



Association des chemins
de fer du Canada

Railway Association
of Canada

99 rue Bank, bureau 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 **TÉLÉC** 613 567 6726 www.railcan.ca/fr

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 F 613 567 6726 www.railcan.ca

CIRCULAIRE NO. O-6

Sécurité des voyageurs et directives en cas d'urgence

En vigueur : le 31 mars 2000



**LES PRÉSENTES DIRECTIVES CONSTITUENT DES RECOMMANDATIONS POUR TOUS
LES CHEMINS DE FER EN EXPLOITATION AU CANADA**

1. DEFINITIONS
2. PLANS RELATIFS A LA SECURITE DES VOYAGEURS
3. LISTE DE CONTROLE
4. BRIEFING AVANT DEPART
5. EMBARQUEMENT ET DEBARQUEMENT DES VOYAGEURS
6. SENSIBILISATION DES VOYAGEURS
7. SENSIBILISATION AUX CARACTERISTIQUES DE SECURITE
8. FORMATION
9. FORMATION D'AUTRES EMPLOYES
10. URGENCES MEDICALES
11. INCENDIE A BORD
12. ÉVACUATIONS



1. DÉFINITIONS

- 1.1 «REF» désigne le Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada.
- 1.2 «CCF» désigne le contrôleur de la circulation ferroviaire.
- 1.3 «personne qualifiée» désigne, relativement à un travail précis, une personne possédant les connaissances, la formation et l'expérience nécessaires pour exécuter ce travail comme il convient et en toute sécurité.
- 1.4 «Centre de contrôle de l'exploitation» désigne le bureau d'une compagnie de chemin de fer qui contrôle et coordonne les interventions en cas d'urgence.

2. PLANS RELATIF À LA SÉCURITÉ DES VOYAGEURS

- 2.1 Toute compagnie de chemin de fer qui exploite un service de trains de voyageurs ou de trains mixtes ou qui en accueille l'exploitant sur ses voies est tenue d'avoir un plan écrit relatif à la sécurité des voyageurs qui prévoit, au moins, les éléments ci-dessous, en fonction du genre de matériel et du mode d'exploitation :
 - a) formation et qualification des employés ;
 - b) communications ;
 - c) matériel et fournitures d'urgence à bord ;
 - d) mesures d'urgence particulières à prendre
 - e)

3. LISTE DE CONTRÔLE

- 3.1 Chaque compagnie de chemin de fer ou fournisseur de services ferroviaires doit fournir à la personne responsable une liste de contrôle pour chaque type de voitures voyageurs. La liste doit mentionner le type et l'emplacement de tout le matériel de sécurité.
- 3.2 Avant le départ du point d'origine, qu'il s'agisse d'un lieu désigné pour les inspections de sécurité ou pour les inspections avant départ, ou à des intervalles autrement définis dans le plan de sécurité, la personne responsable ou toute autre personne qualifiée doit vérifier que tout le matériel et les fournitures de sécurité sont intacts et que tous les systèmes de sécurité fonctionnent bien. Cette personne doit vérifier au moins les points suivants :
 - a) cartes, vidéo, affiches et panneaux de sensibilisation à la sécurité ;
 - b) extincteurs ;
 - c) outils d'intervention d'urgence ;
 - d) trousse de premiers soins et de traumatologie ;
 - e) fenêtres constituant des issues de secours ;
 - f) éclairage de secours ;
 - g) matériel de communication ;
 - h) rangement et fixation adéquats des chariots, des colis, des bagages et des paquets hors format



- 3.3 Lorsqu'une inspection révèle des lacunes, la personne responsable doit veiller à :
- faire remplacer les articles manquants ou défectueux ;
 - faire consigner les lacunes et/ou les signaler à la personne concernée, comme le prévoit le plan relatif à la sécurité des voyageurs ;
 - informer tout le personnel à bord que des articles sont absents ou défectueux lorsque ces articles ne sont pas remplacés.

4. BRIEFING AVANT DÉPART

Dans les services autres que les services de trains de banlieue, la personne responsable doit veiller à ce qu'avant le départ du train de son point d'origine, un briefing avant départ soit tenu en présence des employés désignés par la compagnie. Les briefings doivent au moins traiter des sujets suivants :

- toutes les restrictions relatives à l'exploitation, qui sont révélées par des ordres de marches, pendant l'inspection avant départ, etc. ;
 - les voyageurs qui demandent une attention particulière et les gares auxquelles des mesures spéciales s'appliquent ;
 - tout élément présentant des risques qui n'a pas été réparé ni corrigé avant le départ, et toute mesure particulière qui doit être prise en cours de route à ce sujet ;
- 4) l'attribution des responsabilités que chacun devra assumer en cas d'urgence. Ces responsabilités font l'objet de la section 8 et seront décrites en détail dans chaque plan de sécurité de la compagnie.

5. EMBARQUEMENT ET DÉBARQUEMENT DES VOYAGEURS

5.1 Chaque compagnie de chemin de fer doit établir des procédures visant à ce que les voyageurs montent à bord du train et en descendent en toute sécurité. Ces procédures doivent être mentionnées dans le plan relatif à la sécurité des voyageurs. Elles doivent notamment porter sur :

- l'aide que peuvent apporter les employés ;
- l'utilisation des rampes et des passerelles ;
- l'utilisation des marches ;
- l'utilisation des appareils de levage hydrauliques et manuels.

6. PROGRAMME DE SENSIBILISATION DES VOYAGEURS

- 6.1 Chaque compagnie de chemin de fer ou fournisseur de services aux voyageurs doit veiller à ce que les voyageurs reçoivent des renseignements sur la sécurité conformément aux plans établis. Les briefings sur la sécurité doivent prendre la forme :
- d'annonces à bord avant le départ ;
 - de présentations vidéo ;
 - d'affiches et de panneaux lisibles placées dans des endroits stratégiques ;
 - d'autres méthodes précisées dans le plan de sécurité du chemin de fer



- 6.2 S'il y a lieu, les briefings doivent être faits en anglais et en français.
- 6.3 S'il y a lieu, et selon les besoins des personnes, il faut donner des renseignements de sécurité individuellement aux personnes souffrant d'incapacités ou, le cas échéant, à la personne qui les accompagne.
- 6.4 Dans les voitures-coach, dans les services autres que les services de trains de banlieue, la personne responsable doit veiller à ce que le voyageur qui est assis près d'une fenêtre qui est une issue de secours soit au courant qu'il s'agit d'une issue de secours et qu'il sache comment l'ouvrir.
- 6.5 Dans les voitures-coach, dans les services autres que les services de trains de banlieue, la personne responsable doit veiller à ce qu'au moins un voyageur qui est assis près d'une plate-forme, d'une porte latérale ou d'une barrière sache comment utiliser cette sortie.
- 6.6 Dans les autres voitures, dans les services autres que les services de trains de banlieue, les compagnies de chemin de fer doivent préciser dans leur plan de sécurité les procédures et lignes de conduite relatives à la sensibilisation des voyageurs et à l'utilisation des fenêtres et portes de secours.

7. SENSIBILISATION AUX CARACTÉRISTIQUES DE SÉCURITÉ

Sauf dans le cas des trains de banlieue, chaque compagnie de chemin de fer ou fournisseur de services voyageurs doit mettre à la disposition de chaque voyageur des renseignements sur la sécurité qui présentent, sous forme de pictogrammes, le matériel de sécurité qui se trouve dans leur voiture.

8. FORMATION ET QUALIFICATION DU PERSONNEL À BORD

Toute compagnie de chemin de fer qui exploite un service de trains de voyageurs ou qui en accueille l'exploitant sur ses voies est tenue d'offrir une formation à tout le personnel à bord, de le soumettre à des examens, de lui offrir une formation de requalification et de tenir pour lui des dossiers aux intervalles prévus dans le plan de sécurité, pour faire en sorte qu'il connaisse bien les sujets ci-dessous.

- 8.1 Sécurité des voyageurs
Le personnel à bord doit avoir une formation, être soumis à des examens et suivre une formation de requalification concernant le plan relatif à la sécurité des voyageurs élaboré par chaque chemin de fer.



8.2 Procédures d'intervention d'urgence

Le personnel à bord doit recevoir une formation et des cours d'appoint sur :

- a) le rôle et les responsabilités de chaque employé qui travaille à bord d'un train ;
- b) la façon de traiter avec des voyageurs dont le comportement risque de compromettre la sécurité des autres voyageurs ou du personnel à bord ;
- c) le rôle et les responsabilités du CCF et du Centre de contrôle de l'exploitation;
- d) la façon de recueillir des renseignements relatifs au nombre de voyageurs, à l'identité des voyageurs, et aux blessures, et sur la façon de transmettre ces renseignements au CCF ou au Centre de contrôle de l'exploitation.

8.3 Caractéristiques de sécurité

Le personnel à bord doit recevoir une formation et des cours d'appoint théoriques et pratiques sur :

- a) les issues de secours et les caractéristiques de sécurité ;
- b) l'emplacement et l'utilisation du matériel de sécurité, qui comprend les éléments suivants :
- c) outils d'intervention d'urgence ;
 - i. trousse de premiers soins et de traumatologie ;
 - ii. systèmes de communications/porte-voix ;
 - iii. interrupteurs d'urgence, coupe-circuit, etc.

8.4 Procédures de communication en cas d'urgence

Le personnel à bord doit recevoir une formation et des cours d'appoint sur :

- a) les communications internes en cas d'incendie à bord, de déraillement et d'alerte à la bombe ;
- b) la façon de faire des annonces pour transmettre des instructions aux voyageurs sans susciter d'inquiétudes.

Nota : S'il y a lieu, les messages seront transmis en français et en anglais.

8.5 Trousses de premiers soins et de traumatologie à bord

Le personnel de bord doit être familier avec l'endroit où se trouvent les trousses de premiers soins et de traumatologie, de même qu'avec le contenu et l'utilisation de ce matériel, et recevoir les renseignements appropriés.

8.6 Aide à apporter aux voyageurs souffrant d'incapacités en situation normale et en cas d'urgence

Le personnel à bord doit avoir suivi une formation sur la façon d'aider, en utilisant les procédures approuvées, les voyageurs souffrant d'incapacités telles que les suivantes :

- a) une mobilité réduite ;
- b) une déficience auditive ;
- c) une déficience visuelle ;
- d) une déficience intellectuelle.



9. FORMATION D'AUTRES EMPLOYÉS

Toute compagnie de chemin de fer est tenue de veiller à ce que les autres membres du personnel ferroviaire susceptibles d'intervenir en cas d'urgence dans un train de voyageurs aient reçu la formation nécessaire afin qu'ils puissent faire leur travail en cas d'urgence et qu'ils connaissent bien les méthodes d'intervention et de coordination en cas d'urgence. Ce type de formation peut s'adresser aux personnes suivantes :

- a) CCF (contrôleurs de la circulation ferroviaire) ;
- b) agents - Contrôle de l'exploitation ;
- c) d'autres personnes mentionnées dans le plan de sécurité de la compagnie (notamment des membres et représentants de comités de sécurité et de santé, s'il y a lieu).

Le personnel désigné suivra une formation relative aux sujets suivants :

- i. règlement et plans relatifs à la sécurité des voyageurs ;
- ii. mesures de sécurité et plan d'intervention en cas d'urgence de la compagnie;
- iii. sections pertinentes de règles connexes, comme le «Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs».

10. URGENCES MÉDICALES

10.1 Les employés qui ont suivi des cours de secourisme et de RCR accrédités sont tenus d'apporter une aide en cas d'urgence jusqu'à l'arrivée des services médicaux.

10.2 En cas d'urgence médicale, il faut suivre les étapes ci-dessous dès qu'une blessure ou maladie a été signalée :

- a) se rendre sur les lieux ;
- b) évaluer la situation et donner les premiers soins ;
- c) faire appel à des services médicaux, s'il y a lieu ;
- d) déterminer la possibilité d'obtenir de l'aide médicale de personnes qui se trouvent à bord du train.

10.3 Premiers soins

- a) Évaluer les dangers, s'assurer que les environs sont sécuritaires pour le secouriste et les autres personnes présentes ;
- b) se faire connaître comme étant un secouriste ;
- c) prendre la situation en main et envoyer quelqu'un chercher de l'aide.

10.4 Avant de donner les premiers soins, évaluer les points suivants :

- a) antécédents (problèmes de santé) ;
- b) signes (ce qu'on observe) ;
- c) symptômes (comment la victime se sent).

10.5 Donner les premiers soins pour les conditions suivantes, dans l'ordre :

- a) arrêt respiratoire ;
- b) hémorragie ;
- c) état de choc et inconscience.



- 10.6 Une fois que l'état de la personne a été évalué et qu'on a déterminé qu'une aide médicale extérieure était nécessaire, un membre de l'équipe doit immédiatement communiquer par radio avec le CCF ou le Centre de contrôle de l'exploitation, selon les bonnes procédures radio, pour transmettre les renseignements suivants :
- a) type d'aide nécessaire (ambulance, médecin, etc.) ;
 - b) état de la personne (consciente ou inconsciente) ;
 - c) âge (approximatif) et sexe ;
 - d) trouble médical (saignement, infarctus possible, etc.) ;
 - e) emplacement du train (si c'est possible, donner le nom de la rue ou de la voie d'accès la plus proche, ou encore un point de repère connu, ainsi que le point milliaire) ;
NOTA : Ces renseignements sont essentiels pour les ambulanciers et le personnel d'intervention d'urgence.
 - f) emplacement dans le train (numéro de voiture et position dans la rame).
- 10.7 Le CCF ou le Centre de contrôle de la circulation ferroviaire fera appel à du personnel médical, transmettra l'information au train et signalera la situation d'urgence aux cadres du chemin de fer concernés.
- 10.8 Toute intervention doit être consignée le plus tôt possible, pendant ou après l'incident.

11. INCENDIE À BORD

11.1 Généralités

Dans le cas d'un incendie à bord, il faut donner la priorité à la protection de la vie. 11.2 Marche à suivre en cas d'incendie à bord

- a) Dans le cas de flammes nues, de fumée ou d'un incendie, fermer le système de ventilation de la voiture ;
- b) mettre les autres employés au courant de l'incendie et demander de l'aide. Utiliser un code qui signalera la situation d'urgence aux autres employés sans alarmer les voyageurs ;
- c) la personne responsable doit immédiatement se rendre à la voiture en question et se charger de la coordination des activités ;
- d) faire ÉVACUER IMMÉDIATEMENT les voyageurs et les diriger vers une voiture voisine (de préférence en direction de la locomotive) ;
- e) trouver le foyer d'incendie et déterminer si l'incendie semble maîtrisable. Si c'est le cas, tenter de l'éteindre à l'aide de l'extincteur qui se trouve à bord ;
- f) faire le tour de la voiture, y compris les toilettes, pour s'assurer que tous les voyageurs ont quitté la voiture ;
- g) si l'incendie ne semble pas maîtrisable, séparer le train, si c'est faisable, afin d'isoler la voiture touchée et s'assurer que la voiture est bien immobilisée ;
- h) communiquer immédiatement avec le CCF ou le Centre de contrôle de l'exploitation, et décrire en détail la situation ainsi que les mesures prises. Le CCF ou le Centre de contrôle de l'exploitation se chargera de protéger le train et fera appel aux services d'intervention d'urgence locaux.



11.3 Instructions d'utilisation d'un extincteur portatif

- a) Trouver l'extincteur et le retirer de son support ;
- b) vérifier la jauge pour s'assurer qu'il est plein ;
- c) s'approcher du feu, tout en restant à une distance sécuritaire, s'assurer d'avoir une issue de sortie, enlever la goupille de sécurité et vérifier que l'extincteur fonctionne;
- d) s'accroupir pour mieux voir les flammes et pour éviter d'inhaler de la fumée;
- e) orienter le boyau vers la base du feu et activer l'extincteur ;
- f) vaporiser d'un côté à l'autre jusqu'à ce que l'incendie soit éteint (environ 8 secondes) ;
- g) si l'incendie n'est pas maîtrisé rapidement, évacuer la voiture immédiatement;
- h) noter l'utilisation de l'extincteur sur la fiche.

12. ÉVACUATIONS

12.1 Généralités

- a) Les procédures suivantes visent à faire connaître aux employés les méthodes d'évacuation rapide et efficace des voyageurs en cas d'urgence. Ces procédures s'ajoutent aux exigences prescrites dans le Règlement d'exploitation, les indicateurs et les Instructions générales d'exploitation, qui doivent être respectées peu importe la nature de l'urgence.
- b) Comme le matériel d'intervention et les issues de secours ne sont pas aux mêmes endroits selon le type de voiture, les membres de l'équipe doivent prendre connaissance de l'emplacement de ces éléments de sécurité en se présentant au travail.
- c) Bien que les présentes procédures définissent certaines responsabilités de la personne responsable, il peut être nécessaire, en raison de blessures ou d'autres circonstances particulières, qu'un autre employé ait à assumer les responsabilités en question pour coordonner l'évacuation.
- d) En cas d'urgence, les membres de l'équipes doivent rester calmes afin d'éviter de provoquer de la panique parmi les voyageurs.

12.2 Méthode d'évacuation

Il faut choisir la méthode d'évacuation qui offre le plus de sécurité et le moins d'inconfort possible pour les voyageurs. Il faut éviter de faire sortir les gens sur la voie, à moins qu'il n'y ait pas d'autre issue possible. Les méthodes d'évacuation à privilégier sont, dans l'ordre :

- a) d'une voiture à une autre voiture ;
- b) du train au quai d'une gare ;
- c) du train à un passage à niveau public ou privé ;
- d) d'un train à un autre ;
- e) du train à la voie.

NOTA : Lorsque c'est nécessaire, les compagnies doivent élaborer des procédures particulières, qui s'inscrivent dans leurs plans d'intervention d'urgence, en ce qui concerne des circonstances particulières comme lorsque le train se trouve dans un tunnel, sur un pont, sur une voie électrifiée, etc.



12.3 Coordination de l'évacuation

- a) La personne responsable et le mécanicien de locomotive doivent être informés immédiatement de tout incident susceptible d'exiger une évacuation.
- b) C'est la personne responsable qui prend la décision de faire évacuer les voyageurs.
- c) La personne responsable doit s'assurer que le CCF ou le Centre de contrôle de l'exploitation a été mis au courant de la situation, afin que le train soit protégé et que les équipes d'autres trains qui pourraient offrir leur aide soient averties.

12.4 Choix d'un endroit pour immobiliser le train

- a) Le mécanicien de locomotive, avec l'aide du CCF ou du Centre de contrôle de l'exploitation et de la personne responsable, choisira le meilleur endroit possible pour immobiliser le train en fonction de l'urgence de la situation.
- b) Si la situation s'y prête, l'endroit choisi doit pouvoir permettre aux voyageurs de descendre rapidement du train et de s'éloigner de la voiture. Voici quelques bons endroits :
 - i. un quai de gare ;
 - ii. un passage à niveau ;
 - iii. une aire ouverte à l'écart de l'emprise ;
 - iv. éviter, si c'est possible, les ponts, les tunnels, les fossés profonds le long de la voie et les talus escarpés.



12.5 Responsabilités du personnel à bord du train

- a) Tous les employés qui ne sont pas occupés à une autre tâche doivent aider les voyageurs à descendre du train. Les employés qui ne sont pas en service mais qui se trouvent à bord du train doivent apporter leur aide.
- b) Tous les employés doivent suivre les instructions de la personne responsable et s'assurer que l'évacuation se fasse rapidement et en toute sécurité.
- c) Une fois qu'on a décidé d'immobiliser le train, la personne responsable doit veiller à ce que :
 - i. le contrôleur de la circulation ferroviaire et/ou le Centre de contrôle de l'exploitation aient été informé ;
 - ii. toutes les mesures nécessaires aient été prises pour protéger le train ;
 - iii. l'évacuation ait été annoncée ;
 - iv. la personne qui fait les annonces parle lentement et distinctement afin de dissiper l'anxiété des voyageurs ;
 - v. tous les voyageurs sachent qu'il faut évacuer et qu'ils soient conduits vers les issues prévues à cette fin ;
 - vi. tous les voyageurs soient maintenus à l'écart des voies adjacentes et de l'emprise ;
 - vii. tous les voyageurs sachent qu'ils doivent laisser leurs bagages à main dans le train. Les voyageurs devraient apporter leurs effets personnels seulement si la situation l'exige (alerte à la bombe).
 - viii. Un membre du personnel ou un passager désigné doit rester à l'extérieur du train pour diriger les voyageurs vers un endroit à l'écart du train.
 - ix. Faire le tour de la voiture ou des voitures, y compris les toilettes, pour s'assurer que tous les voyageurs ont quitté le train.