

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES POMPIERS



# ENJEUX LÉGISLATIFS

POUR LES DÉPUTÉS ET LES SÉNATEURS

**31<sup>E</sup> CONFÉRENCE LÉGISLATIVE CANADIENNE**

DU 14 AU 16 AVRIL 2024 | OTTAWA (ONTARIO) | #IAFFCDNLEG

# MOT DU PRÉSIDENT GÉNÉRAL

CHER DÉPUTÉ OU SÉNATEUR,

Au nom des 29 500 membres canadiens de l'Association internationale des pompiers, je vous offre une copie de notre cahier d'information sur les enjeux législatifs de 2024. Ce cahier vous permettra de mieux comprendre les questions cruciales de politique fédérale qui influencent les pompiers et pompières et les ambulanciers et ambulancières paramédicaux professionnels du Canada.

Les hommes et femmes qui font partie de l'AIP servent fièrement de première ligne de défense dans près de 200 villes canadiennes. Ils interviennent dans des situations variant des incendies aux urgences médicales et aux désastres naturels tels que les feux de forêt pour protéger la vie et les biens de leurs concitoyens et concitoyennes.

L'amélioration des services d'incendie nécessite l'aide de dirigeants élus comme vous. Les décisions que vous prenez sur la colline parlementaire influencent directement la capacité de nos membres d'accomplir leur travail de façon sécuritaire et efficace. Des dirigeants et membres de l'AIP se rassembleront à Ottawa du 14 au 16 avril pour rencontrer leurs représentants élus. J'espère que vous pourrez

rencontrer des membres de votre région pour entendre leurs préoccupations et comprendre comment les enjeux décrits dans les pages qui suivent influencent la sécurité publique.

Sachez que le personnel de l'AIP est tout entier prêt à vous aider à maintenir nos membres – comme leurs collectivités – en sécurité pendant qu'ils travaillent en première ligne à la protection des Canadiennes et Canadiens.

Agréez, cher député ou sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs,



Edward A. Kelly  
Président général



## DÉCOURAGER LES VOIES DE FAIT CONTRE LES POMPIERS ET LES AMBULANCIERS PARAMÉDICAUX EN SERVICE

La veille du Jour de l'An 2019, les pompiers de Winnipeg ont répondu à une alarme déclenchée dans un bâtiment du centre-ville. Quand ils sont arrivés sur les lieux, s'attendant à remplir leurs fonctions et à protéger des vies et des biens, ils ont plutôt été attaqués par un homme armé d'un couteau qui a grièvement blessé l'un d'entre eux.

Bien que ce soit effrayant, ce n'est malheureusement pas un incident isolé et il s'inscrit dans une tendance croissante à la violence à l'endroit des pompiers et pompières et des ambulanciers et ambulancières paramédicaux en service qui ne tentent que de remplir leurs fonctions consistant à assurer la sécurité d'autrui.

Les autres incidents comprennent l'agression subie par un pompier répondant à une alarme déclenchée dans un complexe résidentiel de North Bay, en Ontario, les menaces de mort faites à des pompiers de Pembroke, en Ontario, qui intervenaient pour éteindre un feu de broussaille en 2022 et l'agression contre un pompier de Toronto sur les lieux d'un incendie dans un camp de sans-abri en 2023. Les ambulanciers paramédicaux de Saskatoon disent que leur uniforme comprend désormais un gilet pare-balles, et pompiers et ambulanciers de Vancouver et d'autres villes doivent composer courageusement avec des individus agressifs pendant des interventions en cas de surdose aux opioïdes.

Un sondage mené par l'AIP en 2020 auprès des intervenants d'urgence dans 117 services d'incendie canadiens a révélé que des membres de 13 % de ces services avaient fait l'objet d'au moins un acte de violence pendant des interventions de lutte contre des incendies de bâtiment au cours des cinq années précédentes et que 40 % signalaient des actes de violence pendant des interventions médicales au cours de la même période.

L'AIP comprend que l'augmentation de la violence à l'égard des pompiers et des ambulanciers est principalement attribuable à des problèmes socioéconomiques tels que la pauvreté, la toxicomanie et les troubles de santé mentale, et elle appuie les initiatives destinées à régler ces problèmes à long terme. Nous appuyons en outre la formation locale et les protocoles pouvant aider les pompiers et les ambulanciers à reconnaître les situations potentiellement violentes et à se protéger contre elles.

Toutefois, l'AIP est d'avis que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans le dossier en modifiant le Code criminel de manière à faire imposer des peines plus rigoureuses pour les voies de fait commises contre

des pompiers et ambulanciers dans l'exercice de leurs fonctions. Les modifications à cette fin serviraient à décourager ces voies de fait et aideraient à assurer la sécurité des intervenants d'urgence pendant qu'ils interviennent pour protéger la population canadienne.

Le Code criminel du Canada protège déjà les agents de la paix et les conducteurs de véhicules de transport en commun dans des dispositions destinées à décourager les voies de fait à leur égard. L'article 269.01 du Code criminel précise que le fait que la victime soit le conducteur d'un véhicule de transport en commun qui exerçait cette fonction au moment de l'infraction est considéré comme une circonstance aggravante aux fins de la détermination de la peine.

Le ministre de la Justice a le pouvoir d'apporter la modification nécessaire au Code criminel. Entre-temps, le député conservateur Todd Doherty (Cariboo-Prince George, en C.-B.) a déposé le projet de loi C-321, qui propose de modifier le Code criminel par adjonction, après l'article 269.01, de ce qui suit :

### **Circonstance aggravante — voies de fait contre une personne qui fournit des services de santé ou un premier répondant 269.02**

When a court imposes a sentence for an offence referred to in paragraph 264.1(1)(a) or any of sections 266 to 269, it shall consider as an aggravating circumstance the fact that the victim of the offence was, at the time of the commission of the offence, a health care professional or a first responder engaged in the performance of their duty.

Le projet de loi C-321 a été adopté **unanimentement** en troisième lecture à la Chambre des communes le 28 février 2024 et sera soumis à l'examen du Sénat.

### **CE QUE NOUS DEMANDONS**

L'AIP demande au ministre de la Justice de modifier le Code criminel de manière à prévoir des peines plus rigoureuses pour les voies de fait contre des pompiers ou pompières ou des ambulanciers ou ambulancières paramédicaux dans l'exercice de leurs fonctions. Nous demandons en outre aux sénateurs et sénatrices du Canada de reconnaître le fort appui dont jouit le projet de loi C-321 et de s'assurer que le Sénat adopte et mette en œuvre rapidement cet important projet de loi.

# ÉLIMINER LES SPFA APPELÉES PRODUITS CHIMIQUES ÉTERNELS DANS LES TENUES D'INTERVENTION DES POMPIERS ET DES MOUSSES EXTINGTRICES

Il est bien connu que les pompiers et pompières ont des taux de cancer et d'autres maladies plus élevés que le grand public en raison de leur exposition à des produits toxiques dans l'exercice de leurs fonctions. Il s'ensuit que les pratiques de lutte contre les incendies mettent l'accent sur le port d'équipement de protection individuelle (ÉPI), les protocoles de décontamination et d'autres mesures destinées à minimiser l'exposition aux substances cancérigènes qui se dégagent à la combustion.

Or, il a été reconnu que les pompiers et pompières ont été exposés couramment depuis de nombreuses décennies à des produits chimiques dangereux présents dans ce qu'ils utilisent pour lutter contre les incendies : les manteaux et les pantalons de leur tenue d'intervention contiennent de fortes concentrations de produits chimiques toxiques appelés SPFA qui servent principalement à repousser l'eau et l'huile. De plus, les pompiers et pompières sont exposés à des SPFA dans les mousses à formation de pellicule aqueuse (AFFF) qui servent d'agent extincteur dans certains aéroports et installations militaires du Canada.

## QUE SONT LES SPFA ET QUELS RISQUES PRÉSENTENT-ILS?

Les SPFA (substances perfluoroalkyliques et polyfluoroalkyliques) sont un groupe de plus de 12 000 substances chimiques de synthèse qui ne se trouvent pas dans la nature. Appelés « polluants éternels », les SPFA s'accumulent dans le corps humain et ne se dégradent pas dans l'environnement. Des études ont révélé que l'exposition aux SPFA peut causer le cancer et est liée à des problèmes de santé métaboliques, circulatoires, comportementaux, digestifs, endocriniens, immunologiques, neurologiques et reproductifs. Puisque les SPFA se sont accumulés dans l'eau potable et ailleurs dans l'environnement, tous les Canadiens et Canadiennes risquent d'être exposés à ces produits chimiques dangereux et d'avoir des problèmes de santé par la suite.

## QUE PEUT-ON FAIRE POUR PROTÉGER LES POMPIERS ET POMPIÈRES CONTRE LES SPFA?

Il n'est plus nécessaire de procéder à des recherches et à des études pour prouver que l'exposition aux SPFA a des effets négatifs sur la santé. Les faits scientifiques sont bien établis. Le gouvernement du Canada a déjà reconnu les dangers des SPFA en les nommant « produits chimiques d'intérêt » dans son Plan de gestion des produits chimiques et en procédant à des études et à des consultations. Le gouvernement fédéral devrait reconnaître le besoin pressant de protéger les pompiers et pompières contre les effets négatifs des SPFA en prenant sans tarder de nouvelles mesures comprenant les suivantes :

- interdire l'importation, la fabrication et l'utilisation de toute forme de SPFA;
- identifier les SPFA en tant que catégorie entière de produits chimiques dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE);
- accélérer la transition vers des mousses extinctrices sécuritaires dans toutes les installations sous réglementation fédérale;
- interdire l'incinération et l'usage secondaire de tous les articles contenant des SPFA;
- procéder à une biosurveillance des membres du personnel sous réglementation fédérale exposés aux SPFA au travail.

Le gouvernement fédéral devrait en outre préciser les exigences réglementaires pour la récupération et l'élimination sécuritaires des tenues d'intervention et des mousses contenant des SPFA. Des subventions devraient être accordées par Santé Canada et/ou Environnement et Changement climatique Canada pour aider les services d'incendie et les municipalités qui ne sont pas en mesure d'assumer le fardeau financier de la transition vers des tenues d'intervention dénuées de ces produits.

## SITUATION ACTUELLE

Puisque le cancer professionnel dans les services d'incendie a atteint des proportions épidémiques au Canada, presque tous les pompiers et pompières continuent d'être exposés à de toxiques SPFA présents dans leur tenue de protection. Ceux qui travaillent dans bon nombre d'aéroports et autres lieux de travail sous réglementation fédérale courent en outre le risque d'être exposés à des mousses AFFF.

Certaines mesures ont déjà été prises pour éliminer les SPFA dans l'industrie de la lutte contre les incendies. Des tenues de protection sans SPFA répondant aux normes de l'industrie font l'objet d'essais au Canada et aux É.-U., et des installations militaires adoptent peu à peu des mousses sans SPFA. Bien que ce soient des avancées bienvenues, elles n'en sont qu'à leurs premières phases. Le fait est que l'effort et le coût associés à une pleine transition des SPFA à des solutions de rechange sécuritaires seront considérables même s'ils sont nécessaires.

D'autres gouvernements ont donné de bons exemples d'action réglementaire sur les SPFA. Plus de 20 États américains ont adopté ou déposé des lois restreignant l'utilisation des produits chimiques en question variant de celles qui exigent l'étiquetage des tenues d'intervention contenant des SPFA à celles qui interdisent l'incinération et l'usage secondaire et prévoient le financement du remplacement des tenues d'intervention contenant des SPFA. L'Australie et la Suède ont proposé de rigoureuses restrictions de l'utilisation des SPFA. En mars 2024, la ville de Vancouver, en C.-B., a annoncé qu'elle avait commencé à éliminer progressivement les équipements de protection des pompiers contenant des SPFA.

Le Canada a l'occasion d'être un chef de file mondial de la protection de ses pompiers et pompières et de tous ses citoyens et citoyennes contre les dangers des SPFA en adoptant rapidement des mesures de réglementation éliminant peu à peu toutes les utilisations de ces produits dangereux et en appuyant la transition vers des alternatives sécuritaires.

## CE QUE NOUS DEMANDONS

L'AIP incite le gouvernement du Canada, par l'entremise de Santé Canada et d'Environnement et Changement climatique Canada, à reconnaître les risques des SPFA pour la santé humaine et l'environnement et à agir rapidement pour identifier les SPFA en tant que catégorie entière de produits chimiques dans la LCPE, interdire toutes les utilisations des SPFA, soutenir la récupération et l'élimination sécuritaires des tenues d'intervention et des mousses contenant des SPFA, aider les services d'incendie et les municipalités à payer le coût de la transition vers des tenues de protection sans SPFA et surveiller la santé des travailleurs et travailleuses sous réglementation fédérale qui sont exposés à des SPFA en milieu de travail.

# RENFORCER LA RÉGLEMENTATION DE LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES DANS LES AÉROPORTS CANADIENS : RECONNAÎTRE LA M-96 ET LE BESOIN DE METTRE NOS TEMPS DE RÉPONSE ET CONDITIONS DE SAUVETAGE AUX NORMES INTERNATIONALES

En cas d'accident d'aéronef, le risque de décès massifs est bien réel car les blessures, la fumée toxique et le feu peuvent rendre les conditions dans l'aéronef accidenté mortelles en à peine trois minutes. Ces dangers existent particulièrement sur les pistes ou à proximité, où la plupart des accidents d'avion se produisent.

Cela exige que les services de lutte contre les incendies soient en mesure d'intervenir rapidement avec suffisamment de personnel pour engager le sauvetage des passagers emprisonnés en même temps qu'ils s'efforcent d'éteindre le feu. Le fait de disposer des ressources appropriées et de niveaux de dotation sécuritaires permet une intervention rapide engageant le sauvetage des passagers emprisonnés en même temps que l'extinction des feux.

Le Règlement de l'aviation canadien (RAC), qui régit les aéroports canadiens, est très loin des normes sur le sauvetage et la lutte contre les incendies publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – chef de file mondial en matière d'aviation et de sécurité des passagers qui a son siège à Montréal.

Peu d'aéroports canadiens atteignent ou dépassent les exigences du RAC, ce qui laisse les pompiers et pompières des aéroports, y compris ceux de plusieurs grands aéroports canadiens, mal en mesure et sans les ressources nécessaires pour répondre rapidement en cas d'écrasement d'avion ou de besoin de sauver des passagers emprisonnés.

## NORMES DE L'OACI

Les normes de l'OACI indiquent clairement que le sauvetage est une fonction nécessaire des pompiers aéroportuaires et précisent que ceux-ci devraient pouvoir atteindre tous les points de toutes les pistes en service dans un délai de trois minutes. Les forces armées canadiennes et étasuniennes ont adopté ce modèle, qui est en outre incorporé à la norme 403 de la National Fire Protection Association (NFPA) sur les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs dans les aéroports.

## LACUNES DU RAC

L'article 303 du RAC, qui régit la lutte contre les incendies dans les grands aéroports du Canada, ne précise pas que le sauvetage est une fonction indispensable des pompiers aéroportuaires et n'exige des pompiers qu'ils atteignent que la mi-longueur de la piste la plus éloignée en trois minutes. De plus, le RAC indique simplement que les pompiers aéroportuaires devraient avoir un certain nombre de véhicules et devraient pouvoir déverser une certaine quantité d'agent extincteur fondée sur le nombre d'avions qui décolle et atterrissent. Il ne précise pas le nombre de membres du personnel nécessaire.

Par exemple, l'aéroport international Macdonald-Cartier à Ottawa – qui a acheminé plus de 4 million de passagers en 2023 – n'a pas suffisamment de personnel de service pour remplir des fonctions de sauvetage en cas d'accident d'aéronef. Le plan des mesures d'urgence de l'aéroport compte fortement sur les pompiers et pompières de la ville d'Ottawa, qui peuvent mettre 10 minutes ou plus avant d'arriver sur les lieux, ce qui est beaucoup trop long pour pouvoir apporter une aide pratique à des passagers emprisonnés à l'intérieur d'un aéronef en feu. À Ottawa et dans d'autres grandes villes, rien ne garantit que le service d'incendie le plus proche ne sera pas occupé sur les lieux d'une autre situation d'urgence et, par conséquent, indisponible quand un accident d'aéronef se produit.

Quand les gens sont emprisonnés dans une habitation en feu, les pompiers sont censés faire beaucoup plus qu'arroser le trottoir. Ils entrent dans le bâtiment et engagent un effort intense de suppression du feu jumelé à un effort de sauvetage des personnes qui peuvent être emprisonnées à l'intérieur. Quand l'incendie se déroule à bord d'un avion commercial dans un grand aéroport canadien, toutefois, la réglementation en vigueur n'exige que d'arroser un chemin dans le carburéacteur en flammes et d'espérer que les passagers puissent échapper d'eux-mêmes à l'épave en feu ou avec l'aide des équipages qui viennent de subir le même écrasement.

## M-96

En septembre 2023, le député fédéral Ken Hardie (Fleetwood-Port Kells, en C.-B.) a déposé à la Chambre des communes la M-96. Cette motion, qui indiquait les lacunes du Règlement de l'aviation canadien et incitait le gouvernement à agir sans tarder pour mettre la réglementation au niveau des normes de l'OACI pour ce qui est du sauvetage et de temps de réponse, a été adoptée par la Chambre des communes en décembre. La motion confirme qu'une grande majorité des députés est d'avis que le gouvernement fédéral devrait agir dans ce dossier de sécurité important.

## CE QUE NOUS DEMANDONS

Pour que soient comblés les lacunes réglementaires considérables qui mettent en péril inutilement la sécurité du public voyageur, l'AIP demande au ministre des Transports de reconnaître l'adoption de la M-96 et d'amener sans tarder le Règlement de l'aviation canadien au niveau des normes de l'OACI, y compris en précisant que le sauvetage des passagers emprisonnés est une fonction nécessaire des pompiers des grands aéroports canadiens et qu'il faut y affecter des ressources.

## COÛT

Le coût ne peut pas être le facteur principal dans des dossiers de sécurité importants. Cependant, nous reconnaissons que le modèle commercial de l'industrie aéroportuaire canadienne invite à la discussion. L'instauration de modestes frais, en fonction de la taille et de la catégorie de l'aéroport, pourrait permettre de relever le défi. Par exemple, des frais supplémentaires de moins de 2 \$ par passager permettraient à un aéroport de calibre international d'atteindre les normes de l'OACI.