



**PLAN DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES**  
**(COMPREND LES EXIGENCES DU PLAN DE PRÉPARATION**  
**EN CAS D'INCENDIE ET DU PLAN DE RÉDUCTION DES**  
**RISQUES D'INCENDIE)**

**DATE DE LA DERNIÈRE RÉVISION : JUILLET 2021**

## TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION .....	3
2. PLAN DE PRÉPARATION EN CAS D'INCENDIE .....	3
2.1. PROCÉDURE POUR ÉTEINDRE LES INCENDIES OU LES MAÎTRISER....	3
2.1.1. MATÉRIEL D'EXTINCTION DES INCENDIES DU CN.....	3
2.2. PROCÉDURE VISANT LA SIGNALISATION INTERNE DES INCENDIES....	4
2.3. PROCÉDURE POUR AVISER LES SERVICES D'INCENDIE .....	4
3. PLAN DE RÉDUCTION DES RISQUES D'INCENDIE .....	4
3.1. REPÉRAGE ET RÉDUCTION OU ÉLIMINATION DES RISQUES D'INCENDIE .....	4
4. MESURES ADDITIONNELLES .....	5
4.1. DÉTECTION À L'AIDE DE TOURS .....	5
4.2. SYSTÈME SMART-START .....	6
4.3. DÉTECTEURS DE SURCHAUFFE DES ROUES .....	6
4.4. DÉTECTEURS DE SURCHAUFFE DES MOYEUX .....	6
4.5. INITIATIVES DE GESTION DE LA VÉGÉTATION.....	6
4.6. PROGRAMME D'ENTRETIEN .....	7
4.7. ENTRETIEN ET INSPECTION DU MATÉRIEL D'EXTINCTION DES INCENDIES .....	8
6. FORMATION .....	8
7. AUTRES LOIS.....	10
Annexe A.....	11
CARTE – EMPLACEMENT DES ACTIFS DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES DONT DISPOSE LE CN.....	11
Annexe B.....	12
EXTRAITS DES INSTRUCTIONS GÉNÉRALES D'EXPLOITATION – INSTRUCTIONS D'EXPLOITATION FOURNIES AU PERSONNEL ET AUX ENTREPRENEURS DU CN 12	
Annexe C.....	14
EXTRAITS DES NORMES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DU CN (CONFORMÉMENT AUX NORMES DE LA VOIE-INGÉNIERIE, NV 11.0).....	14
Annexe D.....	19
INVENTAIRE DE DÉTECTEURS DU CN .....	19

## 1. INTRODUCTION

Le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer* de Transport Canada (le « Règlement sur les incendies ») exige que lorsqu'elle apprend l'existence d'un incendie sur une emprise ferroviaire, la compagnie de chemin de fer doive veiller à ce que des mesures soient prises pour l'éteindre ou le maîtriser dès que possible. Les mesures à prendre sont expliquées plus en détail dans le présent Plan de lutte contre les incendies, lequel intègre les exigences du Plan de préparation en cas d'incendie, et du Plan de réduction des risques d'incendie, tels qu'ils sont décrits plus en détail ci-après.

Ces mesures doivent comprendre a) le fait d'aviser le service d'incendie responsable de la zone où est situé l'incendie, si celui-ci ne peut être éteint ou maîtrisé sans l'aide du service d'incendie; et b) le fait d'aviser, s'il y a lieu, la compagnie de chemin de fer qui exploite ou entretient la ligne de chemin de fer.

Les plans de lutte contre les incendies seront examinés et révisés au moins tous les cinq ans.

## 2. PLAN DE PRÉPARATION EN CAS D'INCENDIE

### 2.1. PROCÉDURE POUR ÉTEINDRE LES INCENDIES OU LES MAÎTRISER

Si un incendie sur une emprise présente un danger pour la sécurité des activités ferroviaires ou le public en général, le trafic ferroviaire doit être suspendu et, si cela est jugé sécuritaire, des mesures d'extinction immédiate doivent être prises en utilisant les ressources raisonnablement et licitement disponibles pour contenir l'incendie. Le personnel doit demeurer sur les lieux de l'incendie jusqu'à ce qu'ils soient libérés. Si les membres du personnel du CN ne sont pas en mesure d'éteindre l'incendie facilement, ils devront immédiatement demander l'aide du service d'incendie approprié.

#### 2.1.1. MATÉRIEL D'EXTINCTION DES INCENDIES DU CN

Le matériel d'extinction des incendies disponible varie selon les subdivisions du CN et dépend de la taille et de l'emplacement de celles-ci. Le matériel minimal requis dépend du travail effectué et des risques d'incendie, tel qu'il est indiqué dans le Plan de réduction des risques d'incendie.

La fonction Ponts et Charpentes dispose de systèmes de gicleurs pouvant protéger jusqu'à 1 000 pieds de traverses de tablier en bois, équipés de pompes à eau. À l'échelle du Canada, le CN possède actuellement 81 de ces trousseaux de lutte contre les incendies, qui sont conservés près des équipes sur les lieux de travail et dans un endroit sec. Chaque équipe des ponts et des structures dispose également de pelles et de deux (2) pulvérisateurs à dos Wajax, munis d'une buse à mousse et d'une solution moussante.

Le CN a accès à des remorques de lutte contre les incendies grâce à des ententes d'entraide mutuelle, des accords contractés et son propre équipement réparti à différents endroits stratégiques le long du réseau. Les remorques de lutte contre les incendies du CN sont conçues pour le transport de liquide inflammable et de gaz de pétrole liquéfié, mais elles disposent également de pompes à incendie, de tuyaux, de réservoirs souples et d'équipement de dépotage pouvant servir à lutter contre d'autres incendies le long de l'emprise ferroviaire.

L'**Annexe A** ci-jointe présente une carte indiquant l'emplacement des remorques de lutte contre les incendies spécialisées qui sont disponibles sur le réseau du CN ainsi que les trousseaux d'extinction des incendies sur les ponts.

## 2.2. PROCÉDURE VISANT LA SIGNALISATION INTERNE DES INCENDIES

Les incendies sur l'emprise ferroviaire ou aux environs de celle-ci doivent être signalés dès que possible (verbalement) par l'intermédiaire du CCF, de même que le lieu exact et l'ampleur approximative de l'incendie, par radio ou par téléphone au 1-780-472-3999.

Le CCF est chargé d'aviser le Centre de communication d'urgence du CN. Toutes les communications liées à l'exploitation passent par le Centre de communication d'urgence du CN, qui est responsable de maintenir le contact avec tous les trains et autres véhicules du CN en circulation au Canada, par radio VHF. De plus, le personnel au sol utilise des radios portatives pour assurer la supervision et communiquer avec les trains, les véhicules et les centres de contrôle.

La fréquence radio d'urgence générale du CN est : canal 1, fréquence 161 415.

Pour la sécurité du personnel du CN, les avions-citernes utiliseront le canal 1 du CN pour aviser ses équipes de leurs interventions planifiées ou imminentes de lutte contre les feux de forêt sur l'emprise du CN ou touchant celle-ci.

## 2.3. PROCÉDURE POUR AVISER LES SERVICES D'INCENDIE

Le Centre de communication d'urgence du CN est chargé de tenir une liste à jour des numéros de téléphone des centres téléphoniques de sécurité publique (CTSP) locaux qui sont, en dernier ressort, responsables d'aviser les services d'incendie et de communiquer avec eux le long du réseau du CN au Canada.

Le Centre de communication d'urgence du CN communiquera avec le CTSP, qui est habituellement le centre 911 local responsable de la répartition des services d'urgence (police, incendie et ambulance) dans le territoire où un incident se produit. Il s'agit du protocole le plus efficace pour veiller à ce que tous les répondants nécessaires soient joints en temps opportun. De plus, la procédure du CN stipule que le Centre de communication d'urgence du CN demande au répartiteur du service d'urgence 911 local de s'assurer que son service des incendies local soit avisé d'incidents particuliers, comme les suivants :

- Incident impliquant des marchandises dangereuses
- Déraillement
- Passage à niveau obstrué
- Bombe/explosion
- Incendies
- Fuites

## 3. PLAN DE RÉDUCTION DES RISQUES D'INCENDIE

### 3.1. REPÉRAGE ET RÉDUCTION OU ÉLIMINATION DES RISQUES D'INCENDIE

Le Plan de réduction des risques d'incendie du CN s'appuie sur les pratiques exemplaires en matière de risques d'incendie connus. Le CN examine les autres risques d'incendie potentiels ainsi que les mesures d'atténuation requises lorsqu'il

propose un changement à ses activités ferroviaires, y compris i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie; ii) l'ajout ou l'élimination d'une installation ferroviaire ou une modification apportée à l'une d'elles; iii) une augmentation du volume de marchandises dangereuses qu'il transporte, ou iv) une modification du trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses, ou v) un changement touchant les membres du personnel, y compris une augmentation ou une réduction de leur nombre ou une modification de leurs responsabilités ou leurs fonctions.

Les évaluations des risques de la Compagnie prescrites en vertu du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* peuvent porter sur l'examen de nouveaux risques d'incendie potentiels et, selon le cas, des mesures associées à la réduction et l'élimination des risques d'incendie qui ont été cernés.

La liste qui suit présente les principales stratégies de prévention des feux de forêt du CN en lien avec les risques d'incendie connus :

- **Matériel moteur** : Inspections obligatoires du parc de locomotives interne du CN et procédures d'inspection des systèmes d'échappement du matériel moteur.
- **Manutention des locomotives non turbocompressées** : Les équipes sont tenues d'arrêter ou d'isoler les locomotives non turbocompressées pendant la saison des incendies et de les placer dans un groupe de traction aux fins de transfert vers un autre lieu.
- **Extincteurs d'incendie** : Des extincteurs d'incendie sont à portée de main dans toutes les locomotives et font périodiquement l'objet d'inspections.
- **Détecteurs de surchauffe des boîtes et des roues**: Ces détecteurs servent à déceler la surchauffe des moyeux et des roues des wagons. Cet outil de gestion des risques permet donc d'atténuer les risques d'incendie.
- **Instructions d'exploitation** : Les directeurs généraux du CN remettent une copie du Plan de prévention des incendies et d'autres instructions au personnel superviseur. De plus, des avis généraux sont remis aux mécaniciens des locomotives concernant les précautions à prendre avec la manette de traction dans des conditions de sécheresse extrême et dans des endroits à haut risque. D'autres instructions d'exploitation sont fournies au personnel et aux entrepreneurs du CN et sont présentées plus en détail à l'**Annexe B** des présentes.
- **Normes de la voie-Ingénierie**: Les activités d'entretien de la voie sont régies par les Normes de la voie-Ingénierie qui comprennent des instructions détaillées. Un extrait des normes de la voie actuelles est reproduit à l'**Annexe C** des présentes.

## 4. MESURES ADDITIONNELLES

### 4.1. DÉTECTION À L'AIDE DE TOURS

Le CN collaborer avec les Services des forêts à la mise en place d'une technologie de détection de feux de forêt qui utilise des caméras placées sur les observatoires de protection des forêts à des endroits situés le long de la voie principale du CN.

## 4.2. SYSTÈME SMART-START

Le système Smart-Start démarre automatiquement le moteur de la locomotive lorsque la température de celui-ci tombe en-deçà d'une température préétablie, ce qui maintient une combustion plus complète du carburant et réduit le risque d'accumulation de carbone. Le système a été installé sur toutes les locomotives HHP et sur 383 des locomotives LHP/MHP afin de conserver le carburant et de réduire le risque d'incendie.

## DÉTECTEURS DE PIÈCES TRAÎNANTES

Tous les 815 sites de détecteurs surchauffe de boîtes du CN sont assortis de détecteurs de pièces traînantes (DPT). Lorsqu'une pièce traînante est détectée, l'équipe du train est avisée au moyen d'un système de messagerie vocale électronique. Elle arrête alors le train et procède à une inspection de celui-ci conformément à l'IGE 5 du CN. Le CN possède et entretient tous les sites de DPT sur son réseau.

## 4.3. DÉTECTEURS DE SURCHAUFFE DES ROUES

Ce détecteur déclenche une alarme lorsqu'une roue ayant une température de 293 °C (560 °F) ou plus le franchit et lance une alerte lorsque la température est de 148 °C (300 °F). Lorsqu'une alarme est déclenchée, l'emplacement de la roue concernée sur le train est transmis à l'équipage au moyen d'un système vocal électronique. L'équipage arrête alors le train et procède à une inspection conformément à l'IGE 5 du CN. Lorsqu'une alerte est lancée, le technicien CCF communique avec l'équipage et lui demande de procéder à une dépression assurée. Si la chaleur perdure, le wagon sera inspecté au prochain lieu d'inspection disponible.

## 4.4. DÉTECTEURS DE SURCHAUFFE DES MOYEUX

Le détecteur déclenche une alarme lorsqu'un moyeu ayant un différentiel de 8 millimètres (mm) sur la voie principale ou de 6 mm ou plus sur une autre voie franchit le détecteur. Une alarme sera aussi déclenchée lorsqu'un moyeu individuel comporte un différentiel de 15 mm sur la voie principale ou de 12 mm sur une autre voie. Des alertes sont lancées lorsqu'il existe un différentiel de 6 mm tant sur la voie principale que sur une autre voie ou si un moyeu individuel a un différentiel de 12 mm sur une voie principale. Lorsqu'une surchauffe de moyeu est détectée, son emplacement est transmis à l'équipage au moyen d'un système vocal électronique. L'équipage arrête alors le train et procède à une inspection conformément à l'IGE 5 du CN. Lorsqu'une alerte de surchauffe de moyeu est déclenchée, le technicien CCF continue de contrôler les températures des moyeux et fera réparer le wagon au prochain lieu de réparation disponible.

Un inventaire des détecteurs du CN par subdivision est joint à l'**Annexe D**.

## 4.5. INITIATIVES DE GESTION DE LA VÉGÉTATION

Le CN pratique la gestion intégrée de la végétation (GIV) dans l'ensemble de ses activités, conformément à son objectif de prendre toutes les mesures raisonnables possibles pour prévenir les feux de forêt. La GIV du CN s'applique à toutes ses activités et vise tous les ballasts des voies, les emprises et les terrains des gares, y compris les triages, et tous les biens appartenant au CN ou contrôlés par celui-ci. La GIV du CN est fondé sur les principes reconnus en la matière.; le CN exercera toutes ses activités de gestion de la végétation de manière durable et responsable afin de minimiser toute répercussion négative potentielle dans les zones sensibles sur le plan environnemental.

Le contrôle de la végétation le long des voies ferrées vise principalement à ce que l'exploitation ferroviaire se fasse en toute sécurité et que le public, le personnel et l'environnement soient à l'abri de tout danger potentiel, comme les incendies qui sont liés aux activités ferroviaires. Le CN élaborera des plans de gestion de la végétation à long terme fondés sur l'évaluation des dangers et l'entretien requis des ballasts et des infrastructures.

Il est impératif de contrôler la végétation à proximité des ponts aux fins de la protection contre les incendies. En raison de la proximité de zones riveraines, c'est l'approche combinée de coupe mécanique/manuelle et d'épandage d'herbicides qui sera utilisée. D'autres infrastructures requièrent une gestion de la végétation, dont les détecteurs de surchauffe, les postes de carburant et l'équipement de signalisation et de communication, pour lesquels il est souhaitable d'effectuer un contrôle diligent de la végétation. Outre les ballasts, un contrôle total de la végétation est souhaitable aux environs des édifices, des aires de stockage et des aires de service pour des raisons de sécurité, d'entretien des lieux et de prévention des incendies. La priorisation des activités de gestion de la végétation sera fonction du risque d'incendie potentiel pour les collectivités.

#### 4.6. PROGRAMME D'ENTRETIEN

La Mécanique des systèmes du CN publie annuellement au printemps des instructions (bulletins/instructions sur la portée des travaux) pour l'entretien et l'inspection de l'équipement en vue d'actualiser la connaissance et la compréhension des exigences suivantes d'entretien des locomotives et de l'équipement; lesquelles sont toutes conçues afin de réduire la survenance d'événements potentiels en lien avec des étincelles et des feux :

- Fournir des appareils de maîtrise des incendies pour les locomotives, en faire l'entretien et en consigner les dates pertinentes.
- Entretien des pare-étincelles et des systèmes d'échappement.
- Poursuivre l'établissement des priorités d'entretien en vue de prévenir la projection de pétrole et d'étincelles en provenance des locomotives.
- Retirer tout résidu de carbone dans les systèmes d'échappement sur les locomotives en effectuant le chargement avant de quitter le triage.
- Appliquer l'initiative concernant l'action excédentaire des soupapes de freinage à air afin de réduire l'incidence de freins coincés ou inopérants.
- Appliquer l'initiative relative aux joints d'étanchéité pour les wagons intermodaux afin de réduire l'incidence de freins coincés sur ces wagons.
- Faire l'essai des freins à air à commande électronique de wagon individuel.
- Porter une attention particulière à l'usure des semelles de frein lors des inspections ABT #1 pour s'assurer qu'il leur reste suffisamment de matériel pour prévenir les étincelles lorsque la semelle est usée jusqu'à la platine.
- Utiliser de façon sécuritaire et adéquate des appareils de prévention des incendies sur les locomotives et les véhicules.

## 4.7. ENTRETIEN ET INSPECTION DU MATÉRIEL D'EXTINCTION DES INCENDIES

Il incombe au CN d'effectuer une inspection annuelle de tout le matériel d'extinction des incendies. La date de l'inspection, le nom de la personne qui l'a effectuée et tous les travaux d'entretien doivent être consignés.

## 5. ACTIVITÉ À HAUT RISQUE – UTILISATION DE TRAINS MEULEURS

Comme il est énoncé dans le *Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer*, l'utilisation de trains meuleurs est considérée comme une activité à haut risque. Dans la mesure du possible, le CN s'efforce de mener les activités de meulage des rails à l'extérieur des périodes où le risque d'incendie est élevé. Lorsque le risque d'incendie atteint un niveau d'élevé à extrême, le CN est tenu de prendre les mesures suivantes pendant l'utilisation d'un train meuleur :

- Donner un préavis d'au moins 24 heures, mais d'au plus 48 heures, au service incendie approprié indiquant les travaux et leur emplacement.
- Si le niveau de risque d'incendie n'est pas disponible, prévenir le service d'incendie approprié en respectant les délais précités.
- Informer les entrepreneurs qui effectuent des activités à haut risque sous la supervision du CN des mesures de prévention des incendies du CN.

Lorsque le service d'incendie a été avisé d'activités à haut risque à être menées pendant une période de risque élevé ou extrême, les renseignements suivants doivent être consignés :

- La date et l'heure de l'avis donné au service d'incendie.
- Le nom de la personne jointe.
- Toute recommandation donnée par le service d'incendie et les raisons pour lesquelles l'une d'elles n'a pas été suivie, le cas échéant.

Toutes les activités à haut risque doivent être accompagnées des mesures de prévention des incendies et du matériel d'extinction des incendies correspondant au niveau de risque d'incendie dans la zone en question. Il est interdit à un membre du personnel qui n'a pas reçu de formation en prévention des incendies d'entreprendre des activités à haut risque ou de superviser des entrepreneurs qui en effectuent. La formation exigée relativement aux activités à haut risque doit être consignée dans un registre qui comprend :

- Le nom du membre du personnel
- La date à laquelle la formation a été suivie
- Le nom du formateur ou de la formatrice

## 6. FORMATION

Aux termes des « Directives et Règlement sur la prévention et la maîtrise des incendies sur les lignes de chemin de fer » (voir l'annexe A), le CN doit veiller à ce que le personnel superviseur et chargé de la prévention des incendies connaissent toutes les exigences



relatives au signalement des incendies des services d'incendie des régions où ils travaillent. Le personnel verra également à informer sur-le-champ le service d'incendie approprié et les cheminots responsables de la coordination de la lutte contre les incendies de l'existence et de l'emplacement de l'incendie.

Le manuel de formation à la lutte contre les incendies du CN est disponible sur demande (Sécurité incendie – prévention et intervention).

Des briefings avec le personnel seront tenus annuellement:

- par les comités en santé et sécurité.
- au moyen de bulletins généraux.

Une formation d'une journée a été élaborée pour aider le personnel participant aux rondes d'incendie et à l'extinction des incendies naissants. Les participants à cette formation se voient remettre un manuel de référence.

Le CN dispose de ressources pour la formation en lien avec les feux de forêts, dont les suivantes :

- Une formation d'un jour intitulée Sécurité incendie – prévention et intervention, donnée par un formateur.
- Une formation sur les tâches essentielles en matière de prévention des incendies est offerte à tout le personnel du secteur de l'ingénierie au début de leur formation d'agent d'entretien de la voie.
- Une formation sur l'utilisation adéquate et les procédures d'utilisation d'un extincteur est offerte à tout le personnel chargé de l'exploitation.

Moment et endroit de la formation :

- La formation sur la prévention et l'intervention en matière de sécurité incendie du CN sera dispensée par le personnel de formation et de perfectionnement du CN.

Dans le cadre de la sensibilisation à la prévention des incendies, le CN :

- Distribue chaque printemps un bulletin à tout le personnel clé l'informant des risques de provoquer des feux de forêts.
- Publie régulièrement des bulletins de mise à jour des dangers d'incendie et des niveaux de risque.
- Publie des bulletins quotidiens au personnel de l'ingénierie pour cerner les risques d'incendie.
- S'assure que les patrouilles régulières suivant le passage de trains vérifient qu'il n'y ait pas d'incendie et repèrent les endroits requérant un entretien de la voie susceptibles de poser un risque d'incendie.

- Le personnel superviseur du CN – Services de transport communique avec le personnel d’entretien de trains et de locomotives pour discuter des questions suivantes :
  - Responsabilités du personnel d’entretien de trains et de locomotives et procédures de déclaration s’il détecte des incendies sur l’emprise ferroviaire ou près de celle-ci.
  - Utilisation sécuritaire et adéquate des appareils de sécurité incendie à bord des locomotives.
  - Briefing relatif à la maîtrise et à la prévention des incendies en milieu de travail.

Tout le personnel du CN qui travaille le long de la voie doit surveiller les trains qui passent afin de détecter des étincelles, des roues surchauffées ou tout autre signe visuel de mauvais fonctionnement pouvant entraîner un risque d’incendie (Règlement d’exploitation ferroviaire du Canada 110). Une formation portant sur les points à surveiller lorsqu’il inspecte les trains qui passent est offerte au personnel de l’ingénierie et des services de transport.

## 7. AUTRES LOIS

Le CN peut, de temps à autre, être assujéti à d’autres lois régissant les mêmes questions que celles visées par le présent plan. En cas de divergence entre les dispositions du présent plan et celles de ces autres lois, le CN se conformera aux exigences les plus élevées.

## Annexe A

### CARTE – EMPLACEMENT DES ACTIFS DE LUTTE CONTRE LES INCENDIES DONT DISPOSE LE CN



ERAC/AIUC réfère à Assistance d'intervention d'urgence du Canada (<https://www.erac.org/fr>), l'organisme canadien de préparation et d'intervention en cas d'urgence concernant les marchandises dangereuses.

## Annexe B

### EXTRAITS DES INSTRUCTIONS GÉNÉRALES D'EXPLOITATION – INSTRUCTIONS D'EXPLOITATION FOURNIES AU PERSONNEL ET AUX ENTREPRENEURS DU CN

#### Instructions générales d'exploitation additionnelles

1. S'abstenir de brûler des herbes ou des broussailles sur l'emprise sans permission spéciale. Il faut obtenir les permis fédéraux, provinciaux ou locaux prescrits avant d'allumer des feux et se conformer à toutes les règles concernant la prévention des incendies.
2. S'abstenir de fumer ou d'utiliser une flamme nue ou une source d'inflammation à proximité d'une zone de stockage de matières inflammables ou pendant que celles-ci sont manipulées.
3. Tous les liquides inflammables doivent être contenus dans des réservoirs destinés à cet effet, auxquels des étiquettes du SIMDUT (Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail) sont apposées. On doit s'assurer que les fiches signalétiques sont disponibles, selon le cas.
4. S'abstenir de jeter des liquides ou des substances inflammables dans les égouts, les conduites d'évacuation ou les conteneurs utilisés pour les déchets ordinaires.
5. Veiller à ne pas conserver des liquides ou substances inflammables dans des réservoirs découverts. Il faut les entreposer comme il se doit dans un local où la ventilation est adéquate, à l'écart de sources de chaleur ou d'inflammation.
6. Ranger les bouteilles de gaz comprimé dans les endroits prévus à cette fin qui offrent une protection contre le passage de véhicules ou la chute d'objets. Assujettir toutes les bouteilles dans une position verticale et séparer les bouteilles pleines des bouteilles vides. Ranger les bouteilles conformément aux codes d'incendie applicables.
7. Maintenir le contact entre les contenants en métal (par câble de masse ou de liaison) pendant le transvasement de liquides inflammables.
8. Ne jamais remplir de réservoirs à carburant à l'intérieur d'un bâtiment ou d'un autre espace clos, ou encore pendant qu'un moteur à combustion interne tourne.
9. Toujours maintenir le matériel de lutte contre l'incendie en bon état de fonctionnement et facilement accessible. Recharger ou remplacer sans tarder les extincteurs qui sont déchargés.
10. Ne jamais verrouiller, caler ou assujettir autrement une porte coupe-feu en position d'ouverture.

## **Marche à suivre en cas d'incendie dans une locomotive**

En cas d'incendie dans une locomotive, que ce soit dans le compartiment moteur ou dans l'armoire d'appareillage électrique, il faut respecter la marche à suivre ci-après :

- arrêter immédiatement le moteur de la locomotive;
- tirer sur le sectionneur de batterie, si c'est possible;
- débrancher tous les câbles et boyaux entre la locomotive touchée et les autres locomotives du groupe de traction;
- quand c'est possible, déterminer l'emplacement de l'incendie (au besoin, briser les plombs de l'armoire électrique pour atteindre les flammes au moyen de l'extincteur);
- si l'incendie ne peut pas être maîtrisé, un membre de l'équipe de train doit informer immédiatement les autorités compétentes afin d'obtenir de l'aide le plus vite possible;
- à l'aide des autres locomotives du groupe de traction, placer la locomotive touchée sur une voie d'évitement éloignée et bien l'immobiliser afin d'éviter tout autre risque de dommage aux biens du chemin de fer ou de tiers.

## Annexe C

### EXTRAITS DES NORMES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DU CN (CONFORMÉMENT AUX NORMES DE LA VOIE-INGÉNIERIE, NV 11.0)

#### PRÉVENTION DES INCENDIES

1. Avant d'entreprendre des travaux sur l'emprise ferroviaire, il faut prendre des mesures afin de protéger les biens et les ouvrages contre les incendies.
2. C'est au printemps que les risques d'incendie sont les plus élevés, lorsque les herbes sèches sont omniprésentes. Les risques d'incendie sont également élevés durant les périodes de sécheresse et d'extrême chaleur en été, et en permanence à proximité des ouvrages en bois. Pour les travaux à exécuter dans ce type de conditions, il faut tenir compte des avertissements ou avis des autorités locales, fédérales ou provinciales. Il faut également prendre en compte l'évaluation des risques la plus élevée donnée par une autorité ou par le CN.
3. L'expression TRAVAIL À CHAUD désigne les tâches comme le coupage, le meulage et le soudage, et les tâches qui nécessitent la présence de flammes nues.
4. Avant d'entreprendre des travaux à chaud en présence de risques d'incendie, il faut remplir le formulaire EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES D'INCENDIE SUR L'EMPRISE ET LES PONTS ET INTERVENTIONS EN CAS D'URGENCE.
5. Le SURVEILLANT INCENDIE est une personne désignée pour observer un lieu pendant et après des travaux à chaud. Le surveillant incendie doit :
  - a. disposer des moyens et des informations de communication nécessaires pour demander de l'aide ou appeler le CCF;
  - b. disposer d'un équipement suffisant pour être en mesure d'éteindre un foyer d'incendie;
    - i. l'équipement de lutte contre les incendies doit comprendre au minimum un pulvérisateur à dos, rempli, d'une capacité de 5 gallons, et
    - ii. une pelle ronde et une herminette.
  - c. être posté à un endroit sûr pour être en mesure d'éteindre un incendie pendant l'exécution des travaux;
  - d. rester au moins deux heures sur place après l'achèvement des travaux.
6. Au Canada, la prévention des incendies, la formation de sensibilisation aux incendies et la préparation à la lutte contre les incendies sont régies par le *Règlement de prévention et de lutte contre les incendies sur les emprises ferroviaires* de Transports Canada. Ce règlement précise ce qui suit :
  - a. le droit d'un inspecteur ou d'une inspectrice du service d'incendie de demander à inspecter une emprise afin d'évaluer les risques d'incendie et la formation du personnel;
  - b. l'obligation pour le chemin de fer de dispenser une formation à son personnel, de prévoir le personnel et de fournir le matériel nécessaire à la prévention des incendies et à la lutte contre les incendies;

- c. l'obligation de fournir des dossiers de formation qui indiquent :
    - i. l'emplacement et la durée de la formation;
    - ii. les noms et les titres de fonction des formateurs et des participants;
    - iii. le sujet de la formation.
  - d. la responsabilité du chemin de fer en ce qui concerne les incendies touchant l'emprise ou ayant pris naissance sur l'emprise;
  - e. les restrictions relatives aux journées ou aux moments de la journée où les travaux à chaud peuvent être exécutés.
7. Ces questions relèvent aussi localement des autorités provinciales de gestion des ressources naturelles et des ministères des ressources naturelles de certains États (ou l'équivalent). Ces organismes édictent des normes et des consignes relatives aux indices de risques d'incendie, à la valeur combustible (des matériaux présents), au matériel prescrit de lutte contre les incendies, à la formation sur la prévention des incendies et sur la lutte contre les incendies, et à la périodicité minimale d'inspection de surveillance. Ces exigences doivent être respectées pendant la planification de travaux.
- a. Il faut savoir que les organismes de gestion de l'environnement peuvent restreindre les travaux en fonction de risques d'incendie « élevés » ou « extrêmes ».
8. Les superviseurs locaux doivent :
- a. veiller à ce que les équipes connaissent les évaluations de risques d'incendie et les restrictions relatives aux travaux;
  - b. s'assurer que les équipes ont à leur disposition le matériel prescrit de lutte contre les incendies;
  - c. disposer de moyens supplémentaires de lutte contre les incendies, s'il y a lieu;
  - d. tenir à jour un plan de lutte contre les incendies, s'il y a lieu;
  - e. disposer d'un plan de lutte contre les incendies pour les ouvrages critiques ou stratégiques;
  - f. organiser des tournées de surveillance pendant les périodes où les risques d'incendie sont extrêmes :
    - i. surveiller les incendies en activité;
    - ii. surveiller la vitesse et la direction du vent en présence d'incendies en activités;
    - iii. exercer une surveillance constante des ponts si la situation le justifie.
9. Voici les facteurs de risques à prendre en compte avant l'exécution de travaux à chaud le long de l'emprise ferroviaire :
- a. Végétation sèche ou morte.
  - b. Présence de traverses en piles ou réparties le long de l'emprise.
  - c. Conditions météorologiques, comme des précipitations récentes ou un manque de précipitations, vitesse et direction du vent, température, humidité et prévisions.

- d. Présence de matériaux tels que des chapeaux de bois, des longerons, des piles, des pieux et des traverses en bois. Lorsque ces éléments sont fissurés, pourris ou dégradés, les risques d'inflammation augmentent.
  - e. Vêtements – Des vêtements tachés d'huile ou de graisse peuvent s'enflammer pendant une opération de coupage ou de meulage.
  - f. Cigarettes – Les cigarettes et autres articles de fumeur doivent être écrasés et enfouis, ou éliminés de façon appropriée.
  - g. Matériel de travaux – Le matériel de travaux à chenilles d'acier et les têtes de coupe peuvent projeter des étincelles sur des matériaux combustibles.
  - h. Ravitaillement en carburant – Il faut ravitailler les machines à moteur à essence sur une surface non combustible et après le refroidissement du moteur, afin de réduire les risques d'inflammation en cas de déversement de carburant.
  - i. Il ne faut pas garer de véhicules dans des endroits où les gaz d'échappement risquent d'enflammer la végétation.
10. Les activités visées par les présentes instructions comprennent, sans s'y limiter :
- a. Les tâches courantes, qui sont des tâches effectuées sur l'emprise telles que le coupage de rails, le soudage (sous toutes ses formes), le meulage à main, la pose de câbles de signalisation, etc.
  - b. Les travaux effectués sur les ouvrages, dans les tunnels à revêtement en bois ou dans les pare-avalanches :
    - i. travaux sur les rails (coupage, soudage, meulage à main, pose de câbles de signalisation, etc.);
    - ii. traction de rails sur l'emprise et sur les ponts;
    - iii. travaux sur les ponts comprenant du coupage à la scie ou au chalumeau, du soudage et du meulage;
    - iv. meulage de rails par engin automoteur.
11. La séance de briefing précédant des travaux à chaud doit porter au minimum sur les éléments suivants :
- a. le formulaire EVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES D'INCENDIE SUR L'EMPRISE ET LES PONTS ET INTERVENTIONS EN CAS D'URGENCE à remplir;
  - b. le service de lutte contre l'incendie ou le poste de pompiers le plus proche;
  - c. le numéro de téléphone du poste de pompiers et des services d'urgence;
  - d. l'accès au chantier et les indications pour s'y rendre;
  - e. tous les avertissements, avis ou restrictions relatives aux travaux émis par les autorités relativement aux risques d'incendie;
  - f. le matériel de lutte contre les incendies à avoir sur place et la vérification de son bon fonctionnement :
    - i. au moins deux pulvérisateurs à dos de 5 gallons munis de lances à mousse;
    - ii. au moins deux pelles rondes;



- iii. au moins deux herminettes.
  - iv. Le matériel de lutte contre les incendies doit être placé à 50 pieds au plus de l'emplacement des travaux.
12. Pour l'exécution des tâches courantes en présence de risques d'incendie élevés ou extrêmes, la protection complémentaire contre les incendies doit comprendre :
- a. des réserves supplémentaires d'eau transportées dans des camions, pour que les réserves totales soient d'au moins 90 gallons, incluant au moins 4 pulvérisateurs à dos de 5 gallons remplis et munis de lances à mousse;
  - b. l'addition de mousse extinctrice dans la réserve d'eau;
  - c. des pompes centrifuges munies d'un boyau de 1 1/2 po de diamètre et d'au moins 100 pieds de longueur;
  - d. l'arrosage de la zone où peuvent surgir des étincelles et de la zone située dans la direction du vent;
  - e. l'utilisation de pare-étincelles pour toutes les opérations de coupage, de soudage et de meulage;
  - f. l'arrosage de toute la zone après la fin des travaux;
  - g. la présence d'un surveillant incendie pendant au moins deux heures après la fin des travaux.
13. Pour tous les travaux à chaud exécutés sur un ouvrage en bois ou revêtu de bois, il faut prévoir les mesures suivantes :
- a. une séance de briefing avec le superviseur P et C et le superviseur Voie au cours de laquelle les tâches seront expliquées en détail;
  - b. une inspection du chantier visant à repérer tous les risques, en particulier les risques d'incendie visant la structure elle-même :
    - i. enlèvement des piles de traverses, de la végétation sèche ou des broussailles, si nécessaire;
  - c. l'arrosage de la zone immédiate et des matériaux situés dans la direction du vent, avant le début des travaux à chaud :
    - i. addition de mousse extinctrice à la réserve d'eau;
    - ii. mise en place d'une protection visant à empêcher la mousse de pénétrer dans les cours d'eau;
    - iii. prudence avec les traverses rendues glissantes par la mousse;
  - d. la protection des éléments en bois au moyen de revêtements ignifuges ou de sacs de sable;
  - e. l'utilisation de pare-étincelles sur les structures en bois, dans toutes les conditions :
    - i. dans la mesure du possible, on dirige le faisceau d'étincelles de coupage des rails vers l'axe de la voie;
  - f. l'exécution de la coupe d'éléments d'ouvrage ou de rails selon les consignes suivantes :
    - i. les entretoises, les boulons-crochets et les tiges d'assemblage doivent être coupés à la scie ou à l'ébavureuse;

- ii. les rails doivent être coupés à la tronçonneuse à rails;
  - iii. il ne faut utiliser un chalumeau qu'en dernier recours et seulement après discussion avec le superviseur P et C et le superviseur Voie;
  - iv. les éléments en bois doivent être coupés à la scie à chaîne;
- g. l'arrosage de toute la zone aussi souvent que nécessaire pendant les travaux et à la fin des travaux;
- h. un surveillant incendie doit rester sur le pont pendant au moins deux heures.
14. Pour les travaux de construction ou de réparation de ponts de longue durée, qui nécessitent le battage de pieux, de fréquents coupages au chalumeau et d'autres opérations à risque élevé d'incendie, il faut établir un plan de prévention et de lutte contre les incendies et prévoir l'utilisation de pompes et de boyaux alimentés par l'eau du cours d'eau ou par un réservoir d'eau mobile d'au moins 300 gallons.
15. Dans la mesure du possible, pour des travaux de soudage par étincelage, de soudage aluminothermique ou de rechargement sur des rails posés sur un pont, il faut retirer ces rails et les souder hors du pont, puis les remettre en place lorsque le soudage et le meulage sont terminés. S'il est impossible d'éviter l'exécution de la soudure sur le pont, il faut prendre les précautions suivantes :
- a. la séance de briefing doit porter sur toutes les questions indiquées dans les sections précédentes;
  - b. les traverses de pont sous le joint à souder doivent être écartées;
  - c. pour les soudures aluminothermiques, il faut placer entre les traverses une boîte en acier d'une épaisseur de 1/4 po, partiellement remplie de sable, en cas de fuite du moule;
  - d. au besoin, un employé doit se poster dans un endroit sûr en dessous de la structure pour surveiller les incendies et les éteindre;
  - e. un surveillant incendie doit rester sur place pendant au moins deux heures après la fin des travaux.
16. Le fait de tirer un rail sur la voie crée une accumulation de chaleur dans le rail tiré et produit des étincelles qui peuvent enflammer des matériaux combustibles. Après une opération de traction d'un rail, il faut vérifier le bon état des attaches de rails et l'absence de foyers d'incendie ou de combustion dans les traverses.
17. Précautions à prendre pour la traction d'un rail sur un pont à tablier ajouré lorsque la température est supérieure à 20 °F (-10 °C) :
- a. la séance de briefing doit porter sur toutes les questions indiquées dans les sections précédentes;
  - b. le rail ne doit pas être tiré à une vitesse supérieure à 3 mi/h sur le pont;
  - c. il faut prendre soin d'éviter les contacts métal contre métal des rails sur un pont à tablier ajouré;
  - d. au moins un surveillant incendie doit rester sur le pont pendant un minimum de deux heures après l'opération.
18. Les exigences relatives à la prévention des incendies lors d'un meulage de rail par engin automoteur sont indiquées dans la NVI 1.4 – MEULAGE DES RAILS PAR ENGIN AUTOMOTEUR.

19. Après détection d'un incendie ou d'un foyer d'incendie sur une partie quelconque du pont, un surveillant incendie doit rester sur place pendant au moins quatre heures après l'extinction du feu, et il ne peut être relevé de son service que sur autorisation du superviseur P et C.

## Annexe D

### INVENTAIRE DE DÉTECTEURS DU CN

Subdivision	Number of Detectors		
	Hot Box	Hot Wheel	Dragging Equipment
Aberdeen	8	8	9
Albreda	10	10	16
Allanwater	11	5	11
Ashcroft	10	10	19
Assiniboine	1	1	1
Bala	21	11	22
Bedford	4	3	5
Blackfoot	7	7	9
Brazeau	2	2	2
Bulkley	10	10	14
Camrose	3	3	3
Caramat	18	11	19
Carberry	1	1	1
Chatham	1	1	1
Chetwynd	7	7	7
Clearwater	13	12	14
Coronado	2	2	2
Cromer	2	2	2
Drumheller	1	1	1
Drummondville	9	6	11
Dundas	10	6	14
Edson	28	23	38
Foothills	1	1	1
Fort Frances	8	8	8
Fort St. John	2	2	2
Fraser	10	8	12
Gladstone	3	3	3
Grande Cache	6	6	6
Grimsby	5	5	5
Guelph	1	0	1
Hagersville	1	1	1
Halton	7	4	11
Joliette	5	5	9
Kashabowie	6	6	6
Kingston	53	39	71
La Tuque	2	2	2
Lac La Biche	11	11	11
Lac St-Jean	8	8	13
Lampman	1	1	1
Letellier	1	1	1
Lillooet	4	4	4
Manning	5	2	5
Margo	3	3	3
Meander River	6	6	6

Subdivision	Number of Detectors		
	Hot Box	Hot Wheel	Dragging Equipment
Mont-Joli	5	4	5
Montmagny	6	5	6
Montreal	2	2	2
Napadogan	14	10	14
Nechako	8	8	8
Newcastle	4	4	4
Newmarket	4	3	4
Oakville	3	3	3
Okanagan	1	1	1
Oyen	1	1	1
Peace River	2	2	2
Pelletier	6	6	7
Prince George	4	4	4
Quappelle	4	4	5
Redditt	18	10	18
Rivers	30	18	37
Robson	3	3	3
Rosetown	4	4	5
Rouses Point	2	2	2
Ruel	23	18	23
Sangudo	3	3	3
Skeena	7	7	7
Slave Lake	5	3	5
Soo	5	5	5
Sorel	3	3	8
Sprague	8	8	9
Springhill	9	5	11
Squamish	6	6	6
Stamford	2	2	2
St-Hyacinthe	4	4	6
St-Laurent	3	3	3
St-Maurice	5	5	5
Strathroy	7	7	8
Stuart	1	1	1
Sussex	3	3	11
Telkwa	9	9	13
Tete Jaune	3	3	3
Three Hills	5	5	5
Togo	3	3	3
Tumbler	1	1	1
Turnberry	2	2	2
Val D'or	1	1	1
Vegreville	7	7	9

Subdivision	Nombre de détecteurs		
	Boîte chaude	Roue chaude	Pièces traînantes
Wainwright	22	22	39
Warman	1	1	1
Watrous	22	13	27
Westlock	4	4	4
Yale	10	10	16
York	3	3	5
<b>Total</b>	636	529	776