



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES NOUVELLES

DANS CE NUMÉRO

ISSN 0828-5039

Vol. 25 N° 1

N° de l'entente 1786407

ÉDITORIAL

3

2^E CONGRÈS SUR LE
TRANSPORT DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES (TMD) -
UNE AUTRE RÉUSSITE!

3

LE COIN DE
L'APPLICATION DE LA LOI

4

PLAN D'INTERVENTION
D'URGENCE -
ÉVALUATION D'UN
ACCIDENT POTENTIEL

6

SOMMAIRE DES
ACCIDENTS 2004

9

COMBIEN DE CAMIONS
TRANSPORTENT
VRAIMENT DES ENVOIS
DE MARCHANDISES
DANGEREUSES?

12

INSPECTION ET MISE À
L'ESSAI DE CITERNES
DE RAVITAILLEMENT
PORTATIVES

13

TRANSPORT DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES -
ATELIER POUR LES
INSPECTEURS

14

NOUVELLES ÉDITIONS
DES NORMES DE LA
CSA SUR LES
CONTENEURS À GAZ

15

STATS CANUTEC

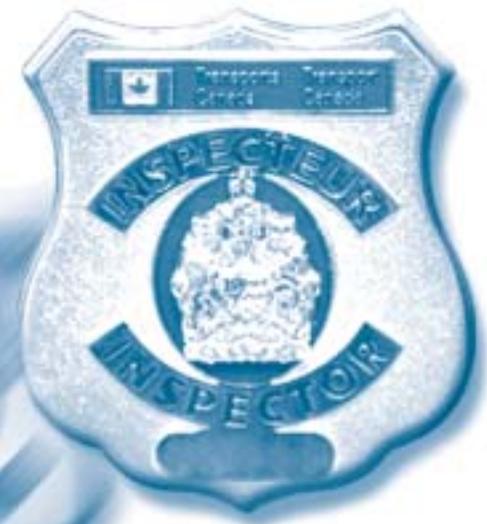
16

TRANSPORT DE
MUNITIONS À BORD
D'UN AÉRONEF

17

TP 2711 F
05/2005

APPLICATION DE LA LOI



Le **Bulletin de nouvelles** est publié trois fois par année et distribué dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. **On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au 613 998-1834 ou en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante «<http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm>» et en cliquant sur DEMANDE.** Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef
Bulletin de nouvelles
Transport des
marchandises
dangereuses
Transports Canada
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0N5

Rédactrice en chef
Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)
Conception graphique
Yvan Meloche
(T8000ASL@tc.gc.ca)
(melochy@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

John A. Read - Directeur général, Direction générale du TMD
Stéphane Garneau - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Jonathan Rose - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Susan Williams - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Nathalie Belliveau - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD
Nicole Noccey - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Pascal Verville - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Zenon Lewycky - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Michel K. Vitou - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD
Renée Major - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Eve Poirier - Spécialiste en mesures correctives, Région du Québec

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général
J.A. Read 613 990-1147 (readj@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires

J. Savard, Directeur 613 990-1154 (savarij@tc.gc.ca)

Conformité et interventions

E. Ladouceur, Directeur 613 998-6540 (ladouce@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes

P. Coyles, Directeur intérimaire 613 990-1139 (coylesp@tc.gc.ca)

Lois et règlements

L. Hume-Sastre, Directrice 613 998-0517 (humel@tc.gc.ca)

Publications: 613 998-1834

Fax: 613 993-5925 et 952-1340

CANUTEC: Renseignements 613 992-4624

Urgence 613 996-6666 Fax 613 954-5101

(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

Dartmouth 902 426-9461 Fax: 902 426-6921

St. John's 709 772-3994 Fax: 709 772-5127

Région du Québec

514 283-5722 Fax: 514 283-8234

Courriel : tmd-tdg.quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

416 973-1868 Fax: 416 973-9907

Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg 204 983-5969 Fax: 204 983-8992

Saskatoon 306 975-5105 Fax: 306 975-4555

Courriel : PNRWeb@tc.gc.ca

Région du Pacifique

New Westminster 604 666-2955 Fax: 604 666-7747

Kelowna 250 491-3712 Fax: 250 491-3710

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada -

«www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm»

Courriel : TMD@tc.gc.ca

Nous accueillons volontiers des nouvelles, des observations ou des points saillants de questions relatives aux activités du transport des marchandises dangereuses; nous acceptons également toute annonce de réunions, de conférence ou d'ateliers. Certains articles sont signés et proviennent d'autres sources. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Direction générale. Leur publication n'engage aucunement notre responsabilité. Tout article du **Bulletin de nouvelles** peut être reproduit à condition d'en indiquer la source.

DU NOUVEAU POUR LES ABONNÉS!

À compter d'aujourd'hui, les abonnés au Bulletin de nouvelles du Transport des marchandises dangereuses peuvent modifier eux-mêmes la liste de distribution du TMD en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>

Cliquez simplement sur **BULLETIN DE NOUVELLES, DEMANDE** puis choisissez l'une des options suivantes : **NOUVEL ABONNEMENT, MODIFIER L'ABONNEMENT** ou **ANNULER L'ABONNEMENT**. De plus, le site compte une option supplémentaire. En effet, si vous souhaitez réduire le nombre de copies papier et les remplacer par un avis électronique lorsque que le dernier bulletin est disponible en ligne, vous n'aurez qu'à sélectionner **NOUVEL ABONNEMENT**. N'oubliez pas d'annuler votre abonnement si vous recevez actuellement la copie papier.

Éditorial

Bienvenue à l'édition du printemps 2005 de notre bulletin. Comme vous le constaterez, cette édition renferme de nombreux articles intéressants à propos du programme de transport des marchandises dangereuses.

Notre article vedette, à la page 4, décrit trois nouvelles initiatives qui seront lancées au cours des prochains mois par les responsables de l'application de la loi. À la page 6, vous pourrez lire un article sur l'évaluation d'un accident potentiel – une nouvelle exigence du Plan d'intervention d'urgence depuis l'entrée en vigueur du *Règlement en langage clair*. De plus, nous vous présentons à la page 9 le Sommaire des accidents de 2004, qui donne un aperçu des exigences en matière de rapport et de l'obtention des rapports de suivi dans les 30 jours qui n'ont pas été présentés. Vous trouverez également à la page 15 un article sur les nouvelles éditions des normes de la CSA sur les conteneurs à gaz qui entreront en vigueur avec la modification no 4 au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Si vous vous demandez comment progresse l'examen de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, je vous invite à consulter le site Web du TMD à : <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>. Celui-ci est mis à jour régulièrement, alors que nous nous préparons en vue de notre présentation au Cabinet.

Comme toujours, je vous invite à me faire part de vos commentaires et suggestions à propos de ces articles ou d'articles que vous aimeriez lire dans notre bulletin. J'aime toujours recevoir des nouvelles de nos lecteurs et lectrices.

Bonne lecture!

Renée Major

2e Congrès sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) - Une autre réussite!

par Renée Major

Pour une deuxième fois, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (CCPA), de concert avec Transports Canada (Direction générale du TMD), a été l'hôte d'un congrès sur le TMD. Cette activité a eu lieu à l'hôtel Marriott à Ottawa, les 8 et 9 novembre 2004 et a attiré plus de 200 participants provenant des diverses industries canadiennes, des organismes, des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux ainsi que des Nations Unies.

Le congrès, dont le thème était « Qu'avons-nous appris ? Vers où nous dirigeons-nous ? », a surtout fait le tour des leçons apprises par le gouvernement et l'industrie depuis l'entrée en vigueur du nouveau *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair* en août 2002 et examiné les activités de réglementation à venir à l'échelle nationale et internationale.

L'honorable Jim Karygiannis, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, a souhaité la bienvenue aux délégués et reconnu la valeur inestimable du partenariat qui existe entre l'industrie et le gouvernement pour faire la promotion de la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Il a poursuivi en parlant de l'examen en cours de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et expliqué qu'à la suite des événements du 11 septembre 2001, le besoin de revoir la Loi sur le plan de la sûreté s'est fait plus pressant. Il a invité les délégués à suggérer des moyens d'améliorer la Loi.

M. Richard Paton, président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a aussi souhaité la bienvenue aux participants et a reconnu les années de collaboration entre la CCPA et Transports Canada dans le but d'assurer le transport fiable et en toute sécurité des marchandises dangereuses. Il a mentionné l'importance de ce congrès, qui marque le 25^e anniversaire du déraillement survenu à Mississauga, où près de 250 000 résidents du sud de l'Ontario ont été évacués après qu'un train de marchandises ait quitté les rails et déversé de grandes quantités de chlorure, de styrène et de propane dans les environs. Depuis lors, la CCPA a élaboré le programme Responsible Care®, un code de pratique pour l'industrie chimique qui guide les producteurs chimiques vers une amélioration continue en matière de santé, de sécurité et d'environnement.

Le programme comprenait des séances plénières et une série d'ateliers sur des sujets tels que : propositions de modification au Règlement, normes de confinement, mesures d'urgence et planification, l'examen de la *Loi sur le TMD*, le nouveau *Guide des mesures d'urgence 2004*, les déchets dangereux et le mouvement transfrontalier des marchandises dangereuses.

Il y a eu également des exposés sur les enjeux internationaux qui influent sur le programme de transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) et l'impact de sa mise en œuvre au Canada sur le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT).

Dans l'ensemble, les délégués furent satisfaits du 2^e Congrès sur le transport des marchandises dangereuses et attendent la tenue du prochain congrès en 2007.

EN VEDETTE

Le coin de l'application de la loi

par Michel K. Vitou

Les responsables de l'application de la loi ont été très occupés au cours des six derniers mois et entrepris trois nouveaux projets :

- 1) la mise en œuvre d'une initiative de procès-verbaux sous la *Loi sur les contraventions*;
- 2) l'affichage de poursuites d'intérêt sur le site Web du Transport des marchandises dangereuses (TMD);
- 3) l'émission de titres aux inspecteurs en TMD multimodal.

Les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à ce que leur gouvernement fournisse des lois et des règlements qui les protégeront et qui assurera leur sûreté ainsi que leur sécurité. Cependant, il ne suffit pas d'adopter simplement des lois; ces dernières doivent aussi être mises en application de façon efficace et pratique. Pour mettre en application la *Loi sur le TMD* et en assurer le respect, les inspecteurs en TMD utiliseront les règles, sanctions et processus énoncés dans la loi.

Les inspecteurs en TMD désignés en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (ci-après la *Loi sur le TMD*) disposent de différents pouvoirs et outils d'application de la loi dont ils peuvent se servir pour assurer la conformité. Bien que chaque situation diffère, le facteur le plus important qu'on doit envisager pour définir une mesure d'exécution est l'efficacité des moyens employés pour assurer le respect de la loi tout en évitant les récidives.

Par conséquent, exception faite des cas où des poursuites judiciaires s'imposent d'une façon ou d'une autre, les inspecteurs ont l'autorité et le pouvoir discrétionnaire d'avoir recours à l'une ou l'autre de ces mesures d'exécution :

- rapports d'inspection;
- rétention;
- ordres en vertu des paragraphes 17(1)(2)(3) et 19(2) de la *Loi sur le TMD*;
- procédure sommaire ou mise en accusation, article 33 de la *Loi sur le TMD*.

Un nouveau mécanisme

Puisque les inspecteurs en TMD ne peuvent émettre de contraventions ou de « procès-verbal » afin d'assurer le respect de la *Loi sur le TMD* ou du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a pris une nouvelle initiative et rédige actuellement une série d'infractions pouvant faire l'objet d'un procès-verbal. Les dispositions de la *Loi sur les contraventions* permettront aux inspecteurs en TMD de mettre sur pied un programme juste et adéquat d'émission de procès-verbaux. On compte environ dix-huit lois ayant des règlements, sous la *Loi sur les contraventions*, qui prévoient des infractions pour lesquelles un procès-verbal peut être émis. Sept de ces lois relèvent du ministre des Transports :

- *Loi maritime du Canada* (et quatre règlements)
- *Loi sur la marine marchande du Canada* (et six règlements)
- *Loi sur le ministère des Transports (Règlement sur les canaux historiques)*
- *Loi sur la sécurité ferroviaire*
- *Loi sur le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent*
- *Loi sur les transports routiers*
- *Loi sur la protection des eaux navigables*

1) MISE EN OEUVRE ET FONCTIONNEMENT D'UNE INITIATIVE D'ÉMISSION PROCÈS-VERBAUX

En octobre 1992, le Parlement a adopté la *Loi sur les contraventions* pour instaurer une solution de rechange à la procédure sommaire prévue à la Partie XXVII du *Code criminel* pour la poursuite de certaines infractions à une loi fédérale. Selon la loi, un « agent de l'autorité »¹ peut émettre un procès-verbal afin de déposer une dénonciation au titre d'une infraction à une loi fédérale qualifiée de contravention par règlement. Les agents de l'autorité disposent donc d'un outil supplémentaire pour mieux faire appliquer la loi. Cette procédure

¹ « Agent de l'autorité » À l'égard d'une contravention :
 (a) policier ou gendarme, y compris un gendarme ou agent spécial ou auxiliaire,
 (b) le ministre chargé de l'application du texte créant la contravention,

(c) la personne désignée – ou qui fait partie d'une catégorie désignée – par ce ministre;
 (d) la personne morale ou l'organisme qui a pris le texte créant la contravention ou est chargé de l'application de celui-ci.

simplifiée présente aussi l'avantage de « déjudiciariser » un nombre important de poursuites. Elle permet aussi aux contrevenants de ne pas se présenter à des cas non-contestés et leur évite les conséquences juridiques d'une condamnation en vertu du *Code criminel*. Enfin, cette procédure réduit les coûts devant être assumés par le gouvernement, les tribunaux et les citoyens.

En bref, sous les dispositions de la loi, les infractions commises dans les provinces avec lesquelles une entente a été conclue seront traitées selon le système provincial de contraventions. Il s'agit notamment de traiter les contraventions provinciales par le système provincial.

Qualification des infractions

Une des dispositions fondamentales du régime de contraventions se trouve au paragraphe 8(1) de la *Loi sur les contraventions*. En vertu de ce paragraphe, le gouverneur en conseil peut, par règlement :

- « a) qualifier de contravention une infraction créée par un texte, à l'exception d'une infraction dont l'auteur ne peut être poursuivi que par voie d'acte d'accusation;
- b) formuler la description abrégée de chaque contravention;
- c) fixer le montant de l'amende à l'égard d'une contravention, dans le cas où les procédures sont introduites par procès-verbal. »

Ainsi, seules les infractions à une loi fédérale qualifiées de contravention par le gouverneur en conseil peuvent être introduites par procès-verbal émis conformément à la Loi. On doit noter que le terme « texte » apparaissant au paragraphe (a) signifie « Loi fédérale ou règlement, règle, ordre, décret, arrêté, règlement administratif ou ordonnance pris sous le régime d'une telle loi ». Jusqu'à maintenant, environ 1800 infractions sous les lois et règlements du gouvernement fédéral ont été qualifiées de contraventions. Le *Règlement sur les contraventions*, qui a été pris en vertu du paragraphe 8(1) de la *Loi sur les contraventions*, qualifie de contraventions différentes infractions à une loi fédérale. Il présente une description abrégée et définit le montant de l'amende devant être versée pour chacune de ces contraventions.

Critères pour la sélection des infractions à une loi fédérale

La *Loi sur les contraventions* définira les infractions précises, les amendes connexes et les procédures d'émission de contraventions. Les infractions en matière de TMD n'ont pas encore été ajoutées à l'annexe I de la *Loi sur les contraventions*. Lorsque jugé approprié, les inspecteurs émettront un procès-verbal conformément aux procédures et à la politique en matière de contraventions, à moins d'avoir décidé, en se fondant sur les facteurs et critères énoncés dans cette politique, qu'une autre intervention s'avère plus appropriée (p. ex. si des procès-verbaux ont été émis par le passé, un

procès-verbal de plus pourrait ne pas avoir de conséquences). Dans la plupart des cas, l'inspecteur émettra au contrevenant un procès-verbal provincial comportant une brève description et sur lequel sera indiquée l'amende prescrite par le *Règlement sur les contraventions*, les frais administratifs provinciaux et les suramendes compensatoires. Dans les cas où une pénalité beaucoup plus élevée que celles prescrites dans le règlement s'impose, l'inspecteur aura le choix de poursuivre le contrevenant en déposant une dénonciation conformément à la procédure sommaire fournie sous le régime provincial. Le tribunal sera donc en position d'imposer une amende aussi élevée que la pénalité maximale prévue dans la Loi ou le règlement enfreint. En outre, l'inspecteur pourra toujours déposer une dénonciation en conformité avec la procédure de poursuite sommaire du *Code criminel*.

Nous espérons que la première ébauche du projet sera présentée au ministère de la Justice au printemps 2005. En conclusion, la nouvelle version de la *Loi sur les contraventions* donne un exemple concret d'une situation de coopération possible entre les deux ordres du gouvernement afin de réduire les coûts afférents à l'administration de la justice et au dédoublement inutile, tout en offrant aux Canadiens et aux Canadiennes un système efficace et abordable pour assurer le respect de la loi.

2) AFFICHAGE DE POURSUITES D'INTÉRÊT SUR LE SITE WEB DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (TMD)

La plupart des documents de procédure relèvent, de par leur nature, du domaine public. Transports Canada a revu sa politique concernant la publication de noms de société contrevenant à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le nom des entreprises contrevenantes sera éventuellement affiché sur notre site Web, tout comme un résumé de leur infraction et les sanctions qui s'imposent. Ces noms seront publiés selon les critères suivants :

- la gravité de l'infraction ;
- l'après paiement d'une sanction pécuniaire ;
- décisions finales du tribunal, uniquement une fois que tous les recours sont épuisés.

Auparavant, toute information en matière d'application de la loi concernant les compagnies n'était rendue publique qu'après qu'une demande précise soit présentée en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. On a jugé que ce processus était encombrant et qu'il ne garantissait pas un traitement juste et uniforme de toutes les parties concernées, puisque les renseignements sur les contrevenants ne finissaient pas tous largement

diffusés à l'échelle publique. Cette nouvelle politique permet le traitement uniforme et équitable des entreprises contrevenantes en rendant public tous les cas d'intérêt.

L'information affichée sur ce site Web sera régulièrement mise à jour et restera affichée pendant douze mois. En raison des différents délais afférents aux processus du tribunal criminel, il se pourrait qu'une infraction soit affichée douze à dix-huit mois après qu'elle ait été commise.

Il est aussi à noter que seules les infractions d'entreprises seront affichées sur le site Web. Cela signifie que lorsqu'une décision judiciaire sera prise contre un employé d'une entreprise, l'information ne sera pas affichée.

Au cours de l'exercice financier 2004/2005, dix-sept enquêtes ont été entreprises. De ces enquêtes, seize se sont conclues en des accusations portées devant les tribunaux. De plus, trente-et-un avis de retenue ont été émis pour des cas de non-conformité.

3) ÉMISSION DE TITRES AUX INSPECTEURS EN TMD



Le certificat officiel de désignation permet d'identifier les inspecteurs et de souligner leur capacité à exercer

certains pouvoirs ou à faire certaines tâches liées à la *Loi sur le TMD*, tels que délégués par le ministre. La carte officielle de désignation de l'inspecteur est la preuve du pouvoir d'une personne, et non seulement une carte d'identification.

Récemment, les inspecteurs en TMD désignés en vertu du paragraphe 10(1) de la *Loi sur le TMD* au titre de toutes les classes de marchandises dangereuses, tous les moyens de transports et tous les édifices et lieux, ainsi que les inspecteurs désignés au titre de tous les contenants, toutes les classes de marchandises dangereuses, tous les moyens de transports et tous les édifices et lieux ont reçu un insigne officiel d'inspecteur de Transports Canada de série 5000, une série assignée précisément aux inspecteurs du TMD.

Ces insignes sont autorisés par le sous-ministre de Transports Canada et sont émis sous la responsabilité du directeur de la Direction de la conformité et de l'intervention, au sein de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Ils ne seront utilisés que dans le cadre de l'administration de la *Loi sur le TMD*. Le chef de l'application de la loi est responsable de l'ensemble du programme des titres.

L'insigne ne confère aucun pouvoir additionnel aux inspecteurs. Il s'agit d'un outil additionnel permettant d'identifier l'inspecteur comme une personne ayant certains pouvoirs, l'insigne étant devenu un symbole international d'une personne ayant les pouvoirs d'appliquer la loi.

Si vous avez des commentaires ou des suggestions, veuillez communiquer avec Michel K.Vitou, chef de l'application de la loi, par téléphone au 613 998-6546 ou par courriel à l'adresse vitoum@tc.gc.ca.

Plan d'intervention d'urgence – Évaluation d'un accident potentiel

(alinéa 7.2(2)(h) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses)

par Eve Poirier

Lors de l'entrée en vigueur, le 15 août 2002, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses – langage clair*, certaines modifications ont été faites concernant les exigences liées au plan d'intervention d'urgence, notamment l'ajout d'une évaluation d'un accident potentiel.

Que doit-on retrouver comme information pour répondre aux nouvelles exigences de cette réglementation, tel que stipulé à l'alinéa 7.2(2)(h)?¹

Il s'agit, dans un premier temps, d'identifier ce qui pourrait survenir en transport, les dangers liés à une telle situation, ainsi que les mesures correctives appropriées pour y remédier.

¹ L'alinéa 7.2 (2) h) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses stipule :
« Une évaluation d'un accident potentiel qui comprend les renseignements suivants :
(i) une analyse générale de la façon dont un rejet accidentel de

marchandises dangereuses pourrait se produire,
(ii) une description générale des conséquences éventuelles d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses,
(iii) une description des mesures que le demandeur est censé prendre en cas de rejet accidentel ou de rejet accidentel imminent ».

De quelle façon, un rejet accidentel² ou un rejet accidentel imminent³ de marchandises dangereuses peut se produire et ce, en tenant compte du contenant et du mode de transport utilisés? Il faut identifier les causes possibles d'un tel rejet; par exemple, un bris ou une défektivité d'une valve ou d'un événement de sûreté, des dommages au contenant qui pourraient affecter son intégrité ou sa capacité de rétention, une fissure du contenant, ou un incendie à proximité impliquant le contenant.

Lorsqu'on a identifié la façon dont un rejet accidentel peut se produire, il faut se demander quelles sont les conséquences éventuelles d'un tel rejet. Ce qui signifie, quels sont les dangers reliés à une fuite ou un déversement de marchandises dangereuses? Réaction chimique avec l'air, l'eau ou toutes autres conditions présentes sur les lieux de l'incident? Création d'une atmosphère inflammable, corrosive ou toxique? Risque d'un danger thermique en cas de contact avec la marchandise dangereuse?

Que faut-il faire pour remédier à une telle situation? Quelles mesures correctives doivent être déterminées (neutralisation, transfert, déchargement) évacuation des lieux, évaluation de l'incident, évaluation du contenant incluant la vérification des valves, des événements de sûreté et autres accessoires et des dommages au contenant, échantillonnage de l'air ambiant, et colmatage du contenant? Il faut énumérer les actions spécifiques à faire et à ne pas faire pour chaque marchandise dangereuse en cause dans la demande d'agrément du plan d'intervention d'urgence. Il faut également s'assurer que l'équipement d'intervention d'urgence, utilisé lors d'un incident, est approprié pour la marchandise dangereuse.

L'alinéa 7.2(2)(h) a pour but d'identifier les situations pouvant survenir en transport et de s'y préparer adéquatement. En faisant l'exercice, vous pourrez vérifier votre degré de préparation ainsi que vos capacités d'intervention.

Voici un exemple d'une compagnie qui soumet une demande d'agrément d'un plan d'intervention d'urgence à Transports Canada en vertu de l'article 7.2 pour le transport de propane, classe 2.1, UN1978, par camion citerne pour le transport routier seulement.

On retrouvera, entre autre, dans sa demande, l'évaluation d'un accident potentiel suivant :

1. Dans le cas d'un simple accident de la route ne mettant pas en cause le contenant et le chargement de propane, mais dont il peut y avoir des blessures, on doit s'assurer que le chauffeur est transporté pour des soins médicaux appropriés.

2. Dans le cas d'un accident de la route impliquant la citerne sans aucune fuite de marchandise dangereuse :

Dans un premier temps, un périmètre de sécurité de 100 mètres (*Référence : Guide des mesures d'urgence GMU2004*) sera érigé pour s'assurer que toutes sources de danger sont éliminées (ex: source d'allumage ou autres) et ainsi assurer la sécurité des premiers intervenants. Le service d'incendie de la municipalité sera sur les lieux afin de pouvoir intervenir, si nécessaire. Ce périmètre de sécurité peut impliquer une fermeture de route, une évacuation d'un nombre de résidences dans le secteur ou toute autre action jugée nécessaire. Il est important de mentionner que le périmètre de sécurité peut être révisé suite à l'évaluation complète de l'incident et sera ré-évalué périodiquement ou lorsqu'il y aura des changements significatifs sur les lieux de l'incident.

L'échantillonnage de l'air ambiant se fera avec un explosimètre afin de pouvoir déceler une fuite, aussi minime soit-elle, afin de déterminer la présence d'une atmosphère inflammable. Les vapeurs du propane peuvent se retrouver au niveau du sol ou s'accumuler dans les cavités étant donné sa densité de vapeur de 1.55. Lors de l'échantillonnage de l'air, une attention particulière doit être portée aux dépressions, aux fosses, aux égouts, et aux endroits clos.

Une vérification de la citerne, en portant une attention particulière au niveau des soudures, ainsi que des valves sera effectuée. Si la citerne a été renversée, il est possible d'envisager un transfert du chargement en tenant compte de certains facteurs dont les dommages reliés à la citerne, aux valves, à la position de la citerne, à la capacité de la remorque ou autres facteurs et ce, en s'assurant de toujours avoir à l'esprit la sécurité des premiers intervenants et du public. De plus, avant toute autre utilisation de la citerne, il faudra s'assurer que cette dernière ne présente pas de bosselures, de déchirures ou autres dommages pouvant nuire à son intégrité et à sa capacité de rétention, tel que stipulé à l'article 8.1.2 de la norme *CAN/CSA-B620-98 intitulée « Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses »*.

En vue d'un transfert, les mesures de sécurité suivantes seront prises : mise à la masse et mise à la terre de la

² La Loi sur le transport des marchandises dangereuses définit un rejet accidentel comme suit :

« Tout rejet imprévu ou fortuit – notamment par émission, fuite, perte, émanation ou explosion – de substances provenant de marchandises dangereuses ou de leurs éléments constitutifs, ou toute émission imprévue ou fortuite en provenance de telles marchandises, de rayonnements ionisants d'un niveau supérieur à celui fixé par la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires »

³ Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses définit un rejet accidentel imminent comme suit :

« À l'égard de marchandises dangereuses qui sont en transport dans un

grand contenant, expression indiquant qu'un incident a eu lieu et que, selon le cas :

- il sera vraisemblablement nécessaire d'enlever les marchandises dangereuses ou une partie de celles-ci ou de les transférer dans un autre grand contenant;
- le contenant a subi des dommages qui, en l'absence de mesures correctives, pourraient entraîner un rejet accidentel des marchandises dangereuses dont la quantité ou le niveau d'émission est supérieur à ceux indiqués au tableau du paragraphe 8.1(1) de la partie 8, Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent;
- le grand contenant est perdu dans les eaux navigables ».

citerne, une valve à clapet sera installée entre la valve et le tuyau de raccordement (dans le cas où le transfert devra être interrompu en cas d'urgence) ainsi qu'une vérification des raccords pour éliminer toute fuite.

Dans le cas où les dommages à la citerne seraient très importants, les vapeurs résiduelles de propane pourraient être brûlées en utilisant une torche prévue pour cette opération.

3. Dans le cas d'un accident de la route impliquant la citerne avec fuite de marchandise dangereuse :

Les mesures correctives mentionnées dans le cas d'un accident de la route impliquant la citerne sans fuite de marchandise dangereuse (au point 2) s'appliquent également à un accident de la route impliquant la citerne avec fuite de marchandise dangereuse en adressant l'aspect de la fuite.

Un périmètre de sécurité sera érigé. Toute source d'allumage sera éliminée à l'intérieur de ce dernier. Il faut garder en tête que l'électricité statique est une source d'allumage non négligeable, c'est pourquoi il faudra s'assurer d'avoir une bonne mise à la terre et à la masse.

On évaluera la citerne et les valves afin de localiser la fuite. Si une valve fuit, on effectuera la réparation. Si la fuite ne peut être colmatée, un transfert sera effectué suivi du brûlage des vapeurs résiduelles. Le service d'incendie de la municipalité, au besoin, pourra disperser les vapeurs à l'aide d'un jet d'eau sous forme de bruine.

Si la citerne fuit, on prendra les moyens nécessaires pour colmater la fuite et on procédera au transfert et au brûlage des vapeurs. Si la fissure est trop importante et qu'il est impossible de la colmater, il sera peu probable de pouvoir procéder au transfert. Dans une telle situation, le propane

va simplement s'évaporer sachant que son point d'ébullition est de -44°F ou -42°C. Afin d'éviter l'accumulation des vapeurs au niveau du sol, un jet d'eau sous forme de bruine sera utilisé pour disperser ces dernières.

4. Dans le cas d'un accident de la route où un incendie est en cause :

Dans le cas d'un incendie, deux possibilités peuvent survenir : un incendie impliquant la citerne seulement ou un incendie impliquant une fuite de la citerne et son contenu.

Dans le cas où un pneu prendrait feu, il serait possible de l'éteindre. Il faut toutefois être attentif à l'évent de sûreté afin de pouvoir décélérer une pression élevée dans la citerne due à la chaleur dégagée par le feu. Une attention particulière doit être portée lorsqu'un jet d'eau est utilisé pour refroidir le contenant, il ne faut pas appliquer ce dernier sur les dispositifs de sécurité afin d'éviter l'obturation par la glace.

Une bonne connaissance du video sur le BLEVE serait un atout. Si vous désirez une copie du disque compact BLEVE, Réaction et prévention, vous pouvez communiquer avec Doug Dibble à l'adresse courriel suivante : dibbled@tc.gc.ca

Dans le cas où un incendie implique la citerne et son contenu, c'est-à-dire que l'incendie est alimenté par une fuite, si envisageable et pouvant être effectué de façon sécuritaire, l'alimentation du propane devra être coupée.

Dans une situation où l'alimentation ne peut être coupée, il faut se retirer à une distance jugée sécuritaire et laisser brûler le produit. Il faut être conscient que le contenant peut rupturer suite à un BLEVE (*expansion des vapeurs d'un liquide en ébullition*).

(suite à la page 9)



15^e Conférence mondiale sur la gestion des opérations en cas de catastrophe

Du 10 au 13 juillet 2005

Palais des congrès du Toronto métropolitain, édifice Sud

www.wcdm.org

Des délégués et conférenciers de toutes les régions du monde convergeront vers Toronto à la mi-juillet pour faire part et discuter de leurs expériences et de leurs connaissances en matière de gestion de situations d'urgence et en matière de préparation à telles situations.

La conférence débutera le dimanche 10 juillet 2005 par la tenue d'ateliers pendant tout l'avant-midi et l'après-midi de ce jour, et elle se terminera le mercredi 13 juillet par un déjeuner et une allocution de la conférencière d'honneur à cet événement, madame Marsha Evans, présidente et directrice exécutive de l'American Red Cross. Entre ces deux jours, les participants pourront choisir parmi plus de 60 séances plénières ou réunions en petits groupes portant sur des thèmes choisis de la gestion du risque, sur les systèmes de gestion des sinistres, et sur les leçons apprises à la suite d'exercices sur le terrain ou d'événements réels.

La gestion, le contrôle et le transport de matières dangereuses sont parmi les éléments les plus importants que les divers niveaux de gouvernement, les organismes civils, et même les sociétés qui fabriquent et manipulent ces matières dangereuses, doivent prendre en compte dans la planification de mesures d'urgence et dans l'évaluation des risques. Plusieurs des participantes et des participants à cette conférence sont concernés directement ou indirectement par ces questions.

Alors, venez assister à cette conférence qui vous permettra non seulement de parfaire vos connaissances dans ce vaste domaine que constituent la préparation à des états d'urgence et la gestion des opérations en tels cas, mais aussi de voir comment la Réglementation sur le transport des matières dangereuses en fait partie.

Pour vous inscrire et pour obtenir plus de renseignements, visiter le site Web de la Conférence, à : www.wcdm.org

Il est important de toujours garder à l'esprit qu'il s'agit d'un contenant sous pression lorsqu'un plan d'action est élaboré, surtout lorsque ce dernier est impliqué dans un incendie.

L'évaluation d'un accident potentiel permettra au détenteur du plan d'intervention d'urgence de déterminer les mesures correctives ainsi que les ressources en équipement et personnel qui doivent être incluses dans le plan.

Sommaire des accidents 2004

par Susan Williams et Jonathan Rose

Comme vous le savez, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (DGTMD) affecte des ressources afin de réaliser la collecte des rapports de suivi dans les 30 jours qui sont encore en suspens. Des appels téléphoniques précèdent les lettres de demande expédiées aux compagnies soupçonnées d'avoir le contrôle, la responsabilité ou d'assurer la gestion d'un envoi de marchandises dangereuses au moment du rejet accidentel. Ceci, en aucun cas, ne constitue une indication de la personne qui, en fait, a été responsable de l'accident. Quelques lettres sont éventuellement redirigées vers les personnes concernées grâce à l'assistance des autres parties liées au transport de l'envoi. Votre patience et votre coopération sont toujours appréciées lorsqu'il s'agit d'aider la Direction générale à obtenir la plupart des rapports de suivi dans les 30 jours qui n'ont pas été soumis. Les inspecteurs des bureaux régionaux mènent des enquêtes de suivi lorsque les lettres de demande ne peuvent entraîner la production d'un rapport de suivi dans les 30 jours. Cette approche de travail coopératif en équipe augmente à la fin le taux de conformité de la production de rapports sur les rejets accidentels en rendant les compagnies conscientes de leur responsabilité légale en matière de déclaration.

Au mois de mars 2005, un total de quatre cent quatre (404) rapports de suivi dans les 30 jours ont été présentés pour des accidents qui se sont produits en 2004. Presque 73% (294) de ces rapports ont été classés comme des rapports obligatoires en vertu du seuil de déclaration décrit à l'article 8.3 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les autres 27% (110) représentent les rapports de suivi dans les 30 jours présentés sous forme de rapports facultatifs d'accidents qui ne sont pas visés par les exigences en matière de seuil de déclaration des accidents. Même si, par définition, les rapports facultatifs d'accidents ne sont pas à déclaration obligatoire, ils contiennent tout de même des renseignements valables. La Direction générale encourage la présentation de rapports facultatifs d'accidents parce que les rejets accidentels imminents peuvent démontrer de quelle façon un grand contenant se comporte lors d'un accident. Quatre-vingt-treize (93) accidents additionnels qui ne nécessitent pas de rapport obligatoire se sont ajoutés à la base de données à des fins d'analyse et ils devraient être utiles à l'élaboration de normes relatives aux contenants.

Pour l'année 2004, il y a encore 85 accidents à déclaration obligatoire pour lesquels aucun rapport n'a été soumis, qui ont été identifiés à partir des rapports des inspecteurs de TMD et des spécialistes des mesures correctives, d'articles de journaux et d'autres sources dans les médias. La Direction générale prévoit effectuer les appels téléphoniques initiaux pour les rapports dans les 30 jours de 2004 qui n'ont pas été soumis en juin 2005. En guise de rappel, lorsqu'elles remplissent le rapport dans les 30 jours, les compagnies devraient indiquer la **spécification du contenant qui est maintenant exigée en vertu de l'alinéa 8.3(2)(f)**.

Ces efforts doivent être poursuivis afin de faire ressortir de manière plus réaliste le niveau d'accidents liés au transport des marchandises dangereuses à la grandeur du pays et de contribuer inévitablement à estimer le nombre réel d'accidents liés aux marchandises dangereuses qui nécessitent un rapport obligatoire. En combinant les rapports de suivi dans les 30 jours reçus de ces diverses sources, les évaluations laissent supposer qu'il y aura plus de 500 accidents pour l'année 2004, ce qui reste légèrement plus élevé que les nombres signalés pour l'année 2003.

Voici, à titre d'information, une liste sommaire des accidents survenus en 2004. Nous avons fait notre possible pour vous présenter un échantillon varié, en tenant compte des provinces/territoires, des classes de marchandises dangereuses, des divers modes de transport, des contenants ainsi que de la gravité des accidents.

Le niveau de sévérité est déterminé en fonction des 10 questions suivantes :

1. **Y a-t-il eu des gaz comprimés ou des explosifs mis en cause?**
2. **Y a-t-il eu un incendie ou une explosion sur les lieux?**
3. **Y a-t-il eu un échappement de marchandises dangereuses?**
4. **Y a-t-il eu des morts, des blessées graves ou multiples?**
5. **Y a-t-il eu une évacuation ou la fermeture d'une route?**
6. **L'accident a-t-il été rapporté par la presse?**
7. **Y a-t-il eu des employés de Transports Canada présents sur les lieux?**
8. **A-t-il fallu procéder au nettoyage des lieux?**
9. **Y a-t-il eu des dommages aux biens ou à l'environnement excédant 65 000\$?**
10. **Y a-t-il eu une défaillance mécanique du véhicule?**

Chaque réponse affirmative compte pour un point. Le total des points est indiqué à la page suivante et détermine le niveau de sévérité. Pour de plus amples informations, veuillez communiquer avec Jonathan Rose au 613 990-1142, ou par courriel à l'adresse suivante : rosej@tc.gc.ca

	DATE	LIEU	MATIÈRE
	01/14/2004	Bezanson, Alberta	Soufre fondu
Détails	<p>Pendant qu'ils étaient arrêtés le long de la route pour permettre l'installation de chaînes d'adhérence, une semi-remorque citerne contenant du soufre fondu a été heurtée par l'arrière par une bétonnière montée sur camion qui, à son tour, a été heurtée par la remorque d'appoint d'un deuxième tracteur-remorque et remorque d'appoint qui s'était mis en portefeuille. La semi-remorque citerne contenant du soufre fondu a été endommagée, mais il n'y a pas eu de rejet de produit. Le conducteur de la bétonnière montée sur camion a succombé à ses blessures et le conducteur de l'unité qui s'était mise en portefeuille a été blessé et transporté à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place afin de vérifier s'il y avait des fuites et des dommages, et afin de transférer le soufre fondu dans une autre unité. Pendant l'opération de transfert, 50 kilogrammes du produit ont été déversés et immédiatement nettoyés par le personnel d'intervention d'urgence.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	4
	03/10/2004	Ingram Trail, Territoires du Nord-Ouest	Nitrate d'ammonium
Détails	<p>Pendant leur transport à bord d'une semi-remorque plateau, deux sacs de transport en vrac contenant du nitrate d'ammonium sont tombés du véhicule lorsque les sangles les retenant se sont desserrées. Les sacs se sont déchirés lorsqu'ils ont heurté la surface de la route et 2 000 kilogrammes du produit ont été déversés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel de l'entreprise s'est rendu sur place pour ramasser le produit déversé.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	2
	03/18/2004	Saint John, Nouveau-Brunswick	Azote liquide réfrigéré
Détails	<p>Pendant des opérations de manutention dans un entrepôt de gare routière, une bouteille contenant de l'azote liquide réfrigéré a été endommagée, ce qui a eu pour effet de rejeter 230 kilogrammes du produit. Il n'y a pas eu de blessés. L'entrepôt a été immédiatement évacué et aéré en guise de mesure de précaution. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour rendre sécuritaire la bouteille qui fuyait et la déplacer à l'extérieur à un endroit sûr pour qu'elle soit éliminée par l'expéditeur.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	4
	04/14/2004	Montréal, Québec	Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, NSA
Détails	<p>Pendant le stockage temporaire, dans un terminal portuaire, d'un conteneur-citerne intermodal renfermant une matière dangereuse du point de vue de l'environnement, liquide, (nitrate de 2-éthylexyle), 91 litres de ce produit se sont échappés en raison d'un robinet défectueux. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place afin de nettoyer le produit déversé et de rendre sécuritaire temporairement le conteneur-citerne qui fuyait. Le reste du produit a été transféré dans un autre conteneur-citerne</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	2
	05/17/2004	Valleyfield, Québec	Acétate de vinyle stabilisé
Détails	<p>Pendant une opération de transfert d'acétate de vinyle stabilisé d'un wagon-citerne à une remorque-citerne, il y eut une explosion et un incendie dans le couvercle de trou d'homme de la remorque-citerne, ce qui a entraîné la combustion de plus de 200 litres de ce produit. Un employé qui se trouvait près de la remorque-citerne au moment de l'explosion a subi des blessures mortelles. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place afin d'éteindre l'incendie et de chercher la cause de l'explosion.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	6
	06/09/2004	Shamattawa, Manitoba	Accumulateurs électriques remplis d'électrolyte liquide acide
Détails	<p>Lors de son transport dans le compartiment avant d'un aéronef, une batterie remplie d'acide contenue dans une boîte qui n'avait pas été déclarée comme marchandise dangereuse, a laissé s'écouler une petite quantité de produit. La fuite a été découverte lorsque l'aéronef est arrivé à destination et que la boîte contenant le produit a été déchargée. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel de fret sur place a nettoyé le produit déversé et a emballé la batterie.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	2
	07/02/2004	Cambridge, Ontario	Essence et carburant diesel
Détails	<p>La remorque-citerne et la remorque d'appoint d'un train double de type B contenant de l'essence et du carburant diesel se sont renversées et ont été endommagées, et 5 896 litres d'essence et 1 000 litres de carburant diesel ont été déversés, une partie de ces liquides est entrée dans un égout pluvial et s'est écoulée dans une rivière située à proximité. Le conducteur a été traité pour des blessures mineures à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place et a procédé à l'évacuation de 20 personnes habitant dans neuf maisons situées à proximité pendant qu'il contenait et nettoyait le déversement sur la route et dans la rivière, avant de transférer le reste des produits dans d'autres remorques-citernes, de laver abondamment à l'eau le réseau d'égout et de replacer l'unité renversée.</p>		
	Niveau de sévérité	⇒	5

DATE	LIEU	MATIÈRE
08/06/2004	Burnaby, Colombie-Britannique	Hydrogène liquide réfrigéré

Détails Pendant les préparatifs de déchargement d'une remorque-citerne contenant de l'hydrogène liquide réfrigéré, on a ouvert le mauvais robinet. Le rejet soudain d'hydrogène a entraîné l'inflammation et la combustion de 1 459 litres du produit. Un des deux conducteurs a subi des brûlures superficielles et a pu être traité sur place. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place et a établi un périmètre d'évacuation d'un mille pendant qu'il refroidissait la citerne avec de l'eau jusqu'à ce qu'il puisse fermer le robinet, ce qui a mis fin à l'écoulement du produit. Pendant l'incident, on a mis en oeuvre le plan d'intervention d'urgence.

Niveau de sévérité ⇒ **7**

08/08/2004	Estevan, Saskatchewan	Ammoniac anhydre
------------	-----------------------	------------------

Détails Pendant qu'il poussait des wagons-citernes sur une ligne secondaire urbaine à vitesse peu élevée, un train a fait dérailler cinq wagons-citernes contenant de l'ammoniac anhydre et quatre d'entre eux se sont renversés. Une soudure d'un wagon-citerne a été endommagée, ce qui a entraîné le rejet d'une petite quantité du produit. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place et a procédé à l'évacuation de 150 résidents des environs pendant qu'il vérifiait s'il y avait des fuites et des dommages, qu'il transférait le produit du wagon-citerne renversé dans d'autres wagons-citernes et remorques-citernes et qu'il dépressurisait et remettait sur les rails tous les wagons-citernes. Ces derniers ont alors été déplacés en vertu d'un droit de préclusion jusqu'à une installation de réparation. Pendant l'accident, on a mis en oeuvre le plan d'intervention d'urgence.

Niveau de sévérité ⇒ **5**

10/06/2004	Radium Hot Springs, Colombie-Britannique	Gaz de pétrole liquéfiés
------------	--	--------------------------

Détails Pendant qu'il descendait une courbe par un temps pluvieux, un tracteur tirant une semi-remorque et une remorque d'appoint contenant 64 000 litres de gaz de pétrole liquéfiés a heurté une bordure de béton. Les deux remorques-citernes se sont détachées, ont franchi la bordure et se sont renversées sur le remblai pour tomber dans un étang. La remorque avant s'est rompue, a pris feu et a explosé, et 31 500 litres de gaz de pétrole liquéfiés ont brûlé. La deuxième remorque a été endommagée et 500 litres de gaz de pétrole liquéfiés s'en sont échappés. Le tracteur s'est renversé dans le fossé opposé, a pris feu et s'est complètement consumé. Le conducteur a subi des blessures mortelles. Le personnel d'intervention d'urgence sur place a fermé la route pendant l'extinction des incendies et a brûlé les 32 000 litres de gaz de pétrole liquéfiés restants dans la deuxième remorque avant de dégager le lieu de l'accident. Pendant l'accident, on a mis en oeuvre le plan d'intervention d'urgence.

Niveau de sévérité ⇒ **6**

10/25/2004	Halifax, Nouvelle-Écosse	Peinture
------------	--------------------------	----------

Détails Pendant des opérations de manutention dans un entrepôt d'aéroport, on a échappé une boîte renfermant trois contenants de peinture, et 14 litres de peinture ont été répandus. Le personnel de l'entrepôt a nettoyé la peinture déversée et a placé la boîte endommagée et les contenants dans une boîte protectrice externe en vue de leur élimination.

Niveau de sévérité ⇒ **2**

11/19/2004	Port Aux Basques, Terre-Neuve et Labrador	Byphényles polychlorés (BPC)
------------	---	------------------------------

Détails Pendant l'embarquement à bord d'un traversier de sept tracteurs qui tiraient chacun deux remorques à benne basculante transportant des sols contaminés par les BPC, on a découvert que quatre de ces sept unités laissaient échapper une boue liquide sur une partie de l'aire d'entreposage et sur le traversier. Les unités ont été retirées du traversier et retenues au terminal portuaire. Les trois unités restantes ont poursuivi leur voyage en traversier. Après leur débarquement du traversier et, pendant le trajet vers le destinataire, les trois unités ont présenté des fuites et elles ont également été retenues. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence a été dépêché aux deux endroits où des échantillons du produit ont été prélevés. Ces échantillons ont été expédiés pour une analyse du niveau de BPC en laboratoire. Essentiellement, aucune trace de BPC n'a été découverte dans la boue déversée. Le produit déversé a été nettoyé et le produit restant dans toutes les unités a été contenu. Les quatre premières unités ont été libérées en vue de leur retour au destinataire afin d'être déchargées, tandis que les trois dernières unités ont pu poursuivre leur route jusqu'à destination.

Niveau de sévérité ⇒ **4**

Combien de camions transportent vraiment des envois de marchandises dangereuses?

par John A. Read et Jonathan Rose

En août 2004, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a mené une enquête sur le camionnage à la frontière et une enquête sur le camionnage à la pesée. Les deux enquêtes ont été menées dans tout le Sud-Ouest de l'Ontario par deux personnes.

Pour l'enquête sur le camionnage à la frontière, trois ponts ont d'abord été sélectionnés parmi les principaux points d'accès de la frontière canado-américaine parce que le débit journalier de camions y était plus élevé : le pont Blue Water, qui relie les villes de Point Edward (Sarnia), en Ontario, et de Port Huron, au Michigan; le pont Ambassador, qui relie les villes de Windsor, en Ontario, et de Detroit, au Michigan; le pont Peace, qui relie les villes de Fort Erie, en Ontario, et de Buffalo, dans l'État de New York. Parmi les renseignements particuliers que cette enquête a permis de recueillir, il y avait la situation du porte-plaque, la description des plaques et l'identification des produits.

À chaque pont, l'enquête s'est concentrée sur la collecte de données sur les IMPORTATIONS (à destination du Canada) et les EXPORTATIONS (à destination des États-Unis). Étant donné les ressources disponibles pour compter le nombre de camions durant des périodes déterminées de façon aléatoire, il était impossible d'enregistrer simultanément des données sur les deux sens de la circulation. Par conséquent, pour améliorer la qualité des données, on a pris la décision de travailler ensemble et de recueillir les données sur chacun des sens en équipe. Aux ponts, les deux personnes ont donc consigné les mêmes renseignements en tandem pour faciliter la validation et le recoupement des données. Le Detroit-Windsor Ferry Service est un service de transbordeur spécialisé dans le transport des véhicules de marchandises dangereuses qui traversent la rivière Sainte-Claire entre Detroit et

Windsor. Aux termes de règlements municipaux, il est interdit de faire passer des marchandises dangereuses par le tunnel Detroit-Windsor ou le pont Ambassador. Aux installations du service de transbordeur de camions Detroit-Windsor, il était facile de compter les véhicules circulant dans les deux sens en raison de la fréquence du service et du nombre de véhicules. C'est pourquoi d'autres renseignements ont été tirés des documents d'expédition des marchandises importées au Canada, les douaniers se montrant très coopératifs.

Pour compléter les données recueillies aux ponts sur le camionnage transfrontalier, l'enquête sur le camionnage à la pesée a été menée à deux postes de pesage distincts. Aux balances situées près de Putnam, en Ontario, on a enregistré les camions circulant sur l'autoroute 401 est en provenance de Windsor, en Ontario; tandis qu'aux balances situées près de Vineland (Ontario), on a enregistré les camions circulant sur l'autoroute 403 ouest en provenance de Fort Erie (Ontario). Lors de l'enquête à la pesée, l'échantillonnage des camions s'est concentré sur les seuls camions dont le porte-plaque était vide. À la balance, on laissait passer les camions dont le porte-plaque contenait une plaque visible, sauf si l'agent d'exécution de la loi décelait un problème. Deux personnes travaillant en tandem ont été en mesure d'y interroger les conducteurs pendant les périodes déterminées de façon aléatoire. L'entretien personnel comprenait une série de questions sur les antécédents de chaque conducteur dans le transport de marchandises dangereuses. Au début, les enquêteurs se concentraient surtout sur la remorque, mais ils ont reporté plus tard leur attention sur le conducteur, une fois qu'il a été clair que très peu de conducteurs tiraient la même remorque tous les jours.

L'enquête sur le camionnage à la frontière a révélé que 44,88% des camions comptés avaient un porte-plaque qui portait effectivement une plaque de danger dans 6,86% des cas. Cette enquête a permis d'en savoir plus sur la fréquence réelle à laquelle les conducteurs transportaient des marchandises dangereuses. Grâce à ces chiffres, on a établi une estimation annuelle de l'incidence possible des envois de marchandises dangereuses qui circulaient sur nos routes et nos autoroutes. Les enquêteurs ont interrogé les conducteurs pour déterminer quand ils avaient transporté des marchandises dangereuses la dernière fois. L'enquête du camionnage à la pesée a révélé que 64% des conducteurs échantillonnés en avaient transporté au cours de la dernière année. Ceci signifie qu'au moins 28% des camions en transportent au moins une fois par an.

Inspection et mise à l'essai de citernes de ravitaillement portatives

par Stéphane Garneau

Plusieurs articles et Avis publiés dans les numéros précédents du présent Bulletin expliquent les exigences portant sur le choix de citernes portatives pour le transport de l'essence ou du carburant diesel. Le présent article porte sur les inspections périodiques et les exigences d'essais qui s'appliquent à celles-ci.

Les inspections et les essais permettent de s'assurer que les citernes sont conformes aux normes en vertu de l'article 5.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les indications de danger – conformité indiquées sur la citerne ou sur la plaque signalétique indiquent le calendrier périodique des inspections et d'essais à suivre.

Si une citerne est dotée d'une plaque signalétique TC 306 ou TC 406 ou d'une plaque signalétique « Citerne non normalisée pour liquides inflammables », la personne utilisant la citerne doit suivre le calendrier périodique des inspections et d'essais indiqué à la norme CAN/CSA-B620-98 [examen visuel externe et épreuve d'étanchéité effectués tous les ans; examen visuel interne et épreuve de pression effectués tous les cinq (5) ans]. Les essais et les inspections doivent être effectués par un établissement inscrit auprès de Transports Canada pour l'inspection et l'essai de citernes routières, conformément à la norme CAN/CSA-B620-98. Suivant la réussite de l'inspection et de la mise à l'essai, un rapport est rédigé et la citerne est marquée avec le mois et l'année de l'inspection; les lettres indiquent le type d'examen effectué (soit V, K, I et P) et les trois derniers caractères du numéro d'enregistrement de l'établissement.

Si une citerne affiche les marques d'identification d'un grand récipient pour vrac (GRV) conforme à la norme de l'ONU, d'une citerne portative TC 57 ou DOT 57 ou d'une citerne de ravitaillement portative conforme à la norme ULC/ORD C142.13, cette citerne est assujettie aux exigences énoncées à la section 13 de la norme CAN/CGSB-43.146-2002, *Conception, fabrication et utilisation de grands récipients pour vrac destinés au transport des*

marchandises dangereuses. Seules les citernes pour liquides ayant une capacité supérieure à 450 L sont assujetties à des inspections périodiques et aux épreuves d'étanchéité.

La norme CGSB 43.146 comprend deux ensembles distincts d'exigences, soit le paragraphe 13.2.8 qui établit les exigences portant sur les GRV de transport et le paragraphe 13.2.7 qui établit les exigences sur les autres types de GRV.

Un GRV de transport peut être chargé, entreposé et déchargé pendant qu'il se trouve sur un moyen de transport, mais cette définition n'englobe pas les réservoirs de carburant pour véhicules. Presque toutes les citernes amovibles pourraient donc faire partie des GRV de transport et elles seraient alors assujetties aux exigences particulières de celles-ci. Une citerne conforme à la norme ULC/ORD C142.13 ne peut servir que de GRV de transport. Les autres citernes qui sont conformes à la définition d'un GRV de transport, soit un GRV conforme à la norme de l'ONU, un GRV de transport conforme à la norme de l'ONU, une citerne portative TC 57 ou DOT 57, doivent être inspectés tous les 60 mois conformément à l'annexe C de la norme CGSB 43.146. L'inspection doit être effectuée par un établissement inscrit auprès de Transports Canada en matière d'épreuves d'étanchéité de GRV. Suivant la réussite de l'inspection, un rapport est rédigé et la citerne est marquée de la lettre R suivie du mois et de l'année de l'inspection et du numéro de l'établissement.

Certains GRV de transport ne possèdent pas de grandes ouvertures et ils ne sont pas dotés de parois doubles; il est donc impossible ou partiellement impossible d'effectuer une inspection visuelle interne ou externe de la citerne. Lorsqu'un de ces GRV de transport ne peut pas être inspecté, on doit effectuer une épreuve d'étanchéité conformément aux exigences de l'annexe C de la norme CGSB 43.146 pour s'assurer qu'aucune défaillance du réservoir ne représente un danger pour le transport de marchandises dangereuses.

Les citernes qui ne respectent pas les exigences établies pour un GRV amovible doivent se prêter à une épreuve d'étanchéité et ils doivent être inspectés tous les 30 mois. Comme pour les citernes DOT ou TC 57, on peut utiliser la date de fabrication ou la date de la dernière inspection effectuée selon la norme CSA B620-98 comme date de commencement de la période de 60 mois. Prière de noter que les citernes ULC/ORD C142.13 sont marquées avec l'année de

fabrication seulement; décembre doit donc servir de mois de fabrication.

La capacité des réservoirs ULC/ORD C142.13 peut atteindre 5 000L. Bien que la capacité maximale d'un GRV conforme à la norme de l'ONU est de 3 000L, Transports Canada a émis récemment des certificats d'enregistrement pour des GRV conformes à la norme de l'ONU d'une capacité maximale de 4 500L en utilisant la marque "W" pour identifier une exception qui est, dans le cas présent, la capacité nominale étant supérieure à la limite générale prescrite dans la norme. Ces réservoirs sont marqués UN 31AW . Les réservoirs dont la capacité est supérieure à 3 000L et qui respectent la définition établie d'un GRV de transport doivent être considérés comme des GRV de transport pour fins d'inspections et d'essais périodiques.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses possède une liste des installations inscrites auprès de Transports Canada pour l'inspection et la mise à l'essai de citernes routières ou les GRV. Prière de visiter le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/tmd/recipients/menu.htm>. Pour examiner des articles antérieurs et des Avis portant sur ce sujet, on peut visiter le site Web <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm>.

Transport des marchandises dangereuses – Atelier pour les inspecteurs

par Nathalie Belliveau et Jonathan Rose

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) a pour but d'assurer la sécurité du public lors du transport des marchandises dangereuses. La loi donne le pouvoir d'établir des exigences et des restrictions visant à ramener à un niveau acceptable les risques liés à leur transport. La loi reconnaît également qu'on doit se conformer rigoureusement aux exigences en matière de réglementation pour que ces exigences soient pleinement efficaces. Cette reconnaissance est prévue sous la forme de pouvoirs à utiliser pour assurer la conformité, notamment des pouvoirs d'inspection visant à promouvoir la

conformité avec application de sanctions en cas de non-conformité.

L'équipe d'inspecteurs de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, qui est très qualifiée et expérimentée, s'occupe de surveiller la conformité avec la *Loi et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, en menant des enquêtes et en prenant des mesures d'application. Les inspecteurs, répartis dans cinq bureaux régionaux dans tout le Canada, concentrent leurs efforts sur les expéditeurs, les réceptionnaires et les importateurs de marchandises dangereuses et les transporteurs fédéraux.

En février 2005, quarante-huit inspecteurs du transport des marchandises dangereuses (TMD) se sont réunis pendant trois jours à Calgary pour s'échanger des informations, des expériences et des meilleures pratiques, revoir les politiques et procédures, évaluer les stratégies nationales et planifier des mesures à prendre. Des spécialistes de la Direction ont présenté des exposés aux inspecteurs sur des sujets divers, notamment inspections, enquêtes, exécution de la loi, échantillonnage et instrumentation, santé et sécurité au travail, assistance sur les lieux d'un accident, plans d'intervention d'urgence, vérification des contenants et formation.

Ensuite, on a demandé aux inspecteurs d'étudier, en séances distinctes, les informations présentées, de relever les points à améliorer et de formuler des recommandations en vue d'améliorer le programme national de conformité et d'exécution de la loi en matière de TMD.

En général, l'Atelier national de 2005 sur le transport des marchandises dangereuses a été une excellente occasion pour tous les inspecteurs de donner des avis et des commentaires nécessaires en vue de maintenir un programme national efficace et constant dont l'impact ne faiblit pas.

Étant donné le succès de cet atelier, une autre réunion nationale des inspecteurs est prévue vers la fin de 2006.

Nouvelles éditions des normes de la CSA sur les conteneurs à gaz

par Nicole Noccey, Pascal Verville et Zenon Lewycky

La Norme nationale du Canada CAN/CSA-B339-02 détermine les exigences pour la fabrication, l'inspection, l'essai, le marquage et la requalification périodique des bouteilles et des tubes pour le transport du gaz comprimé. Les exigences de sécurité pour la sélection et l'utilisation de bouteilles et de tubes sont fixées dans la Norme nationale du Canada CAN/CSA-B340-02. Ces deux normes ont été révisées. Les nouvelles éditions font l'objet de la quatrième modification au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD), qui devrait entrer en vigueur bientôt. Il est possible de lire le texte de la quatrième modification au *Règlement sur le TMD* sur notre site Web à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm. Il est également possible d'obtenir des copies des normes révisées en communiquant par téléphone avec l'Association canadienne de normalisation au 416 747-4000, par télécopieur au 416 747-2473, ou en visitant le site Web à : <http://www.csa.ca>.

On trouve parmi les changements apportés à la norme CSA B339 une nouvelle exigence relative aux installations demandant d'être inscrites pour requalifier les bouteilles à l'aide de la réépreuve hydrostatique et l'inspection visuelle. Les demandeurs qui souhaitent s'inscrire et renouveler leur inscription devront désormais inclure dans leur demande une description de la formation, des qualifications et de l'expérience qui autoriseraient à leur personnel d'effectuer les inspections et les essais exigés par la norme. Transports Canada évaluera la pertinence de la formation de chaque demandeur pour décider s'il accordera ou non l'inscription. Comme à l'habitude, le demandeur devra démontrer qu'il est familier avec la norme et qu'il peut respecter ses exigences.

Transports Canada est familier avec certaines troupes de formation offertes sur le marché destinées aux installations de requalification des bouteilles puisqu'il les a préalablement examinées. Les demandeurs peuvent attester avoir participé à l'un de ces cours en présentant des copies des certificats de formation

qu'ils obtiendront de leur formateur. Les demandeurs qui choisissent d'embaucher d'autres fournisseurs de formation ou qui décident d'effectuer une formation interne devront présenter les détails de cette formation à Transports Canada aux fins d'examen.

Voici d'autres révisions apportées à la norme CSA B339 :

- La possibilité de réduire la taille des marques (3 mm c. 6 mm) sur les bouteilles dont le diamètre extérieur mesure moins de 125 mm, à condition que les marques soient claires et lisibles;
- La possibilité d'utiliser de l'acier inoxydable pour fabriquer les bouteilles conformes à la spécification TC-3EM (seul l'acier au carbone était autorisé auparavant);
- L'exigence selon laquelle on doit effacer le marquage de la spécification et de la pression de service (p. ex. par martelage ou en poinçonnant une série de X sur le marquage à effacer) sur une bouteille devant être refusée. Autrement, le mot « REFUSÉ » doit être poinçonné de manière permanente et lisible sur l'ogive, l'extrémité supérieure ou le goulot de la bouteille.

La norme CSA B340 révisée contient de nouvelles exigences relatives à la protection du robinet de bouteille. Les bouteilles fabriquées le 1^{er} octobre 2007 ou après cette date devront être munies d'un moyen de protection qui répond à une épreuve de chute de 1,2 mètre plutôt qu'à l'essai de basculement actuel. Pour ce qui est des bouteilles fabriquées avant le 1^{er} octobre 2007, l'essai de basculement s'appliquera seulement lorsque les robinets de bouteille seront considérés comme ayant une protection inhérente.

La nouvelle épreuve de chute pour les dispositifs de protection des robinets de bouteille implique la mise à l'essai de trois bouteilles munies du robinet et du moyen de protection suivi d'un essai d'étanchéité à une pression minimale de 0,2 MPa. Tous les moyens de protection ayant satisfait aux exigences de l'épreuve de chute spécifiée devront être certifiés et marqués en conséquence par le fabricant ou l'utilisateur du moyen de protection.

La norme CSA B340 révisée inclut des dispositions relatives au transport des contenants de récupération utilisés pour les bouteilles endommagées ou non étanches. Ces contenants doivent avoir été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2006 et doivent répondre aux exigences de l'une des sept exemptions

Transport de munitions à bord d'un aéronef

Objet

Le transport de munitions et d'armes à feu (chargé ou non-chargés) à bord d'aéronefs commerciaux.

Règlements de Transports Canada

- Le transport d'arme à feu chargée à bord d'un aéronef commercial est interdit (Pour plus de détails voir l'article 3).
- Les agents de la paix tel que définit dans cet avis peuvent apporter des armes à feu non-chargées à bord d'un aéronef commercial (Pour plus de détails voir l'article 4).
- Les munitions peuvent être transportées dans les bagages enregistrés (Pour plus de détails voir le paragraphe 5.1).
- Les munitions peuvent être transportées dans l'espace cargo (Pour plus de détails voir le paragraphe 5.2).

1.0 Introduction

Le présent avis fournit l'information concernant le transport de munitions et d'arme à feu (chargé ou non) à bord d'aéronefs commerciaux et s'adresse aux exploitants aériens, à l'Administration canadienne de la sécurité du transport aérien (ACSTA), aux agences de sécurité au point de fouille, aux policiers et aux agents de la paix.

2.0 Texte réglementaire

Le transport aérien de marchandises dangereuses, à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada est assujéti au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD), et par renvoi, aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT, OACI) édition 2005/2006. Le *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* (RCSA) régit les mesures de sûreté aérienne.

3.0 Transport d'une arme à feu chargée à bord d'un aéronef

⇒ Le RCAS interdit le transport d'arme à feu chargée à bord d'un aéronef.

4.0 Transport d'armes à feu non-chargées à bord d'un aéronef

Le RTMD ne réglemente pas le transport d'armes à feu non-chargées vu l'absence de marchandises dangereuses.

Le RCAS stipule que les agents de la paix, tel que définit dans le RCAS, peuvent transporter leurs armes à feu non-chargée sur eux s'ils en ont besoin immédiatement avant, durant ou immédiatement après le vol (tel que l'accompagnement d'un prisonnier). Certaines conditions doivent être rencontrées et sont soulignées dans le RCAS.

Selon le RCAS, un agent de la paix signifie :

- a) *Tout membre du Service correctionnel du Canada désigné à titre d'agent de la paix en application de la partie I de la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition et tout autre agent ou employé permanent d'une prison autre qu'un pénitencier au sens de la partie I de la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition;*
- b) *tout membre de la Gendarmerie royale du Canada et le policier, l'agent de police ou la personne désignée par le solliciteur général, le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada ou un ministre d'une province à titre d'agent de la paix aux fins de la préservation et du maintien de la paix publique à un aéroport;*
- c) *tout agent d'immigration qui applique les dispositions de la Loi sur l'immigration et de ses règlements, mandats, mesures, instructions ou autres ordres pris en vertu de la Loi sur l'immigration relativement à l'arrestation, la garde et le renvoi du Canada de toute personne.*

5.0 Transport de munitions à bord d'un aéronef

5.1 Bagages des passagers

⇒ Les officiers de police ou les agents de la paix peuvent transporter des munitions dans leurs bagages enregistrés en conformité avec les dispositions relatives aux passagers et aux membres d'équipage de la Partie 8 qui stipule:

« 8;1.1.2 - Les dispositions des présentes Instructions ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses ci-après si elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage ou dans des bagages, pris en charge par l'exploitant, qui ont été séparés de leur propriétaire pendant le transit.

(d) avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, mais uniquement comme bagages enregistrés, cartouches (UN 0012 ou UN 0014) de la division 1.4S, pour usage personnel, bien emballées et en quantités n'excédant pas 5 kg de masse brute par personne, à l'exclusion des munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires. Les franchises de plusieurs passagers ne doivent pas être combinés en un ou plusieurs colis. »

5.2 Espace cargo

Prière de consulter les paragraphes 12.1 et 12.4 du RTMD pour les dispositions relatives au transport de munitions dans l'espace cargo qui sont disponibles sur les sites suivants :

www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie12.htm#12.1
www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie12.htm#12.4

Pour de plus amples renseignements, veuillez composer l'un des numéros suivants :

Région de l'Atlantique :	506 851-7247	Région des Prairies et du Nord :	780 495-5278
Région du Québec :	418 640-2796	Région du Pacifique :	604 666-5655
Région de l'Ontario :	416 952-0000	Inspection des entreprises de transport aérien :	514 633-3116

Ou visitez le site Web :

www.tc.gc.ca/aviationcivile/commerce/marchandisesdangereuses

NOTES