserve indienne	3	1	3	Niveau gestion important
40	Ville-Marie	Réserve Timiskaming	101	03	010	0+000	7+448	Réserve indienne et frontière ontarienne	3	1	3	Niveau gestion important
41	Ville-Marie	Kipawa	22608	02	000	8+240	9+153	Réserve indienne	2	1	2	Accepter avec suivi
42	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	015	0+000	0+093	Frontière ontarienne	2	1	2	Accepter avec suivi

Aléas	CS	Municipalité	Description						Probaltilté	Conséquence	Niveau risque	Gest recomm.
CONDITIONS CLIMATIQUES DIFFICILES												
43	Val d'Or	Cametosa	117	07	091	5+000	8+000	Zone de poudrerie	3	1	3	Niveau gestion important
44	Rouyn-Noranda	McWatters	117	09	070	2+500	3+100	Côte Joannès / neige	3	1	3	Niveau gestion important
45	Amos	Amos Ville	111	01	82	4+500	4+700	Zone de poudrerie	3	1	3	Niveau gestion important
46	Amos	Chaste	109	03	10	10+680	13+657	Zone de poudrerie	3	1	3	Niveau gestion important
47	Macamic	Palmarolle	393	01	070	8+700	9+000	Zone de Poudrerie	3	1	3	Niveau gestion important
48	Ville-Marie	Anglers	391	01	110	4+984	5+111	Pont barrage et digue, zone de glace	3	1	3	Niveau gestion important
49	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	015	0+463	2+500	Voie de contournement	3	1	3	Niveau gestion important
50	Ville-Marie	Fabre	101	01	070	5+593	8+593	Côte à Bergeron	3	1	3	Niveau gestion important
DÉVERSEMENT DE MATIÈRES DANGEREUSES (DÉVERSEMENT LIQUIDE)												
51	Val d'Or	Val D'Or	117	08	102	7+215	7+218	Traverse chemin de fer, Point milliaire 34.24	1	1	1	Accepter le risque
52	Val d'Or	Val D'Or	117	08	102	8+327	8+329	Traverse chemin de fer, Point milliaire 35.35	1	1	1	Accepter le risque
53	Val d'Or	Val D'Or	117	08	149	2+016	2+082	Traverse chemin de fer, Point milliaire 40.48, Lignes haute tens	1	1	1	Accepter le risque
54	Val d'Or	Laas (Partie)	113	01	130	5+470	5+472	Traverse de chemin de fer, (Beattyville) Point milliaire 43.62	1	1	1	Accepter le risque
55	Val d'Or	Franquet (Baie James)	113	02	030	14+790	14+792	Traverse chemin de fer, Secteur Lac Cameron, Point milliaire 72.0	1	1	1	Accepter le risque
56	Val d'Or	McArlic	117	08	170	1+190	1+192	Traverse chemin de fer, Point milliaire 53.58	1	1	1	Accepter le risque
57	Val d'Or	Senneterre (V)	113	01	071	1+000	1+100	Pont no. 08401, Viaduc ferroviaire	1	1	1	Accepter le risque
58	Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	117	09	120	0+000	2+233	Viaduc CN ONM - Acide et produits dangereux	1	1	1	Accepter le risque
59	Amos	Ville d'Amos	109	01	080	0+709	0+711	Traverse chemin de fer, Point milliaire 43.89	1	1	1	Accepter le risque
60	Amos	Villemontel	111	02	030	12+123	12+125	Traverse chemin de fer, Point milliaire 57.07	1	1	1	Accepter le risque
61	Amos	Londrionno	386	01	030	2+559	2+561	Traverse chemin de fer, Point milliaire 33.82	1	1	1	Accepter le risque
62	Amos	Barraute	386	02	015	0+782	0+784	Traverse chemin de fer, Point milliaire 18.54	1	1	1	Accepter le risque
63	Amos	Champneuf	19228	02	000	4+000	4+002	Traverse chemin de fer, Point milliaire 11.82	1	1	1	Accepter le risque
64	Amos	Launay	20650	01	000	0+041	0+043	Traverse chemin de fer, Point milliaire 00.84	1	1	1	Accepter le risque
65	Ville-Marie	Ville-Marie	101	01	080	1+352	1+562	Intersection route 101 et 382 - 4 stations services	2	1	2	Accepter avec suivi niveau gestion important
66	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	015	0+000	0+093	Complexe Usine Tembec	3	1	3	

Aléas	CS	Municipalité	Description						Probalité	Conséquence	Niveau risque	Gest recomm.
OBJET SUSPECT												
ÉBOULEMENT OU AVALANCHE												
67	Ville-Marie	TNO Canton Mazenod	101	01	050	13+569	13+671	Falaises de roc	2	1	2	Accepter avec suivi
68	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	5+597	5+783	Falaises de roc	2	1	2	Accepter avec suivi
69	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	2+335	2+460	Falaises de roc	2	1	2	Accepter avec suivi
AFFAISSEMENT												
70	Val d'Or	Val d'Or	117	06	149			Mine Goldox	1	1	1	Accepter le risque
71	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	030	2+360	2+400	Talus instable, gauche et droit	3	1	3	Niveau gestion important
72	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	030	11+400	11+500	Talus et gabions instables G	2	1	2	Accepter avec suivi
EMBÂCLE ET DÉBÂCLE												
ÉROSION												
73	Amos	Preissac	395	01	030	0+000	16+778		2	1	2	Accepter avec suivi
74	Ville-Marie	Duhamel Ouest	23520	01	000	2+541	2+583	Chemin du Vieux Fort (plage Bannick)	1	1	1	Accepter le risque
75	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	1+930	1+940	Côte Entrepôt à sel	3	1	3	Niveau gestion important
INCENDIE MAJEURE OU EXPLOSION												
76	Val d'Or	Val D'Or	117	08	102	0+327	8+329	l'averse chemin de fer, Point milliaire 35.35	1	1	1	Accepter le risque
77	Rouyn-Noranda	Airfield	117	03	100	2+340	2+440	Propane Nord Ouest	1	2	2	Accepter avec suivi
78	Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	117	09	120	0+000	2+233	Viaduc CN ONR,	1	2	2	Accepter avec suivi
79	Amos	Ville d'Amos	109	01	080	1+080	1+282	Commerce Ben Deshaies et Meuble Branchaud	1	1	1	Accepter le risque
80	Amos	Ville d'Amos	111	01	080	3+278	3+906	Réservoir de pétrole	1	2	2	Accepter avec suivi
81	Ville-Marie	Ville-Marie	101	01	090	1+352	1+562	Intersection route 101 et 382 Essence et propane	2	1	2	Accepter avec suivi
82	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	015	0+000	0+093	Usine Tembéc	1	1	1	Accepter le risque

Aléas	CS	Municipalité	Description					Probabilité	Conséquence	Niveau risque	Gest. recommand.	
GLISSEMENT DE TERRAIN												
83	Rouyn-Noranda	Surimau	18690	02	000	0+000	18+058	Chemin Rapide-7	2	1	2	Accepter avec suivi
84	Rouyn-Noranda	Laudanet	18690	04	000	0+000	9+757	Chemin Rapide-7	2	1	2	Accepter avec suivi
85	Amos	Preissac	395	01	030	5+031	5+224	Gros remblai de résidu minier en bordure de la route	1	1	1	Accepter le risque
86	Ville-Marie	Duhamel Ouest	23520	01	000	2+630	2+681	Talus Chemin Vieux Fort avec barrière à sédiment	3	1	3	Niveau gestion important
INCENDIE DE FORÊT												
87	Val d'Or	Franquet (Baie James)	113	02	030	0+000	16+800	Zone boisée Franquet	2	1	2	Accepter avec suivi
88	Val d'Or	Dorval	117	07	120	km 375	km 460	Réserve faunique	1	1	1	Accepter le risque
89	Amos	St-Dominique Baie James	109	02-03		km	km	Zone boisée 02-045 1+500 à 03-112 5+000	2	1	2	Accepter avec suivi
90	Amos	Proissac	395	01	013-030			Zone boisée 01-013 0+000 à 01-030 9+500	1	1	1	Accepter le risque
91	Amos	Landienne Barraute	386	01	030-040			Zone boisée 01-030 0+000 à 01-040 8+180	1	1	1	Accepter le risque
92	Amos	Lamotte St-Mathieu	109	01	051-080			Zone boisée 01-051 0+000 à 01-080 3+000	1	1	1	Accepter le risque
93	Amos	Lacombe	111	01	050			Zone boisée 0+000 à 12+750	1	1	1	Accepter le risque
94	Amos	Luc Despinassy	397	02	050-090			Zone boisée 02-050 0+000 à 02-090 15+884	1	1	1	Accepter le risque
95	Ville-Marie	Bellefleur	382	01	110	0+000	13+319	Zone boisée Bellefleur	1	1	1	Accepter le risque
96	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	0+000	15+167	Zone boisée Maxend à Témiscaming	1	1	1	Accepter le risque
97	Ville-Marie	Montreuil	101	03	030	8+500	16+805	Zone boisée Montreuil	2	1	2	Accepter avec suivi
INONDATION												
98	Val d'Or	Val-Sennerville	397	01	040	4+000	8+000	ponceau # 03	3	1	3	Niveau gestion important
99	Val d'Or	Fournière	18670	01	000	0+239		Ponceau # 01	3	1	3	Niveau gestion important
100	Val d'Or	Sullivan	111	01	027	0+500	1+000	ponceau # 01	3	1	3	Niveau gestion important
101	Rouyn-Noranda	Rouyn-Noranda	117	09	120	0+000	2+233	Viaduc - station de pompage	2	1	2	Accepter avec suivi
102	Amos	Despinassy	397	02	060	9+4222	9+764	Secteur de savane, chemin trop bas	3	1	3	Niveau gestion important
103	Amos	Despinassy	397	02	070	4+851	4+770	Secteur de savane, chemin trop bas	3	1	3	Niveau gestion important
104	Amos	Despinassy	397	02	080	11+925	12+139	Secteur de savane, chemin trop bas	3	1	3	Niveau gestion important
RUPTURE DE BARRAGE												
105	Ville-Marie	Angliers	391	01	110	4+984	5+111	Pont barrage no. 9400 et digue	1	3	3	Niveau gestion important
106	Ville-Marie	Kipawa	22808	02	000	8+240	8+249	Pont barrage no. 7487, Chemin Kipawa	1	3	3	Niveau gestion important
107	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	016	0+000	0+093	Pont barrage #7545	1	3	3	Niveau gestion important

Aléas	CS	Municipalité	Description						Probabilité	Conséquence	Niveau risque	Gest. recommand.
TREMBLEMENT DE TERRE												
108	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	0+000	15+167	zone sismique reconnue	2	1	2	Accepter avec suivi
Aléas	CS	Municipalité	Description						Probabilité	Conséquence	Niveau risque	Gest. recommand.
CHUTE DE LIGNE À HAUTE TENSION ET FILS AÉRIENS												
109	Val d'Or	Rivière-Héva	117	09	011	5+585	5+587	Ligne à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
110	Val d'Or	Val D'Or	117	08	149	2+016	2+082	Traverse chemin de fer, Point milliaire 40.48, Lignes haute tens	1	1	1	Accepter le risque
111	Val d'Or	Senneterre (P)	113	01	050	8+880	11+870	Pont no. 00118, ligne à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
112	Val d'Or	Val D'Or	117	08	133	0+000	2+189	Lignes à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
113	Val d'Or	Sullivan	111	01	027			Ligne à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
114	Val d'Or	Rivière-Héva	117	08	194	0+000	14+398	Lignes à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
115	Val d'Or	Belcourt	388	02	070	4+884	4+888	Ligne à haute tension	1	1	1	Accepter le risque
116	Rouyn-Noranda	Dostor	101	04	040	4+127	9+777	Route 101 (Boul Renault)	1	1	1	Accepter le risque
117	Rouyn-Noranda	D'Alembert	21880	01	020	0+000	0+939	Chemin Jason	1	1	1	Accepter le risque
118	Rouyn-Noranda	Arntfield	21800	01	000	0+000	1+360	Chemin du Mont Kanasuta	1	1	1	Accepter le risque
119	Rouyn-Noranda	Rollef	391	02	041	0+000	8+784	Route 391	1	1	1	Accepter le risque
120	Rouyn-Noranda	Arntfield	117	10	080	0+000	9+348	Route 117	1	1	1	Accepter le risque
121	Rouyn-Noranda	Dostor	393	01	010	0+000	3+814	Route 393	1	1	1	Accepter le risque
122	Rouyn-Noranda	Cadillac	18890	01	020	0+000	12+746	Chemin Rapide-7	1	1	1	Accepter le risque
123	Rouyn-Noranda	Cadillac	117	09	032	0+000	8+800	Route 117	1	1	1	Accepter le risque
124	Rouyn-Noranda	Cadillac	117	09	032	6+800	10+831	Route 117	1	1	1	Accepter le risque
125	Amos	Baie James	109	03	060	3+400	3+410	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
126	Amos	Baie James	109	03	030	11+840	11+850	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
127	Amos	St-Dominique	109	02	061	9+808	9+818	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
128	Amos	St-Dominique	109	02	061	11+085	11+075	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
129	Amos	St-Dominique	109	02	061	2+940	2+950	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
130	Amos	St-Dominique	109	02	061	15+780	15+790	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
131	Amos	St-Dominique	109	02	050	2+940	2+950	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
132	Amos	St-Dominique	109	2	045	4+800	4+810	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
133	Amos	Rochebeaucourt	397	02	031	4+555	4+565	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
134	Amos	Despinassy	397	02	060	0+440	0+450	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque

Aléas	CS	Municipalité	Description						Probabilité	Conséquence		
CHUTE DE LIGNE À HAUTE TENSION ET FILS AÉRIENS (SUITE)												
135	Amos	Despinassy	397	02	080	2+200	2+210	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
136	Amos	Despinassy	397	02	070	1+620	1+630	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
137	Amos	Despinassy	397	02	070	3+200	3+210	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
138	Amos	Laac	397	02	080	3+235	3+240	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
139	Amos	Leas	397	02	090	7+955	7+960	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
140	Amos	Barraute	386	01	040	5+670	5+680	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
141	Amos	Barraute	386	02	010	10+730	10+740	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
142	Amos	La Motte, sd	109	01	051	0+930	0+940	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
143	Amos	La Motte, sd	109	01	051	7+940	7+950	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
144	Amos	Baie James	109	03	050	6+010	6+020	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
145	Amos	Ville d'Amos	109	01	070	3+371	3+373	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
146	Amos	Ville d'Amos	111	01	070	3+168	3+173	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
147	Amos	St-Félix Dalquier	109	02	030	9+595	9+605	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
148	Amos	Amos	395	01	080			Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
149	Amos	Baie James	109	03	040	4+720	4+730	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
150	Amos	Baie James	109	03	040	7+720	7+730	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
151	Amos	Baie James	109	03	040	15+635	15+645	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
152	Amos	Baie James	109	03	040	16+511	16+521	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
153	Amos	Ville d'Amos	111	02	010			Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
154	Amos	Baie James	109	03	030	2+570	2+580	Traverse de ligne haute tension	1	1	1	Accepter le risque
155	Amos	Lamorandière	19228	01	000	0+300	0+310	Traverse	1	1	1	Accepter le risque
156	Macamic	La Sarre	111	02	201	6+270	6+380	Remblais de + 5m (ch 6+300)	1	1	1	Accepter le risque
157	Macamic	La Sarre	111	02	201	4+724	4+731	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
158	Macamic	Normélat	111	02	240	0+000	0+051	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
159	Macamic	St-Lambert	21580	02	000	7+101	7+112	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
160	Macamic	Poulieries	390	01	020	0+208	0+225	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
161	Macamic	Poulieries	101	04	070	10+488	10+900	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque

Aléas	CS	Municipalité	Description					Probalité	Conséquence	Niveau risque	Gest recomm.	
CHUTE DE LIGNE À HAUTE TENSION ET FILS AÉRIENS (SUITE)												
162	Macamic	Taschereau	20470	01	000	9+873	9+884	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
163	Macamic	Taschereau	20510	01	000	2+551	2+571	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
164	Macamic	Colombourg	393	01	060	1+026	1+034	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
165	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	030	13+098	13+102	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
166	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	040	8+973	5+977	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
167	Ville-Marie	TNO Canton Mazonod	101	01	050	13+038	13+042	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
168	Ville-Marie	TNO Canton Mazonod	101	01	050	13+863	13+867	Ligne Haute Tension	1	1	1	Accepter le risque
RUPTURE DE GAZÉODUC												
169	Val d'Or	Val d'Or	117	08	051	12+376		Régulateur de pression côté droit	1	1	1	Accepter le risque
170	Val d'Or	Val d'Or	117	08	102	3+282		Régulateur de pression côté gauche	1	1	1	Accepter le risque
171	Val d'Or	Malartic	117	08	160	0+092		Régulateur de pression côté droit	1	1	1	Accepter le risque
172	Val d'Or	Malartic	117	08	181	0+008		Régulateur de pression côté droit	1	1	1	Accepter le risque
173	Val d'Or	Rivière Héva	117	08	194	8+880		Régulateur de pression côté droit	1	1	1	Accepter le risque
174	Val d'Or	Rivière Héva	117	18	194	14+205		Régulateur de pression côté gauche	1	1	1	Accepter le risque
175	Amos	La Motte, sd	109	01	041	7+569	7+694	Poste de relai avec valve (Gaz Métro)	1	1	1	Accepter le risque
176	Amos	Amos	395	01	060	6+834	6+850	Poste de relai avec valve (Gaz Métro)	1	1	1	Accepter le risque
177	Amos	Ville d'Amos	111	01	060	3+278	3+906	Réservoir de pétrole	1	1	1	Accepter le risque
178	Amos	La Motte, sd	109	01	051	3+737	3+887	Poste de relai avec valve (Gaz Métro)	1	1	1	Accepter le risque
179	Amos	Ville d'Amos	109	01	080	0+000	0+100	Poste de relai avec valve (Gaz Métro)	1	1	1	Accepter le risque
180	Amos	St-Mathieu	109	01	080	5+265	5+458	Poste de relai avec valve (Gaz Métro)	1	1	1	Accepter le risque
181	Ville-Marie	Témiscaming	101	01	015	0+000	0+093	Conduite accroché au pont-barrage	1	1	1	Accepter le risque
182	Ville-Marie	Roulier	101	03	030	3+747		Poste de relai avec valve côté gauche	1	1	1	Accepter le risque

Annexe XIV — Mesures de traitement potentielles

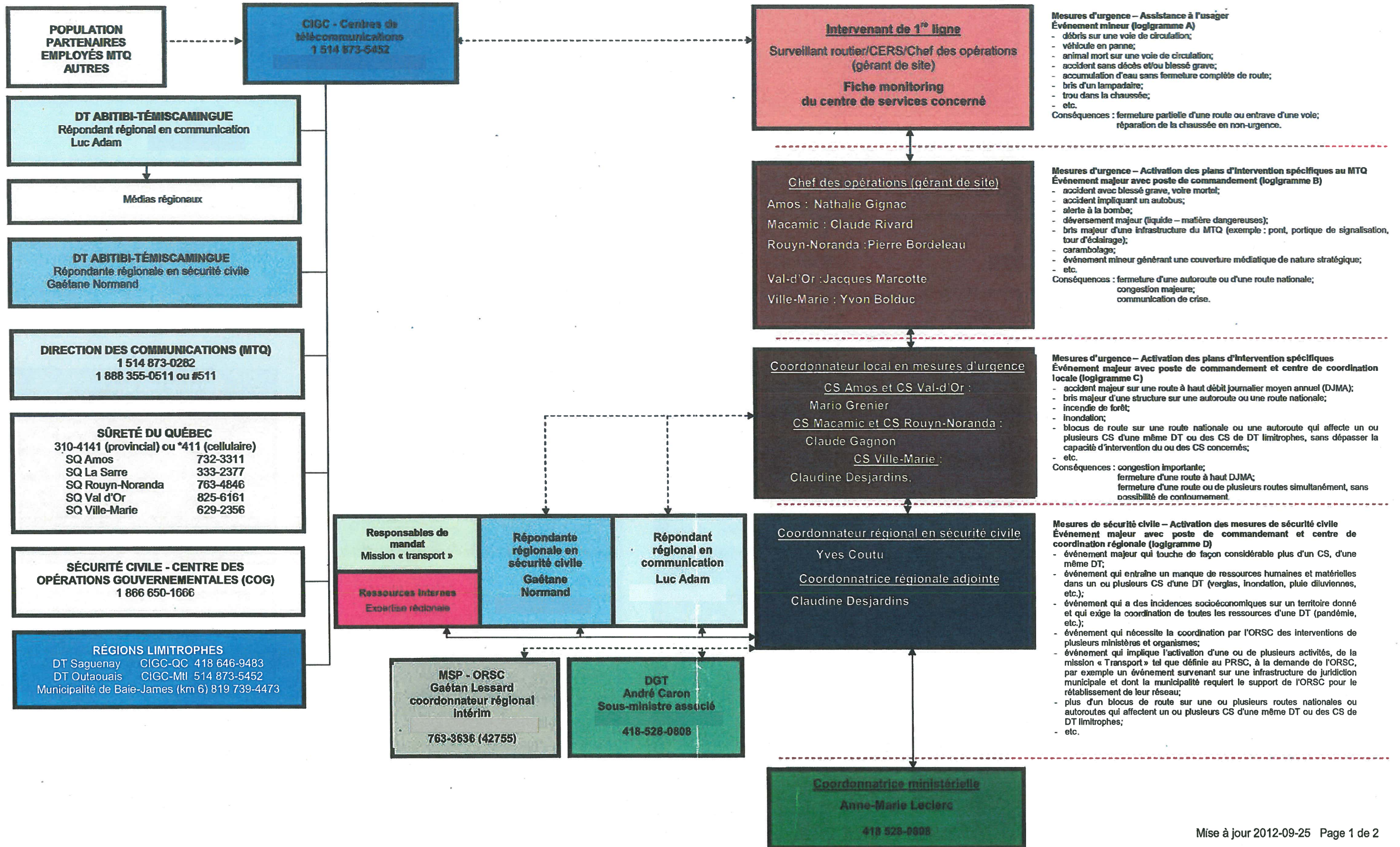
Mesures de traitement potentielles

Risques	Mesures de prévention	Mesures de préparation	Mesures d'intervention	Mesures de rétablissement
Accident routier #36 <i>Route 117 Rivière Héva</i>	1. Signalisation augmentée par des chevrons et délinéateurs et affichage vitesse réduite à 75 km/h	2. Projet de réfection avec modification du trajet (uniformisation du rayon)	3. Augmentation du niveau de services en entretien d'hiver	
Accident routier #37 <i>Route 117 Rivière des Outaouais</i>	4. Signalisation augmentée par des chevrons plus rapprochés et affichage vitesse réduite à 75 km/h		5. Augmentation du niveau de services en entretien d'hiver	
Accident routier #38 <i>Route 117 Côte Joannes</i>			6. Augmentation du niveau de services en entretien d'hiver	
Affaissement #71 <i>Route 101 Témiscaming</i>	7. Monitoring hebdomadaire		8. Signalisation du danger et prise de mesures régulières	
Glissement de terrain #86 <i>Chemin du Vieux-Fort</i>			9. Nettoyage annuel en arrière des barrières à sédiment	

**SUIVI DES DÉTENTEURS DU PRMUSC
DE LA DIRECTION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE**

Numéro du PRMUSC	DÉTENTEUR	
	Fonction en sécurité civile	Nom
001	Coordonnateur régional en sécurité civile	Yves Coutu
002	Service de la sécurité civile	Jean Côté
003	Coordonnatrice régionale-adjointe en sécurité civile	Claudine Desjardins
004	Répondante régionale en sécurité civile	Gaétane Normand
005	Répondant régional en communication	Luc Adam
006	Centre régional de coordination	Salle des mesures d'urgence
007	Centre régional auxiliaire de coordination	Salle de conférence
008	Centre de services de Val-d'Or	Mario Grenier
009	Centre de services de Rouyn-Noranda	Claude Gagnon
010	Centre de services d'Amos	Mario Grenier
011	Centre de services de Macamic	Claude Gagnon
012	Centre de services de Ville-Marie	Claudine Desjardins
013	Service des inventaires et plan	Jean Iracà
014		
015		
016		
017		
018		
019		

PROCESSUS D'ALERTE ET DE MOBILISATION – MESURES D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ CIVILE – DIRECTION DE L'ABITIBI-TÉMISCAMINGUE



RÔLES DES INTERVENANTS – MESURES D'URGENCE ET SÉCURITÉ CIVILE (MUSC)

CIGC –
Centre des télécommunications – CDT
 Recevoir, enregistrer et transmettre l'information
 Alerter et mobiliser les intervenants, lorsque requis
 Ouvrir et fermer les requêtes
 Informer les répondants régionaux (à partir du niveau B)

Direction des communications (MTQ)
 Informer les médias nationaux
 Soutenir la coordination régionale

Sûreté du Québec
 Fermeture des routes avec le MTQ
 Gestion de la circulation avec le MTQ
 Mobilisation d'équipes d'urgence (ambulance, pompiers, etc.)
 Recherche et sauvetage

Sécurité civile (MS) – ORSC
 Mobilisation d'organismes
 Coordination des ressources gouvernementales
 Soutien aux intervenants
 Ouverture du centre de coordination de l'ORSC

Intervenant de 1^{re} ligne (SR/CERS/COP)
 Appliquer le processus d'alerte et de mobilisation
 Alerter le chef des opérations lorsque requis
 Procéder à l'évaluation préliminaire de la situation
 Informer le CIGC
 Sécuriser le site (signalisation, protection, fermeture)
 Évaluer et déterminer la priorité des besoins
 Demander au CIGC d'alerter les intervenants du MTQ et les partenaires requis s'il y a lieu
 Agir à titre de gérant de site au besoin
 Assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau
 Transmettre l'information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports

Chef aux opérations
 Appliquer le processus d'alerte et de mobilisation
 Activer les plans d'intervention spécifiques au MTQ (fermeture de route, détour, gestion de circulation...)
 Nommer ou devenir le gérant de site
 Évaluer la situation (risques, dommages, besoins, soutien)
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports

Gérant de site
 Appliquer le processus d'alerte et de mobilisation
 Alerter le chef des opérations ou le chef du CS
 Appliquer les plans d'intervention spécifiques au MTQ (fermeture de route, détour, gestion de circulation...)
 Établir un poste de commandement (PC) du MTQ
 Représenter le MTQ auprès des partenaires présents
 Évaluer la situation (risques, dommages, besoins) avec les partenaires
 Prendre des décisions opérationnelles
 Tenir le CIGC informé
 Participer à la détermination du plan d'action du COUS, s'il y a lieu
 Nommer une équipe de soutien s'il y a lieu
 Recueillir l'information
 Transmettre l'information au chef du CS et aux partenaires
 Assurer le rétablissement de la fonctionnalité du réseau
 Transmettre l'information au CIGC, demander de fermer la requête et compléter les rapports requis
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports

Coordonnateur local (chef du centre de services)
 Appliquer le processus d'alerte et de mobilisation
 Ouvrir le centre de coordination locale et activer les mécanismes de coordination
 Nommer une équipe de soutien à la coordination, si requis (technicien en CS, secrétaire)
 Assurer la liaison avec le gérant de site et soutenir les opérations sur le site
 Se tenir informé de l'évolution de l'événement
 Déléguer un agent de liaison à l'OMSC, s'il y a lieu
 Alerter et tenir informé le coordonnateur régional
 Tenir informé les répondants en communication et en SC
 Rétablir la fonctionnalité du réseau
 Fermer le centre de coordination locale
 Transmettre l'information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports
 Auditer 2 interventions par année (niveau A) et 1 % des interventions (niveau B)
 Auditer toutes les interventions (niveau C)
 Procéder au retour d'expérience (débriefing)

Coordonnateur régional (Directeur territorial)
 Appliquer le processus d'alerte et de mobilisation
 Ouvrir le centre de coordination régionale et activer les mécanismes de coordination
 Déployer le PRMUSC
 Alerter et tenir informé le coordonnateur ministériel et le sous-ministre adjoint
 Mobiliser et tenir informé les répondants (RRC et RRSC)
 Nommer une équipe de soutien à la coordination (information, secrétariat, administration, approvisionnement)
 Assurer la liaison avec le ou les coordonnateurs locaux et soutenir les opérations sur le ou les sites
 Se tenir informé de l'évolution de l'événement
 Alerter et mobiliser les personnes ressources nécessaires (expertise régionale)
 Alerter et tenir informé le directeur régional de l'ORSC
 Siéger à l'ORSC ou déléguer un agent de liaison, s'il y a lieu
 Alerter et mobiliser les responsables de mandat de la mission « transport »
 Rétablir la fonctionnalité du réseau
 Fermer le centre de coordination régionale
 Transmettre l'information aux intervenants concernés et demander au CIGC de fermer la requête
 Auditer l'intervention
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports
 Procéder au retour d'expérience (débriefing)

Répondant régional en sécurité civile
 Conseiller le coordonnateur régional ou les coordonnateurs locaux s'il y a lieu
 Se tenir informé de l'évolution 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

Répondant régional en communication
 Conseiller le coordonnateur régional ou les coordonnateurs locaux s'il y a lieu
 Appliquer le processus de coordination des communications
 Maintenir les liaisons avec les partenaires en communication
 Se tenir informé de l'évolution de la situation
 Collaborer à la mission « Communication » à l'échelle régionale
 Assurer le lien avec le CIGC
 Assurer la disponibilité d'un porte-parole (qui pourra se rendre sur les lieux de l'événement au besoin)
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports
 Apporter un support au rétablissement de la situation

Agent de liaison auprès des partenaires à l'ORSC
 Collaborer à la mise en commun des renseignements, à l'analyse et aux propositions de stratégies
 Collaborer à la gestion de l'offre et de la demande de biens et services
 Établir et maintenir le lien entre le centre de coordination de l'ORSC et celui du MTQ
 Faciliter l'acheminement de l'information de nature opérationnelle et les relations avec les partenaires
 Transmettre les rapports du centre de coordination de l'ORSC au coordonnateur régional
 Représenter le MTQ aux réunions de coordination
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports

Ressources internes (expertise régionale)
 Cartographie (production de cartes et plans)
 Environnement
 Informatique
 Ressources financières, matérielles et informationnelles
 Ressources humaines
 Santé et sécurité (accident grave, impliquant travailleur)
 Sécurité routière (accident grave, programmation de feux)
 Signalisation
 Sois et chaussées (éboulement, glissement de terrain)
 Structures (inspection)
 Transports des personnes et des marchandises

Responsables de mandats de la mission « Transport » (voir organigramme)
 Établir les liens entre le coordonnateur régional et les fournisseurs de services dans leur champ d'activité
 Déterminer et fournir les ressources nécessaires
 Tenir informé le coordonnateur régional
 Participer à la rédaction du journal des opérations
 Participer à la rédaction des rapports
 Apporter un support au rétablissement de la situation