



ASSOCIATION INTERNATIONALE  
DES POMPIERS

# 30<sup>e</sup> CONFÉRENCE LÉGISLATIVE CANADIENNE

Du 27 au 28 mars 2023  
Ottawa (Ontario)

## RÉSUMÉ DES ENJEUX LÉGISLATIFS

pour les députés et les sénateurs



# FAITS des pompiers professionnels canadiens

Mars 2023

Cher député ou sénateur,

Au nom des 27 000 membres de l'Association internationale des pompiers (AIP) du Canada, je vous présente une copie de notre Cahier de breffage des enjeux législatifs de 2023. Ce cahier vous donnera une meilleure compréhension des enjeux de l'arène fédérale touchant aux pompiers professionnels du Canada.

Les hommes et les femmes membres de l'AIP sont en première ligne de défense dans plus de 190 villes et villages dans l'ensemble du Canada. Nos membres risquent leurs vies et leur sécurité au quotidien au nom de leurs concitoyens. Les décisions que vous prenez sur la Colline parlementaire touchent directement à leur capacité d'effectuer leur travail sûrement et efficacement.

Cette année, plus de 150 pompiers et membres du personnel urgentiste de l'AIP se rassembleront à Ottawa les 27 et 28 mars pour notre 30<sup>e</sup> Conférence législative canadienne historique et rencontreront leurs représentants élus quant à ces enjeux. J'espère que vous trouverez le temps de rencontrer les membres de vos juridictions afin d'écouter leurs inquiétudes et d'apprendre ce que vous pouvez faire pour aider à faire avancer ces enjeux.

Notre personnel canadien de l'AIP est prêt à vous assister sur les enjeux touchant aux pompiers professionnels et au personnel urgentiste du Canada tout au long du 44<sup>e</sup> Parlement. En attendant, nous avons hâte de vous voir lors de notre conférence et de travailler avec vous afin de faire avancer la sécurité du grand public et des pompiers/secouristes du Canada.



Sincèrement,

A handwritten signature in blue ink that reads "Edward A. Kelly".

Edward A. Kelly  
Président général

## Bureau canadien de l'AIP

350 rue Sparks, suite 403  
Ottawa (ON) K1R 7S8  
(613) 567-8988 • Canada@iaff.org



facebook.com/IAFFCanada



@IAFFCanada



# Élimination des SPFA « produits chimiques résistants » de l'équipement de protection des pompiers

Il est bien connu que les pompiers contractent le cancer et d'autres maladies à des taux plus élevés que le grand public en raison des expositions toxiques qu'ils subissent dans l'exercice de leurs fonctions. Par conséquent, les pratiques de lutte contre les incendies mettent l'accent sur l'utilisation appropriée de l'ÉPI, les protocoles de décontamination et d'autres mesures conçues pour réduire au minimum l'exposition aux substances cancérigènes et aux autres dangers présents dans les matières brûlées.

Toutefois, on a maintenant déterminé que depuis des décennies, les pompiers sont régulièrement exposés à des produits chimiques mortels provenant de l'équipement de protection même qui est censé les protéger : les manteaux et les pantalons qui composent leur équipement de protection contre les incendies contiennent des concentrations élevées de produits chimiques appelés SPFA, dans le but principal de repousser l'eau et l'huile, une fonction que des substitutions plus sécuritaires peuvent assurer.

## Que sont les SPFA et quels risques posent-elles?

Les SPFA (substances perfluoroalkyliques et polyfluoroalkyliques) forment un grand groupe de plus de 12 000 produits chimiques synthétiques que l'on ne trouve pas dans la nature. En raison des liaisons solides et durables carbone-fluor, bon nombre de ces substances ne se dégradent pas dans l'environnement et sont difficiles à excréter pour l'organisme. À ce titre, les SPFA sont souvent appelées « produits chimiques résistants » dont la présence dans l'environnement et dans l'eau potable est déjà étudiée par le gouvernement du Canada. Des études toxicologiques ont soulevé des préoccupations concernant la nature bioaccumulable et les risques pour la santé des SPFA, et des études montrent que l'exposition aux SPFA cause des cancers et d'autres effets sur la santé dont souffrent les pompiers à des taux supérieurs à ceux du grand public. Les SPFA sont également liées au développement comportemental, au métabolisme et aux systèmes circulatoire, digestif, endocrinien, immunitaire, neurologique et reproducteur.

## Que peut-on faire pour protéger les pompiers contre les SPFA contenues dans leur équipement?

Heureusement, nous n'avons pas besoin d'autres recherches et études pour démontrer que l'exposition aux SPFA a des effets néfastes sur la santé. La science est bien établie. Ce dont les pompiers du Canada ont besoin, c'est que le gouvernement du Canada apporte rapidement des changements réglementaires qui obligeront les fabricants à offrir des équipements de lutte contre les incendies sans SPFA et sans autres toxines semblables pour utilisation au Canada. Le gouvernement fédéral devrait également préciser et appuyer les exigences réglementaires relatives à la récupération et à l'élimination sécuritaires de l'équipement de lutte contre les incendies contenant des SPFA. De plus, des subventions de « reprise »

doivent être offertes et financées par Santé Canada et/ou Environnement et Changement climatique Canada pour aider les services d'incendie et les municipalités mal équipés à gérer le fardeau financier de la transition vers l'achat d'équipement de protection de lutte contre les incendies sécuritaire et exempt de substances cancérigènes, étant donné le coût de cet équipement.

## État actuel

Par l'entremise du ministère de la Santé et du ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique, le gouvernement du Canada a déjà désigné les SPFA comme étant des produits chimiques d'intérêt dans le cadre de son Plan de gestion des produits chimiques, et il effectue des recherches et surveille leur utilisation. Un rapport devrait être publié en 2023. Les responsables ont identifié plusieurs utilisations des SPFA, y compris la mousse extinctrice, mais pas l'équipement de lutte contre les incendies. Presque tous les pompiers au Canada utilisent actuellement de l'équipement de protection recouvert de SPFA dangereuses.

## Ce que nous demandons

Nous demandons à Santé Canada et à Environnement et Changement climatique Canada de reconnaître les risques que présentent les SPFA pour la santé humaine et l'environnement et d'interdire leur fabrication, leur importation et leur utilisation dans le matériel de protection contre les incendies. Nous demandons également au gouvernement du Canada d'envisager des affectations budgétaires sous la forme d'un programme de subventions, par exemple, pour appuyer l'acquisition locale d'équipement de protection sans SPFA et la récupération et l'élimination en toute sécurité de l'équipement de protection existant chargé de SPFA. Sans le soutien du gouvernement fédéral, il sera impossible de supporter les coûts liés à l'abandon de l'équipement de lutte contre les incendies qui contient des SPFA dangereuses. Il s'agit d'une occasion pour le gouvernement du Canada de jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre le cancer au sein des services d'incendie, le principal tueur de ces femmes et de ces hommes courageux qui servent toutes les collectivités du Canada. Cette action préviendrait également une contamination accrue de nos collectivités et de nos sources d'eau potable par l'élimination non réglementée et l'utilisation secondaire de produits chimiques contenant des SPFA.

# Renforcer le Règlement sur la lutte contre les incendies dans les aéroports du Canada

**E**n cas d'accident d'aéronef, il y a toujours un risque de pertes massives, car la menace de traumatisme, de fumée toxique et d'incendie peut rendre mortelles les conditions à l'intérieur d'un aéronef accidenté au sol en seulement trois minutes. Ces dangers existent particulièrement sur les pistes d'aéroport ou à proximité, où la plupart des accidents d'aviation se produisent.

Les Canadiens ne méritent pas moins que le niveau de protection le plus élevé lorsqu'ils utilisent le transport aérien commercial, y compris les services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéroport qui répondent aux normes internationales les plus élevées. Pour ce faire, les services d'incendie des aéroports doivent être en mesure d'intervenir rapidement et avoir suffisamment de personnel pour entreprendre le sauvetage des passagers coincés tout en travaillant simultanément à éteindre les incendies.

Il est choquant d'apprendre que le Règlement de l'aviation canadien (RAC), qui régit les aéroports du Canada, est bien en deçà des normes de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéroport telles que celles publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), un chef de file mondial en matière de sécurité de l'aviation et des passagers aériens.

Bien que certains aéroports canadiens puissent volontairement dépasser les exigences du RAC, les pompiers de plusieurs grands aéroports du Canada ne sont pas en mesure d'intervenir rapidement en cas d'incident au sol d'un aéronef ou de secourir des passagers coincés.

## Normes de l'OACI

Les normes de l'OACI indiquent clairement que le sauvetage est une fonction requise des pompiers d'aéroport, ce qui signifie que les aéroports devraient s'équiper en conséquence. Les normes précisent également que les pompiers de l'aéroport devraient pouvoir atteindre *tous les points sur toutes les pistes opérationnelles* en moins de trois minutes. L'armée canadienne et l'armée américaine ont adopté ce modèle, qui est également inclus dans la norme 403 de l'Association nationale de protection contre les incendies (NFPA) intitulée « Norme relative aux services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports » (Standard for Aircraft Rescue and Fire-Fighting Services at Airports).

## Lacunes du RAC

Seul le RAC 303, qui régit la lutte contre les incendies dans les principaux aéroports du Canada, ne précise pas que le sauvetage est une fonction requise des pompiers des aéroports et exige seulement que les pompiers atteignent *le point médian de la piste la plus éloignée* en trois minutes. De plus, les lignes directrices du RAC précisent simplement que les pompiers des aéroports devraient avoir un certain nombre de véhicules et être en mesure de décharger une certaine quantité d'agent extincteur en fonction du nombre prévu d'avions qui décollent et atterrissent. Les lignes directrices ne précisent pas le nombre requis de membres du personnel.

Par exemple, l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, qui a accueilli près de 3 millions de passagers en 2022, n'a pas suffisamment de personnel en service pour effectuer des opérations de sauvetage en cas d'accident d'aéronef. Le plan d'intervention d'urgence de l'aéroport repose en grande partie sur le soutien des pompiers de la ville d'Ottawa, qui auront besoin d'au moins 10 minutes ou plus pour arriver sur les lieux, ce qui est beaucoup trop long pour être d'une aide pratique lorsque les passagers sont coincés dans un fuselage en feu.

Lorsque des personnes sont emprisonnées dans une maison en feu, les pompiers doivent faire beaucoup plus que d'envoyer de l'eau ou arroser le trottoir. Ils pénètrent dans la structure et déclenchent une lutte agressive contre les incendies intérieurs, en plus de secourir activement les personnes emprisonnées à l'intérieur. Lorsque l'incendie est à bord d'un aéronef commercial à un grand aéroport canadien, toutefois, la réglementation actuelle exige seulement que les pompiers de l'aéroport arrosent une trajectoire à travers le carburéacteur en feu et espèrent que les passagers pourront sortir des débris en feu par eux-mêmes ou avec l'aide de l'équipage de conduite qui vient de subir le même écrasement.

## Ce que nous demandons

Pour combler les lacunes importantes de la réglementation qui mettent inutilement en danger la sécurité du public voyageur, l'AIP demande au ministre des Transports d'examiner immédiatement le RAC afin de le rendre conforme aux normes de l'OACI le plus tôt possible, notamment en précisant que le sauvetage des passagers coincés est une fonction requise qui doit être dotée de ressources pour les pompiers des principaux aéroports du Canada.

## Répercussions sur les coûts

Le coût ne peut pas être le facteur prépondérant lorsqu'il s'agit de questions importantes de sécurité publique. En même temps, nous reconnaissons que le modèle commercial de l'industrie aéroportuaire du Canada invite à la discussion quant aux répercussions sur les coûts. Bien que le transport aérien ait considérablement diminué en 2021 et en 2022 en raison de la pandémie de COVID-19, les projections indiquent que le trafic de passagers à l'aéroport international Macdonald-Cartier, par exemple, devrait rebondir à 4 millions en 2025. À ces niveaux de trafic, un supplément modeste de 50 cents par passager, par exemple, pourrait facilement permettre à l'aéroport de respecter les normes de l'OACI, y compris d'atteindre rapidement un aéronef accidenté avec suffisamment de personnel pour mener simultanément des opérations de lutte contre les incendies et des opérations de sauvetage à l'intérieur. ■