



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES NOUVELLES

DANS CE NUMÉRO

ISSN 0828-5039

Vol. 26 N° 1

N° de l'entente 1786407

ÉDITORIAL 3

GUIDE DES MESURES 3
D'URGENCE 2008 –
APPEL DE
COMMENTAIRES

SOMMAIRE DES 4
ACCIDENTS 2005

VOTRE « RAPPORT DE 7
SUIVI DANS LES
30 JOURS » (POUR LES
ACCIDENTS) CONTIENT-IL
L'INFORMATION SUR
LES MARQUES
D'IDENTIFICATION DES
CONTENANTS
(SPÉCIFICATIONS) ?

ATELIER D'INTERVENTION 9
EN CAS D'ACCIDENTS –
LE 8 FÉVRIER 2006

COMMENT FAUT-IL 12
CHOISIR SON
ENTREPRENEUR EN
INTERVENTION
D'URGENCE ?

L'ÉTENDUE D'UN 12
DÉRAILLEMENT :
POURQUOI EST-CE
INTÉRESSANT ?

PARTENARIAT CN AVEC 14
NOS CLIENTS

BOUEILLES À GAZ 15
COMPRIMÉ DE L'ONU :
SERONT-ELLES
UNIVERSELLES ?

NOUVEAUX NUMÉROS 17
UN ET PLANS
D'INTERVENTION
D'URGENCE (PIU)

ALERTE-INTERVENTION 18
LORS D'INCIDENTS
METTANT EN CAUSE DES
MÉLANGES D'ALCOOLS ET
DE PRODUITS PÉTROLIERS

LES BOUEILLES À GAZ 20
COMPRIMÉ EN MATÉRIAU
COMPOSITE DE LUXFER
NE SONT PAS
CONFORMES

CANUTEC STATS 20



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 :

Michel Cloutier - CANUTEC, Direction générale du TMD
Susan Williams - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Jonathan Rose - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Kim O'Grady - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Fred Scaffidi - Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
Ève Poirier - Spécialiste en mesures correctives, Région du Québec
Michèle Provencher - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Jean Ouellette - Opérations CN, Montréal
Zenon Lewycky - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
John A. Read - Directeur général, Direction générale du TMD
Réjean Simard - Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
Pascal Verville - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

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.

À noter pour les abonnés!

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 2006 du bulletin. Encore une fois, nous avons inclus de nombreux articles intéressants qui, nous l'espérons, vous renseigneront davantage sur le programme relatif au transport de marchandises dangereuses.

Notre article vedette, à la page 4, présente le Sommaire des accidents de 2005 qui donne un aperçu annuel des exigences en matière de rapport et des « rapports de suivi dans les 30 jours ». On trouve également à la page 7, un article concernant les marques d'identification des contenants qui doivent être fournis lorsque ces rapports sont rédigés. Je vous invite à lire ces articles attentivement pour obtenir d'autres renseignements.

Le bulletin porte également sur d'autres sujets d'intérêt, dont un article en page 12 concernant la façon de choisir un entrepreneur en intervention d'urgence; un article en page 15 sur la fabrication et l'utilisation des bouteilles à gaz comprimé de l'ONU et sur la question de savoir si ces bouteilles seront utilisées de manière universelle ainsi qu'un article en page 17 sur la façon de déterminer si un plan d'intervention d'urgence est nécessaire pour les nouveaux numéros UN qui ne sont pas encore inscrits à l'annexe 1.

Enfin, en page 18, nous avons publié un avis « ALERTE » pour fournir des directives aux intervenants en cas d'urgence et la façon d'intervenir en cas d'incident où des mélanges d'éthanol et d'essence sont en cause.

Comme toujours, je vous invite à me faire part de vos commentaires et suggestions. J'aime toujours avoir des nouvelles de nos lecteurs et lectrices.

Bonne lecture!

Renée Major

Guide des mesures d'urgence 2008 – Appel de commentaires

par Michel Cloutier

Mais non, il ne s'agit pas d'une erreur en ce qui concerne l'année! En fait, le travail de révision du Guide des mesures d'urgence 2004 (GMU2004) a déjà été amorcé, et nous sollicitons vos commentaires pour la mise à jour et la prochaine distribution du Guide prévue en 2008.

Le GMU2004 a été élaboré conjointement par Transports Canada, le Département des transports des États-Unis et le Secrétariat des communications et des transports du Mexique, et avec la collaboration du CIQUIME (Centre

d'information sur les urgences chimiques d'Argentine). Ce guide est destiné aux pompiers, aux services de police et au personnel d'autres services d'urgence qui sont souvent les premiers à arriver sur les lieux d'un incident de transport mettant en cause des marchandises dangereuses. Pour l'instant, le GMU existe en 18 langues différentes et il est utilisé dans de nombreux pays à travers le monde.

Le GMU2008 sera la quatrième édition de cette publication et comprendra une liste de marchandises dangereuses parue dans la 15^e édition des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies, ainsi que dans d'autres règlements nationaux et internationaux.

Nous nous efforçons continuellement d'améliorer la qualité du GMU dans le but de formuler les recommandations les plus efficaces et les plus sécuritaires possible à ceux qui répondent aux urgences, autant pour leur propre sécurité que pour celle de la population. Votre aide dans le cadre de ce projet est donc grandement appréciée.

Si vous le désirez, il est possible de vous familiariser avec la version du GMU2004 contenue dans la base de données, et qui peut être téléchargée gratuitement à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/ERGO/ergo.htm>.

Il est aussi possible de consulter gratuitement la trousse de formation conçue par le Centre canadien d'urgence transport du ministère des Transports (CANUTEC) sur l'utilisation et la fonctionnalité du GMU, à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/ERGO/Formation_ppt.htm.

Les sources d'information mentionnées ci-dessus vous aideront peut-être à formuler vos commentaires et suggestions en vue de cette révision.

Les points suivants, entre autres, sont d'une importance et d'un intérêt particuliers :

- manque de cohérence entre les mesures d'intervention indiquées dans le GMU et celles provenant d'autres sources d'information technique;
- attribution erronée d'un numéro d'identification attribué au nom d'une matière;
- attribution erronée d'une mesure d'intervention au numéro d'identification ou au nom d'une matière;
- recommandation erronée d'une mesure d'intervention;
- amélioration des sections du GMU qui comprennent les textes explicatifs;
- amélioration des sections du GMU qui concernent les plaques et les silhouettes;
- amélioration du contenu du glossaire;
- matériel explicatif qui décrit comment se servir du guide.

Veuillez transmettre vos commentaires et toute documentation à l'appui à :

M. Michel Cloutier
 Directeur, CANUTEC
 Transports Canada
 Direction générale du transport des marchandises dangereuses
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5

Envoi par courriel à : cloutm@tc.gc.ca ou par télécopieur au 613 954-5101.

EN VEDETTE

Sommaire des accidents 2005

par Susan Williams, Jonathan Rose et Kim O'Grady

Un « rapport de suivi dans les 30 jours » doit être rempli lorsque la quantité des marchandises dangereuses déversées dépasse le nombre figurant au tableau de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Pour l'année 2005, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (DGTMD) estime qu'un total de six cent quarante-cinq (645) rapports d'accident seront recueillis. Ce nombre est légèrement supérieur au nombre réel de rapports recueillis en 2004. Au mois de mars 2006, quatre cent trente (430) « rapports de suivi dans les 30 jours » avaient été présentés pour des accidents qui se sont produits en 2005. Presque 73 p. 100 (315) de ces rapports doivent être signalés en vertu de l'article 8.3 du *Règlement*. Ce nombre correspondait aux données recueillies en 2004. Les autres 27 p. 100 (115) représentent les « rapports de suivi dans les 30 jours » remplis sous forme de rapports facultatifs d'accidents, étant donné qu'ils ne sont pas visés par les exigences relatives aux rapports d'accidents du *Règlement*.

Deux cent quinze (215) accidents supplémentaires ont été relevés dans les rapports des inspecteurs de TMD et des spécialistes des mesures correctives, des articles de journaux et d'autres sources. De ce nombre, on compte encore cent quatre (104) accidents à signaler. Les cent onze (111) accidents restants ne nécessitant pas de rapport ont été ajoutés à la base de données d'accidents à des fins d'analyse. La Direction générale du TMD ne vise qu'à recueillir les « rapports de suivi dans les 30 jours » non exécutés, avec l'aide des inspecteurs régionaux chargés des enquêtes de suivi. Des lettres demandant de remplir les rapports non déposés sont envoyées aux compagnies qui avaient la responsabilité, la gestion ou le contrôle des marchandises dangereuses au moment du rejet accidentel.

Les rapports d'accident procurent à la Direction générale une information précieuse sur ce qui s'est produit, c'est-à-dire comment l'accident est survenu, quelle en a été la sévérité et quels moyens d'intervention ont été employés pour limiter les dommages. Par conséquent, nous vous incitons à remplir votre « rapport de suivi dans les 30 jours » dès que possible après un accident. La Direction générale vous encourage également à continuer de fournir des rapports facultatifs d'accidents parce que les accidents qui comportent de petits déversements peuvent servir d'indicateur pour les événements de plus grande envergure. Nous sommes également très intéressés par les accidents où aucun déversement de produit n'est survenu mais qui représentent une menace imminente parce que les contenants ont subi des dommages. Les renseignements

tirés de ces événements nous aident à comprendre comment, par exemple, un contenant a réagi durant un accident.

Lorsque vous remplissez le « rapport de suivi dans les 30 jours », n'oubliez pas de fournir la spécification du contenant, comme l'exige l'alinéa 8.3(2)(f) du *Règlement*. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez consulter l'article « Votre rapport de suivi dans les 30 jours (pour les accidents) contient-il l'information sur les marques d'identification des contenants (spécifications)? » publié à la page 7 de ce bulletin.

Pour obtenir plus de renseignements concernant la façon de remplir votre rapport, veuillez communiquer avec Jonathan Rose au (613) 990-1142, ou par courriel à l'adresse suivante : rosej@tc.gc.ca.

Voici des échantillons des accidents survenus en 2005. 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 sévérité des accidents.

Notez qu'en 2005, la Direction générale a reçu le premier rapport d'accident du Nunavut depuis qu'il a été établi comme un territoire le 1^{er} avril 1999. Les accidents qui y sont survenus avant avril 1999 ont été assignés aux Territoires du Nord-Ouest.

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 blessés 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 sous la rubrique « classement par niveau de sévérité » pour déterminer le niveau de sévérité. Bien que ce soit rare, un classement de sévérité zéro peut être attribué à un accident, ce qui indique qu'aucune question n'a fait l'objet d'une réponse affirmative.

09/03/2005

Classement par niveau de sévérité 0

Iqaluit (Nunavut)

Matières radioactives en colis de type A

Durant des opérations de déchargement à partir de la cale d'un aéronef, un conteneur dans lequel se trouvait une capsule de matières radioactives, **en colis du type A**, sous forme spéciale, s'est rompu. La capsule est ensuite tombée sur le plancher de la cale. Le produit ne s'est pas déversé, il n'y a pas eu de blessés et la capsule n'a subi aucun dommage. On a isolé l'aéronef et le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur le site pour voir s'il y avait des fuites radioactives. Par la suite, on a retiré le chargement de la cale pour disposition ultérieure. L'aéronef a été autorisé à retourner en service.

25/01/2005

Classement par niveau de sévérité 2

Cobble Hill (Colombie-Britannique)

Explosifs de mine de type B et assemblages de détonateurs

Durant le transport, un camion transportant des **sacs (UN5H4/Y26.0/S/04)** d'explosifs de mine de type B et des **boîtes (UN4G/Y15/S/04.USA+AV1144)** d'assemblage de détonateurs, non électriques, a subi une défaillance avec une roue. Le conducteur a été en mesure de ranger le véhicule sur l'accotement. Il n'y a pas eu de déversement de produits ni de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence du transporteur s'est rendu sur les lieux pour vérifier si les conteneurs avaient des fuites ou des dommages et transférer le chargement dans un autre camion. Le **plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre** durant cet accident.

25/01/2005

Classement par niveau de sévérité 2

Clairmont (Alberta)

Acide formique en solution et peroxyde organique liquide du type F

Durant leur entreposage temporaire dans une remorque de produits chimiques, trois des quatre **bacs-citernes (UN31H1)** de plastique pour le stockage en vrac, contenant respectivement de l'acide formique en solution, du peroxyde organique liquide du type F et un liquide inflammable, N.S.A. ont fondu après une réaction chimique, ce qui a produit une chaleur intense et un déversement de 3 000 litres de tous les produits combinés. Le produit a coulé sur le sol à partir de la remorque. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour appliquer de la mousse et de l'eau à la remorque et aux bacs-citernes, ce qui a neutralisé la réaction. Le déversement a ensuite été contenu et nettoyé. Les températures matinales étant près de zéro, la température de la chaufferette du camion était élevée. Durant la journée, la température extérieure a grandement augmenté et, par conséquent, la température ambiante à l'intérieur du camion a dépassé les 30 degrés.

22/12/2005

Classement par niveau de sévérité 3

Scarth (Manitoba)

Carburant diesel et essence

Durant une pluie verglaçante, un **camion-citerne compartimenté (TC 406)** contenant du carburant diesel et de l'essence a quitté la route et a fait deux tonneaux. Le réservoir s'est séparé de la cabine, deux compartiments contenant du diesel se sont rompus et 9 628 litres de produit se sont déversés. Le conducteur a subi des blessures mineures et a été transporté à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour contenir et nettoyer le déversement, transférer le produit restant dans un autre camion-citerne et retirer l'unité endommagée des lieux de l'accident.

14/04/2005

Classement par niveau de sévérité 3

Pointe Claire (Québec)

Hélium

Durant des opérations de chargement d'un camion, au moyen d'une charrette à deux roues, une **bouteille à gaz (TC 4L)** de 152 kilogrammes, connue sous le nom de « Dewar contenant de l'hélium », est tombée de la charrette, laissant 123 kilogrammes d'hélium s'échapper du robinet. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour s'occuper du robinet fuyant, et la fuite a cessé.

28/04/2005

Classement par niveau de sévérité 3Gander (Terre-Neuve)
Hydroxyde de sodium

Une **remorque-citerne (MC307)** contenant de l'hydroxyde de sodium en solution, en tournant dans une courbe sur l'autoroute, a dérapé et est entrée en collision avec un véhicule roulant en sens inverse. L'unité a quitté la route et s'est arrêtée dans un fossé et 683 litres de produit se sont déversés. Le conducteur et deux occupants de l'autre véhicule ont subi des blessures et ont été transportés à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux et a fermé l'autoroute afin de nettoyer, de contenir et de neutraliser le produit déversé, de transférer le produit restant dans une autre remorque-citerne et de redresser et d'enlever du fossé l'unité renversée.

23/02/2005

Classement par niveau de sévérité 4Lockhart Lake (Territoires du Nord-Ouest)
Acétylène

L'une des 30 **bouteilles à gaz (TC3EM)** contenant des résidus d'acétylène entreposées dans une cage et transportées dans un camion a perdu une petite quantité de produit en raison d'un robinet partiellement ouvert, alors que le camion se trouvait dans une aire de stationnement. Le produit s'est enflammé, ce qui a causé l'explosion de la bouteille à gaz, emportant le mur arrière et le toit du camion. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence du transporteur s'est rendu sur place pour vérifier si d'autres bouteilles à gaz avaient des fuites ou des dommages, transférer le reste du chargement dans un autre camion et vérifier si d'autres bouteilles à gaz avaient des fuites.

12/05/2005

Classement par niveau de sévérité 4Sheho (Saskatchewan)
Ammoniac anhydre

Durant un épandage dans les champs, un **réservoir ravitailleur (non normalisé ASME)** contenant de l'ammoniac anhydre a subi une défaillance de l'attache alors qu'il était remorqué par un véhicule agricole. Le coupleur à rupture du producteur a fait défaut, le tuyau s'est alors étiré puis brisé, rejetant 2 730 litres de produit. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour enquêter sur la cause de l'incident et retirer le ravitailleur de la propriété à des fins d'inspection et de réparation.

15/11/2005

Classement par niveau de sévérité 4Moncton (Nouveau-Brunswick)
Gaz de pétrole liquéfié

Durant l'inspection d'une cour de triage, on a découvert qu'un **wagon-citerne GATX009363 (112J340W)** contenant du gaz de pétrole liquéfié perdait une petite quantité de produit en raison d'une soupape d'échappement défectueuse. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour transférer le produit dans un autre wagon-citerne. Le wagon-citerne a ensuite été dépressurisé et déplacé à une installation de réparation. Le **plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre** durant cet accident.

13/12/2005

Classement par niveau de sévérité 5Grande Prairie (Alberta)
Pétrole brut

Un **camion-citerne avec remorque (TC 407)** contenant du pétrole brut a fait une crevaison. Le camion a quitté la route et a capoté dans un fossé, la remorque s'est rompue et 20 000 litres de produit se sont déversés. Le conducteur, à priori coincé dans la cabine, a été transporté à l'hôpital, souffrant de blessures. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour contenir et nettoyer le déversement, transférer le produit restant dans un autre camion-citerne et redresser et retirer du fossé le camion renversé.

29/01/2005

Classement par niveau de sévérité 5Kerwood (Ontario)
Acide sulfurique

Durant un transit, 17 wagons ont déraillé, y compris un **wagon-citerne GATX006115 (DOT111A100W)** contenant de l'acide sulfurique. Le wagon-citerne a subi des dommages et 70 000 litres de produit se sont déversés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur place pour contenir et nettoyer le produit déversé, transférer le produit restant dans un autre wagon-citerne et nettoyer le wagon-citerne endommagé sur place.

12/10/2005

Classement par niveau de sévérité 5

Montréal (Québec)

Hydrosulfite de sodium

Sur l'autoroute, une remorque qui transportait 12 **grands récipients pour vrac (UN11A)** contenant de l'hydrosulfite de sodium a capoté, trois grands récipients pour vrac ont subi des dommages et une petite quantité du produit s'est déversée dans la remorque, ce qui a causé une réaction chimique et un incendie. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour fermer l'autoroute et retirer les récipients de la remorque et les placer, un à la fois, dans un grand récipient rempli d'eau, où ils ont été ouverts pour permettre au produit de s'échapper et d'être neutralisé au contact de l'eau. Le **plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre** durant cet accident.

06/03/2005

Classement par niveau de sévérité 5

Dartmouth (Nouvelle-Écosse)

Propane

Tout juste après le chargement du propane d'un réservoir de stockage en vrac à un **camion-citerne (MC 331)**, l'unité a quitté la rampe de chargement alors que le tuyau de transfert y était encore attaché. L'extrémité ouverte du tuyau déconnecté a atterri 9 mètres plus loin, tout près d'un autre **camion-citerne (MC 331)** de propane, le moteur en marche. Il y a eu un déversement de 500 litres de propane liquide du tuyau, qui a pris feu, brûlé la cabine du camion et brûlé légèrement son réservoir. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur le site pour éteindre le feu et sécuriser les deux camions-citernes.

Votre « Rapport de suivi dans les 30 jours » (pour les accidents) contient-il l'information sur les marques d'identification des contenants (spécifications) ?

par Susan Williams, Jonathan Rose et Kim O'Grady

Les exigences en matière de rapports sur les accidents de TMD mettent l'accent sur l'importance des marques d'identification des contenants (spécifications). La personne responsable de rédiger le « Rapport de suivi dans les 30 jours » doit fournir les marques d'identification des contenants en cause dans l'accident, conformément à l'alinéa 8.3(2)(f) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Cette exigence particulière reflète la volonté de la Direction de veiller à ce qu'on utilise les contenants appropriés pour le transport des marchandises dangereuses. L'article vedette « Rapport d'accidents dans les 30 jours : Quoi de neuf? », publié dans le *Bulletin de nouvelles TMD* de l'hiver 2002-2003, décrit en détail l'information nécessaire sur les marques d'identification.

Cette information aide à élaborer, maintenir et améliorer les normes nationales régissant la fabrication, l'utilisation, la mise à l'essai ou la requalification des contenants. Elle permet de cerner certains problèmes et de tirer des leçons sur le rendement des contenants en cas d'accident. Par exemple, les rapports d'accidents ont récemment permis d'améliorer l'inspection des boyaux, les exigences en matière de marquage et les prescriptions d'essais pour le chargement et le déchargement des citernes routières. Dans bien des cas, le rendement des contenants a largement dépassé les exigences de la norme.

Les marques de spécification attestent l'histoire d'un contenant. Les marques d'identification des contenants varient selon le type de contenant.

On inclut de plus en plus les marques d'identification des contenants dans les rapports. Par contre, la Direction reçoit encore de nombreux rapports qui ne contiennent pas toute l'information requise. Le tableau suivant permet de comparer des exemples d'information complète et incomplète. Vous remarquerez que certains exemples sont propres à un moyen de transport.

Chaque jour, de nouvelles compagnies commencent à intégrer l'information sur les marques d'identification des contenants dans leur « Rapport de suivi dans les 30 jours ». La Direction continue d'aider les personnes à remplir ce document conformément aux exigences en matière de rapports, qui englobent l'information sur les marques d'identification des contenants.

Nous encourageons les personnes qui doivent remplir le « Rapport de suivi dans les 30 jours » à consulter l'article vedette « Rapport d'accidents dans les 30 jours : Quoi de neuf? » publié dans le *Bulletin de nouvelles TMD* de l'hiver 2002-2003. Nous vous remercions de nous aider à recueillir l'information sur les accidents nécessaire à la fabrication de contenants sécuritaires.

Note : Le *Bulletin de nouvelles TMD* de l'hiver 2003-2003 est accessible en ligne à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/tmdl/bulletin/menu.htm.

Contenants	Marques d'identification	
WAGON-CITERNE	INFORMATION INCOMPLÈTE	INFORMATION COMPLÈTE
Marque du wagon-citerne	TDGX	TDGX
Numéro du wagon-citerne	123456	123456
Spécification		112J340W
Date de construction (mm/aaaa)		03/2003
Date de qualification de la citerne (mm/aaaa)	05/2005	05/2005
Date de la qualification du matériel de service (mm/aaaa)		04/2004
Capacité (gal)		20 930
Capacité (L)		79 250
Charge maximale (lb)		202 200
Charge maximale (kg)		91 700
Masse à vide (lb)		60 800
Masse à vide (kg)		27 600
Marques de sécurité		DANGEREUX À INHALER
Numéro d'exemption DOT ou Numéro de permis spécial DOT		Numéro DOTE ou Numéro DOT SP
Numéro de permis de niveau de sécurité équivalent de TC		Numéro SR
BOUTEILLE À GAZ	INFORMATION INCOMPLÈTE	INFORMATION COMPLÈTE
Marquage de la spécification (suivi de la pression de service, en bars)	TC-4BAM	TC-4BAM17
Date de fabrication (mm/marque de l'inspecteur/aa)		081A0196 ou 04'symbole'98
Numéro de série du fabricant		123245
Marque de fabrique déposée du fabricant ou le symbole		M1234
Marque de requalification (mm/marque de l'installation de requalification/aa)		08 AB1 06 ou 04 'symbole' 08
Capacité en eau (L)		450
Autres marques (s'il y a lieu)		
- Température de service en degrés Celsius		ST 100 C
- Masse à vide (kg)		20
- Masse (kg)		15
- Expansion élastique de rejet (mm)		*
- Longueur du tube plongeur (mm)		4
* - ne s'applique pas à ce type de bouteille à gaz		
BAC-CITERNE	INFORMATION INCOMPLÈTE	INFORMATION COMPLÈTE
Spécifications	UN31A	UN31A/Y/03/03/CAN/4.267/11973/28090
Numéro de série		1403679
Numéro de module		5134098
Masse brute (lb)		6 180
Masse brute (kg)		2 809
Capacité (gal)		295
Capacité (L)		1 340
Masse à vide (lb)		580
Masse à vide (kg)		263
Date du premier essai		03/03
Matériau		304 ACIER INOXYDABLE
Épaisseur minimale du matériau		CALIBRE 10 - 3,2 MILLIMÈTRES
Date du nouvel essai		R 09/05 33-19
CAMIONS-CITERNES ET REMORQUES D'APPOINT	REMORQUE PRINCIPALE INFORMATION INCOMPLÈTE	REMORQUE PRINCIPALE INFORMATION COMPLÈTE
Marques de spécification de la citerne	TC 306	TC-306-AL CRUDE
Assembleur ou fabricant de la citerne		ABC Engineered Products
NETC ou NICF* (présent sur les nouvelles citernes depuis août 2002)		12345 (NICF)
Date de certification (date de fabrication)	1997	03/1997
Numéro de série du fabricant de la citerne		2AEAPRBNZ000123
Capacité de la citerne par compartiment	27 000	17 000/10 000 LITRES (deux compartiments)
Marques d'essais/examens (date, épreuve, installation)	Visuel/Fuite	03/06VK762
Configuration du véhicule		Camion porteur
* NETC = Numéro d'enregistrement de Transports Canada et NICF = Numéro d'identification de conception du fabricant		
	REMORQUE D'APPOINT INFORMATION INCOMPLÈTE	REMORQUE D'APPOINT INFORMATION COMPLÈTE
	407	TC-407
		Speciality Tanks Ltd
		Z-03-762-14-06 (NETC)
	2 000	01/2000
		3DEFTHZ000324
	16 000	16 000 LITRES
		08/05PVIK762
		Remorque

Une invitation à mettre à l'essai une application Web en vue d'un « Rapport de suivi dans les trente jours »

Un « rapport de suivi dans les trente jours » doit être rédigé si la quantité de marchandises dangereuses rejetées excède celle qui figure dans le tableau de la partie 8 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. En réaction aux demandes effectuées par les entreprises et afin de faciliter le compte rendu, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses conçoit actuellement une application Web pour permettre aux entreprises intéressées de déposer en direct le « rapport de suivi dans les trente jours ».

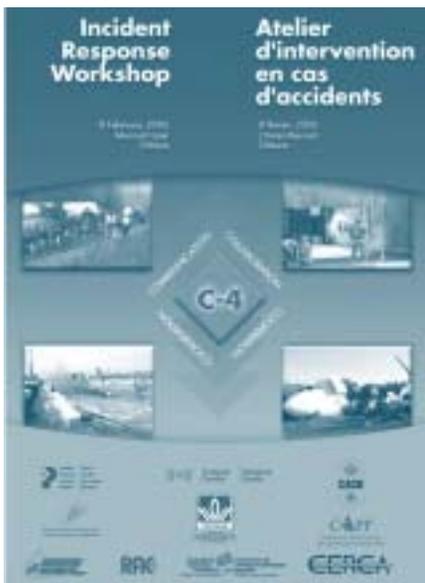
Pour le moment, plusieurs entreprises de la région d'Ottawa ont été sélectionnées pour contribuer à l'évaluation et à l'amélioration d'une version antérieure de l'application Web. La Direction générale sollicite les parties intéressées qui désireraient participer à un essai limité de l'application en direct. Si c'est le cas pour vous ou votre entreprise, veuillez communiquer avec Jonathan Rose par courriel à rosej@tc.gc.ca ou par téléphone au 613 990-1142.

Toutes les suggestions d'amélioration et tous les commentaires reçus seront documentés et pris en considération dans les versions ultérieures de l'application Web.

Atelier d'intervention en cas d'accidents – Le 8 février 2006

par Fred Scaffidi

Introduction



Transports Canada, l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques et autres associations de l'industrie et du commerce ont présenté un atelier d'intervention à l'hôtel Marriott d'Ottawa, le 8 février 2006. Le thème de l'atelier était « Collaboration - Coopération - Coordination – Communication ». Il visait à examiner les rôles, les responsabilités et les capacités des divers organismes d'intervention lors d'accidents majeurs impliquant le transport des marchandises dangereuses.

Les interventions lors d'accidents majeurs dans le domaine des transports mettant en cause des marchandises dangereuses sont effectuées dans un environnement aussi complexe que dynamique. Un grand nombre d'organismes des secteurs public et privé se rendent sur les lieux d'un accident, chacun ayant son mandat, ses pouvoirs et ses priorités. Des expériences antérieures ont démontré que des interventions réussies se fondent sur une bonne collaboration, coopération, coordination et communication entre tous les intervenants (communément appelés « C-4 »).

L'intervention à un grand nombre d'accidents majeurs dans les dernières années a entraîné des discussions entre Transports Canada et plusieurs associations industrielles en ce qui concerne l'avantage de se rencontrer en dehors du contexte d'un accident réel pour encourager le C-4.

L'atelier comprenait :

- le rassemblement de représentants des secteurs public et privé pour discuter des rôles, des responsabilités et des capacités de chacun;
- la détermination des points en litige et des mesures de suivi possibles.

Participation



Quatre-vingt délégués ont participé à l'atelier, soit des représentants de la communauté de première intervention (pompiers, policiers), du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux/territoriaux ainsi que des associations industrielles. Des représentants de chaque organisme ont fait des présentations. Après chaque présentation, les participants avaient l'occasion de poser des questions. Quelques-uns des points marquants des présentations sont présentés ci-dessous.

Gouvernement fédéral



M. Edgar Ladouceur, Transport des marchandises dangereuses, s'adresse aux participants.

Des représentants de Transports Canada (Directions générales du transport des marchandises dangereuses, de la sécurité ferroviaire, de l'aviation civile et de la sécurité maritime), du Bureau de la sécurité des transports, d'Environnement Canada, de Ressources naturelles Canada et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, ont fait des présentations. En général, le rôle du gouvernement fédéral sur les lieux d'accidents est de s'assurer que des mesures sécuritaires, efficaces et à temps sont prises afin de protéger la vie, la santé, la propriété et l'environnement. Cette protection est possible grâce aux outils législatifs offerts à chaque organisme tout en respectant les autorités compétentes qui existent au sein des différents ministères fédéraux et des divers échelons du gouvernement. Tel que souligné lors de l'atelier, la question de la gestion ou de la coordination de l'intervention dans le cadre d'un accident est complexe et l'expérience a démontré qu'on ne peut y répondre qu'au fur et à mesure qu'un accident se déroule. En fait, selon un grand nombre de participants, les interventions réussies dans le cadre d'accidents majeurs reposent davantage sur l'unification des efforts et des ressources se fondant sur le partage de l'information et la création de consensus que sur l'action unilatérale d'un seul organisme.

Gouvernement provincial



M. Terry Wallace, Gouvernement de l'Alberta, s'adresse aux participants.

L'accent a été mis sur les rapports immédiats d'accidents et les mesures prises par chaque province une fois que les autorités provinciales sont avisées. Chaque province possède son propre système interne pour traiter les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses et peut souvent envoyer des inspecteurs sur les lieux très rapidement. Par exemple, la province de l'Alberta peut envoyer des enquêteurs ou des inspecteurs sur les lieux, superviser les mesures correctives et effectuer un examen de conformité environnementale. Les autorités provinciales doivent toujours être informées dans de tels cas.

Il est intéressant de constater que la province de Québec a récemment renforcé sa *Loi sur la protection civile* afin de permettre une meilleure coordination des ressources du gouvernement provincial lorsque des urgences surviennent.

Communauté de première intervention



Les services de police et d'incendie sont souvent les premiers organismes d'intervention qui arrivent sur les lieux d'un accident. Les membres des services d'incendie sont formés pour prendre des mesures à l'égard des matières dangereuses selon les normes de la *National Fire Protection Association*. Des techniciens sont principalement disponibles dans les grands centres urbains bien qu'ils puissent l'être dans des zones rurales, au besoin. Bien qu'il soit important de savoir ce que les membres des services d'incendie peuvent accomplir, il est également important de savoir qu'ils ne sont pas là pour nettoyer des déversements ni pour accepter la responsabilité relativement à l'obtention de ressources (p. ex. des entrepreneurs) pour remplir leurs fonctions sur les lieux. Leur besoin de formation et d'aide en matière

d'intervention dans le domaine des matières dangereuses est ressorti parmi les messages importants lors des présentations des services de police et d'incendie.

La présentation du coroner a fait ressortir les conflits possibles pouvant survenir sur les lieux d'un accident. Par exemple, une requête de la part du coroner voulant que les personnes décédées ne doivent pas être déplacées (aux fins de preuves) sur les lieux d'un accident peut entrer en conflit avec les activités des intervenants qui pourraient devoir déplacer les corps afin de procéder à des mesures correctives. La présentation du coroner a également mis en évidence un phénomène appelé « CSI Effect » selon lequel les résultats de laboratoire sont attendus en moins de quelques minutes (comme à la télévision!) alors que de tels résultats peuvent nécessiter en fait des jours ou des semaines d'attente. La perception du public ne représente pas souvent la réalité de l'intervenant.

Communauté industrielle



M. Terry Litchfield, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, s'adresse aux participants en tant que modérateur de l'atelier.

Les représentants des organismes suivants ont procédé à des présentations : l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, l'Institut canadien des engrais, la Corporation d'intervention d'urgence des gaz liquéfiés de pétrole, l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, le Producteur de gaz comprimé/Praxair, l'Institut canadien des produits pétroliers, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, l'Alliance des entrepreneurs canadiens en intervention d'urgence, l'Association des chemins de fer du Canada et l'Alliance canadienne du camionnage/Association de camionnage de l'Ontario.

En règle générale, les présentations faisaient ressortir l'état de préparation de l'industrie et les atouts qui peuvent être apportés sur les lieux d'un accident. La compétence, le personnel et l'équipement de l'industrie sont essentiels à la résolution d'un accident. Les présentations ont illustré le thème global selon lequel l'industrie assume ses responsabilités en matière de transport des marchandises dangereuses et qu'elle déploie des ressources importantes qui permettront d'atteindre le but qui consiste à prévenir et, le cas échéant, à limiter les déversements non planifiés. Par le mécanisme de l'association industrielle, les ressources propres à une entreprise peuvent être utilisées pour aider une autre entreprise, au besoin. Ce mécanisme augmente la portée et l'efficacité de l'intervention pour le bien de tout le monde.

À partir des discussions et des recommandations faites durant l'atelier, les initiatives suivantes sont examinées :

- Les cartes mémoires en format de poche à l'intention des premiers intervenants – elles ont été suggérées comme un outil pour évaluer rapidement une situation.
- L'article paru dans un bulletin relativement à l'atelier de C-4 – écrit et publié dans le bulletin TMD et affiché sur le site Web de Transports Canada afin d'accroître la sensibilisation.
- La création d'une vidéo – on a suggéré de concevoir une vidéo de formation soulignant les problèmes entourant les activités d'intervention d'urgence lors d'accidents majeurs mettant en cause des marchandises dangereuses.
- La brochure des premiers intervenants – cette brochure vise à fournir un outil supplémentaire aux premiers intervenants afin qu'ils puissent évaluer rapidement une situation relativement aux indications de danger, aux documents d'expédition, à l'exigence d'un plan d'intervention d'urgence (PIU), etc.
- Le troisième congrès sur le TMD qui aura lieu à l'automne 2007 aura une session sur l'intervention en cas d'accidents qui sera dédiée à l'intervention et aux interactions des premiers répondants lors d'accidents impliquant des marchandises dangereuses.

Les participants ont conclu que l'atelier avait atteint ses buts. Merci beaucoup à tous ceux et celles qui ont contribué au succès de cet événement. Nous comptons sur votre présence en grand nombre lors du troisième congrès sur le TMD qui aura lieu à Ottawa, à l'hôtel Marriott, les 15 et 16 octobre 2007. Si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez communiquer avec monsieur Edgar Ladouceur par courriel (ladouce@tc.gc.ca) ou par téléphone au 613 998-6540 ou avec monsieur Fred Scaffidi par courriel (scaffif@tc.gc.ca) ou par téléphone au 613 991-9394.

Comment faut-il choisir son entrepreneur en intervention d'urgence ?

par Ève Poirier

Plusieurs marchandises dangereuses requièrent un plan d'intervention d'urgence avant leur demande en transport. Certaines compagnies n'ont pas toutes les ressources nécessaires et doivent faire appel aux services d'un entrepreneur en intervention d'urgence afin de répondre aux exigences de la partie 7, Plan d'intervention d'urgence, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Comment faut-il s'y prendre pour choisir le bon entrepreneur en intervention d'urgence ? Rien de bien différent que lors de l'achat d'une voiture! Il s'agit de bien identifier ses besoins au départ.

Dans un premier temps, quelles sont les marchandises dangereuses identifiées dans votre plan d'intervention d'urgence ? Quels sont les contenants utilisés en vue de leur transport ? Quels sont les équipements nécessaires pour intervenir lors d'un incident impliquant l'une de ces marchandises dangereuses ? Et finalement, quelle est la formation appropriée requise ?

Une fois vos besoins identifiés, il faut magasiner ! Plusieurs points doivent être vérifiés afin de vous assurer d'une capacité d'intervention efficace et adéquate de la part de votre entrepreneur.

L'équipement disponible est-il approprié pour les marchandises dangereuses identifiées préalablement dans votre plan d'intervention d'urgence si une intervention s'avérait nécessaire ? Est-ce que votre entrepreneur fait une vérification et/ou une maintenance périodique de l'équipement ? Est-ce que votre entrepreneur documente cette vérification ?

La formation ! Est-ce que chaque membre de l'équipe d'intervention d'urgence possède une formation approfondie de la marchandise dangereuse ? Est-ce que chaque membre possède une formation pertinente sur toutes les mesures correctives pouvant être réalisées sur les lieux d'un incident, tel que l'échantillonnage de l'air, l'évaluation des dommages du contenant, le colmatage, le transfert, la neutralisation, etc. Existe-t-il un plan de formation ? Ces formations sont-elles bien documentées ?

Et les exercices ? Quelle est la fréquence établie pour les exercices ? Quel type d'exercices sont effectués ? Exercice sur table ? Simulation? Qui est impliqué lors de ces exercices ? Ces exercices sont-ils documentés ?

Les différents points à vérifier sur votre liste varieront en fonction de vos besoins identifiés préalablement. Une fois votre vérification terminée, vous serez en mesure d'évaluer la capacité d'intervention de chaque entrepreneur offrant leurs propres services. Il est important de documenter ces vérifications afin de démontrer la capacité d'intervention d'une tierce personne identifiée dans votre plan d'intervention d'urgence.

Peu importe votre motivation pour retenir les services d'un entrepreneur, vous êtes toujours responsable de la bonne mise en œuvre de votre plan d'intervention d'urgence et des mesures correctives apportées sur les lieux d'un incident.

Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web de l'Alliance canadienne des entrepreneurs en intervention d'urgence (CERCA) : <http://www.ccpa.ca/Issues/Transportation/CERCA.asp>.

————— **Bon magasinage!** —————

L'étendue d'un déraillement : pourquoi est-ce intéressant ?

par Michèle Provencher

Le 23 avril 1999, un train de Via Rail qui roulait vers l'est sur la voie principale nord de la subdivision Chatham du Canadien National, à Thamesville, en Ontario, est arrivé à la hauteur d'un aiguillage en position renversée, a traversé sur la voie principale sud et a déraillé. Le train est ensuite entré en collision avec des wagons immobilisés sur une voie adjacente. Ces wagons étaient tous chargés de nitrate d'ammonium.

D'après les résultats du rapport d'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada, « l'entreposage prolongé de certaines marchandises dangereuses dans des wagons immobilisés sur des voies adjacentes à des voies principales, où la vitesse des trains n'est pas limitée et où circulent des trains de voyageurs, a occasionné des risques inacceptables pour les personnes, la propriété et l'environnement ».

De ce fait, ce déraillement a fait ressortir quatre facteurs importants :

- la durée pendant laquelle des wagons de marchandises dangereuses immobilisés demeurent à un endroit précis;
- la proximité de ces wagons de marchandises dangereuses immobilisés par rapport à la voie principale;

- la vitesse du train, qui pourrait avoir une incidence sur l'étendue du déraillement et la probabilité d'une collision avec des wagons;
- la population à risque (dans ce cas, les passagers de trains de voyageurs, toutefois, les personnes qui vivent ou qui travaillent à proximité, auraient pu être à risque).

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses et l'industrie continuent de percevoir les marchandises dangereuses, surtout celles à délai de livraison critique, comme des chargements à expédier. Antérieurement, cette activité était régie par la Commission canadienne des transports. Aujourd'hui, des pratiques de longue date sont en place dans l'industrie grâce à la circulaire DG-1 de l'Association des chemins de fer du Canada.

La circulaire DG-1, intitulée « *Pratique recommandée pour la manipulation sécuritaire de wagons chargés de matières dangereuses accusant un retard de transit sur la propriété du chemin de fer* » a été mise à jour le 30 juin 2005 à la suite des recommandations du groupe de travail établi par le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses¹. La circulaire

exige que les marchandises dangereuses, telles que les substances à température contrôlée de la classe 4.1 ou 5.2, soient déplacées aussi rapidement que possible. La circulaire comprend également les distances de la voie d'attente aux résidences et aux lieux de regroupement ainsi que la distance qui sépare la voie d'attente et la ligne principale (quinze mètres en ce qui concerne les marchandises dangereuses des classes 1, 2, 3, 6 et 7 et huit mètres pour celles des classes 4, 5, 8 et 9).

En novembre 2005, un contrat a été octroyé à TranSys Research Ltd. pour examiner de façon approfondie les collisions et les déraillements de trains en Amérique du Nord, évaluer le risque de heurter des wagons de marchandises dangereuses immobilisés sur une voie d'évitement à proximité d'une ligne principale et formuler des recommandations pour réduire les risques connexes en insistant particulièrement sur l'étendue du déraillement et la vitesse du train. Un comité directeur composé de représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, le Canadien National, le Chemin de fer Canadien Pacifique, le Centre de développement des transports et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses supervise le projet. Il devrait être terminé d'ici la fin de l'année 2006.



2 décembre 1997, subdivision Laggan (Colombie-Britannique)



23 avril 1999, Thamesville (Ontario)



21 février 2003, Belleville (Ontario)



6 janvier 2005, Graniteville (Caroline du Sud)



3 août 2005, Lake Wabamun (Alberta)

¹ Le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses doit conseiller le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur diverses questions liées au transport des marchandises dangereuses. Le Comité compte 25 membres. Les membres actuels proviennent de secteurs ou d'organismes précis intéressés au transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

Partenariat CN avec nos clients

par Jean Ouellette

Depuis 1992, les Prix de manutention sécuritaire du CN sont décernés chaque année aux clients du CN qui font circuler au moins cent wagons-citernes de marchandises dangereuses sur son réseau nord-américain et qui respectent les normes établies, et cela en fonction du nombre total d'envois réglementés pour toutes leurs installations. L'objectif du programme de Prix de manutention sécuritaire est de souligner les réalisations exceptionnelles de nos clients.

Pour déterminer l'admissibilité à un prix, le CN tient compte des fuites ne résultant pas d'un accident constatées sur des wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses ou des résidus de marchandises dangereuses. Dans le secteur, on utilise l'expression « fuite ne résultant pas d'un accident » pour désigner un wagon-citerne qui présente une fuite sans avoir été en cause dans un accident. Nos clients et les membres de notre personnel font équipe afin d'assurer la sécurité de l'exploitation sur une base quotidienne. Les Prix de manutention sécuritaire du CN récompensent des clients pour la rigueur et les précautions dont ils font preuve dans la manutention des marchandises dangereuses. Nos clients

travaillent fort pour faire de la sécurité leur priorité, tout comme nous.

Les Prix de manutention sécuritaire font partie intégrante du programme de Gestion responsable^{MD} au CN, lequel vise l'amélioration continue du rendement dans les domaines de la santé et de la sécurité, de l'environnement et de la sûreté; ils s'inscrivent également dans le cadre de TransCAER, une initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence. Le CN est un partenaire très actif de ce programme au Canada, avec l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, et aux États-Unis, avec l'American Chemistry Council.

Les prix sont décernés aux sociétés qui respectent les seuils établis ci-après, selon leur nombre total de wagons de marchandises dangereuses, toutes installations confondues. Les clients du CN qui expédient au moins cent wagons-citernes chargés par année civile sont automatiquement pris en compte dans le programme. Pour déterminer l'admissibilité d'une entreprise, le CN tient compte du nombre de fuites ne résultant pas d'un accident (wagon chargé ou contenant des résidus) constatées sur des wagons de marchandises dangereuses. Les fuites ne résultant pas d'un accident sont « imputées » aux expéditeurs mentionnés sur les documents d'expédition. Pour mériter un Prix de manutention sécuritaire, les clients ne doivent pas dépasser le nombre maximal de fuites ne résultant pas d'un accident indiqué dans le tableau ci-dessous.

Nombre de wagons-citernes chargés expédiés	Prix d'or Nombre de fuites ne résultant pas d'un accident	Prix d'argent Nombre de fuites ne résultant pas d'un accident	Prix de bronze Nombre de fuites ne résultant pas d'un accident
100 à 4 999	0	Non admissible	Non admissible
5 000 à 9 999	0	1	Non admissible
10,000 et plus	0	1	2

Le CN a remis ses Prix de manutention sécuritaire 2005 à ces 93 expéditeurs de marchandises dangereuses au Canada et aux États-Unis.

A N Resources Inc.	LYONDELL CHEMICAL COMPANY
Afton Chemical Corporation	Mitsubishi Gas Chemical America, Inc.
Agrium Inc.	Moose Jaw Asphalt Inc.
Air Liquide Canada	Multichem Inc.
Air Liquide USA Llc	Murphy Oil Corporation
Air Products and Chemicals, Inc.	Nalco Chemicals
Airgas Carbonic	NGL Supply Co. Ltd.
Ameropan Oil Corporation	NORFALCO SALES INC.
Ashland, Inc.	NOVA Chemicals
Border Chemical Company Limited	Osmose, Inc.
BP Products North America	PETRESA
Brenntag Canada Inc.	PETROMONT SOC EN COMMANDITE
Canada Colors and Chemicals Limited	Pine Lake Corn Processors LLC
Canadian Enetrprise Gas Products Ltd	Pioneer
Canexus Chemicals Canada L.P.	Plains Marketing Canada L.P.
Chemtura Corporation	Pope & Talbot Ltd, Mackenzie Pulp Operations
Citgo Petroleum Corporation	PotashCorp.
Crosstex Energy Services	PPG Industries, Inc.
Cyro Industries	PRAXAIR
Cytec Industries, Inc.	PREMCOR USA
Dynea USA Inc.	Provident Energy Trust

EKA CHEMICALS	Quadra Energy Trading Ltd.
Elbow River Marketing Lp	Reagent Chemical & Research, Inc.
Epco Cabon Dioxide Products Inc.	Rhodia Inc.
Federated Coop Ltd	ROYSTER CLARK NITROGEN
GE Petrochemicals	SemStream L.P.
Georgia-Pacific Resins, Inc.	Shell Oil Company
Gibson Energy Ltd.	Simplot Canada Limited
Hexion Specialty Chemicals, Inc.	Southern Chemical Corporation
Honeywell International, Inc.	Statoil ASA
Hydrite Chemical Company	Stepan Company
IMTT Saint Rose Terminal	Sun Chemical Corporation
Ineos Fluor Americas Llc	Sunoco, Inc.
INTERNATIONAL CHEMICAL CO	Targa Midstream Services
INTERNATIONAL COMMODITIES EXPORT CO	TEMBEC Inc - Chetwynd / Three Nations Ventures
Invista (Canada) Company	Terminaux Canadiens Canterm Inc
Irving Oil Limited	TERRA INDUSTRIES, Inc.
JLM Chemicals	Texpar Energy Llc
Kemiron	The Dow Chemical Company
Keyera Energy	The International Group, Inc.
Kinder Morgan Liquid Terminals Llc	Tidal Energy Marketing Inc.
Kinetic Resources (LPG)	Ultramar LTD
KOCH NITROGEN COMPANY	United Bio Energy LLC
Koppers, Inc.	VFT Canada Inc
LANXESS	Williams Olefins, L.L.C.
LBC Baton Rouge LLC Sunshine Terminal	WRR ENVIRONMENTAL SERVICES CO INC.
Lucite International, Inc.	

Bouteilles à gaz comprimé de l'ONU : seront-elles universelles?

par Zenon Lewycky

La rupture d'une bouteille à gaz comprimé peut causer des blessures graves ou mortelles à des personnes et endommager des biens. La plupart des pays développés, dont le Canada, ont promulgué une réglementation stricte qui régit la conception, la fabrication et l'utilisation de bouteilles à gaz comprimé. Les exigences de cette réglementation font en sorte que les bouteilles à gaz comprimé utilisées au Canada sont très sécuritaires et robustes, et que les défaillances sont extrêmement rares.

La plupart des pays exigent actuellement que les bouteilles utilisées dans leur administration respective soient fabriquées et approuvées conformément à leur propre réglementation. La plupart des pays n'autorisent pas l'utilisation de bouteilles approuvées par une autorité étrangère. C'est le cas aux États-Unis où, à peu d'exceptions près, seules les bouteilles du département des Transports (US DOT) sont autorisées. C'est également le cas au Canada, où parmi les bouteilles fabriquées depuis 1993, seules celles de Transports Canada (TC) sont autorisées. C'est aussi le cas en Europe, où les bouteilles doivent être autorisées en vertu de la réglementation en vigueur dans chaque pays, ou doivent être

approuvées conformément à la directive sur les équipements sous pression transportables de l'Union européenne (UE). Ce matériel est indiqué à l'aide de la marque « π ».

Le cadre en place permet à chaque pays de régler la sécurité des bouteilles à gaz comprimé à un niveau et d'une manière qu'il juge adéquats, et d'appliquer convenablement ces exigences aux bouteilles utilisées à l'intérieur de ses frontières. Cette approche alourdit toutefois le fardeau de quiconque souhaite transporter du gaz comprimé d'un pays à un autre ou se servir d'une bouteille dans plus d'un pays. En effet, chaque pays où une bouteille serait utilisée doit en approuver le recours. (De nombreuses bouteilles de TC utilisées au Canada ont reçu l'approbation du département des Transports, (US DOT) ce qui signifie qu'elles peuvent également être utilisées aux États-Unis).

Les Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses des Nations Unies représentent un règlement type qui vise à faciliter l'harmonisation des exigences réglementaires entre les pays de façon à promouvoir la sécurité, sans pour autant imposer un obstacle indu au commerce international. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) de Transports Canada est étroitement harmonisé à maints égards avec ces Recommandations. Celles-ci ont été publiées pour la première fois en 1956, mais ce n'est qu'au moment où leur douzième édition a été publiée, soit en 2000, que les recommandations sur le transport du gaz comprimé en bouteille y ont été intégrées. En 2000, les petits emballages, les grands récipients pour vrac (GRV) et les citernes amovibles qui avaient été fabriqués selon les caractéristiques des recommandations de l'ONU et étaient identifiés à l'aide du symbole de l'ONU étaient utilisés couramment et acceptés par les organismes de réglementation des quatre

coins de la planète pour le transport de marchandises dangereuses. En ce qui concerne les emballages de l'ONU, les organismes de réglementation des pays utilisateurs de bouteilles à gaz comprimé jugent suffisante l'approbation réglementaire accordée par les pays fabricants.

Pourquoi s'est-il écoulé un délai aussi long avant que les recommandations de l'ONU sur les bouteilles ne soient mises en place? Les exigences techniques sur la fabrication de bouteilles de l'ONU sont assez normatives et détaillées. Il a fallu consacrer de nombreuses années de travail pour conclure une entente sur les exigences liées à la fabrication de bouteilles harmonisées à l'échelon international, et pour publier les premières normes ISO sur la fabrication de bouteilles. Les recommandations sur la fabrication de bouteilles de l'ONU s'inspirent des normes ISO.

Par contre, l'harmonisation des exigences techniques ne constitue qu'un volet de ce qui est requis pour qu'une bouteille de l'ONU soit jugée « universelle ». Pour qu'une bouteille soit acceptée à grande échelle, les pays utilisateurs doivent conclure que l'homologation d'une bouteille par le pays fabricant ou tout autre pays est suffisante. Certains organismes de réglementation expriment des réserves quant à l'acceptation d'une homologation accordée par un pays étranger pour ce qui est d'un conteneur dont la défaillance pourrait entraîner de graves conséquences. Il est vrai que la fabrication de bouteilles s'effectue désormais dans les pays en développement, où la surveillance peut ne pas correspondre aux normes occidentales. Les membres des comités de l'ONU rédigent le texte des recommandations sur les bouteilles mises à l'essai pour attirer la confiance nécessaire et y intègrent des dispositions. Ils veulent ainsi évaluer et approuver la conformité de systèmes à leur égard. Cependant, en dernier ressort, c'est à chaque pays qu'incombe la responsabilité de déterminer, au moment d'adopter les recommandations de l'ONU sur les bouteilles et de les intégrer à sa propre réglementation, s'il doit approuver les bouteilles de l'ONU utilisées dans sa propre administration ou s'il accepterait l'approbation de bouteilles par le pays fabricant ou tout autre pays.

Qu'en est-il à l'heure actuelle? On ignore si des bouteilles de l'ONU sont fabriquées de nos jours. De plus, on ne connaît aucun pays qui dispose d'une réglementation sur les bouteilles à gaz, où l'homologation par un pays fabricant étranger d'une bouteille selon les exigences de l'ONU suffit à qualifier celle-ci aux fins de son utilisation.

Aux États-Unis, le département des Transports (US DOT) a publié, le 9 mars 2005, une *Notice of Proposed Rulemaking* (avis public concernant l'établissement de règlements) (HM 220E). Le département a alors proposé l'adoption de bouteilles de l'ONU aux fins de leur utilisation aux États-Unis. Il a aussi mentionné qu'il lui incombait d'approuver chaque fabricant de bouteilles de l'ONU à être utilisées au pays. Enfin, il a suggéré que chaque bouteille de l'ONU utilisée aux États-Unis porte la marque d'approbation du pays. La période de commentaires pour l'avis HM 220E a pris fin le 6 septembre 2005. Aucun autre avis n'a encore été émis par le département des Transports (US DOT) quant à cette question.

Au Canada, TC a dirigé un groupe de travail relevant du comité responsable de la Norme CSA B339 pour procéder à l'ébauche d'un texte en vue des nouvelles normes qui

s'appliqueront à la fabrication de bouteilles de l'ONU et à leur utilisation au Canada. Les travaux sont maintenant bien avancés, mais jusqu'à présent, la plupart des participants ont préféré attendre d'avoir une indication plus ferme de la façon dont les approbations relatives aux bouteilles de l'ONU seront mises en œuvre dans d'autres pays, notamment aux États-Unis, avant de présenter les exigences canadiennes sous leur forme définitive. La politique américaine sur la reconnaissance des approbations liées aux bouteilles de l'ONU est susceptible de trouver son pendant au Canada.

Instructions techniques de l'OACI 2005-2006

L'édition de 2005-2006 des Instructions techniques de l'OACI et ses additifs (Doc 9284-AN/905 du 18 mars 2005 et du 30 juin 2005) tiennent compte des modifications apportées aux prescriptions relatives aux matières infectieuses de la 13^e édition révisée du Règlement type de l'ONU et de certaines prescriptions de la 14^e édition révisée. Ces prescriptions ont été élaborées en collaboration avec des experts de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et d'autres experts techniques dans les domaines du transport, de l'emballage et de la santé. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le site Web suivant: <http://www.tc.gc.ca/AviationCivile/commerce/MarchandisesDangereuses/guidance.htm>

Instructions d'emballage

Les instructions d'emballage qui figurent dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ont fait l'objet d'un examen approfondi par le groupe de travail sur les marchandises dangereuses de l'OACI. Cet examen s'est traduit par la proposition de révisions pour la conception et le contenu des instructions d'emballage. Les instructions qui s'appliquent aux classes 3, 4, 5, 8 et 9 ainsi qu'à la division 6.1 ont été examinées. Les autres instructions, quant à elles, sont déjà cohérentes avec celles comprises dans les Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses des Nations Unies.

En conséquence, le groupe de travail sur les marchandises dangereuses amorce une consultation publique avant d'envisager d'intégrer les instructions révisées dans l'édition de 2009-2010 des Instructions techniques. On incite les utilisateurs de celles-ci (expéditeurs, responsables de la réglementation, transporteurs, formateurs, etc.) à examiner les instructions d'emballage proposées et présentées dans le document de consultation, et à transmettre leurs suggestions et commentaires en remplissant le sondage prévu à cette fin avant le **22 mars 2007**. Pour de plus amples renseignements, prière de consulter le site Web suivant : <http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/PackingInstructionsMain.cfm>

Nouveaux numéros UN et Plans d'intervention d'urgence (PIU)

par John A. Read et Réjean Simard

L'obligation d'avoir un Plan d'intervention d'urgence (PIU) est énoncée à l'article 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Pour déterminer si cette exigence s'applique à une marchandise dangereuse déterminée, il est nécessaire de consulter l'annexe 1 du règlement. Si une marchandise dangereuse possède un indice à la colonne 7 de l'annexe 1, cet indice est la quantité limite au-delà de laquelle un PIU est exigé pour cette marchandise dangereuse. Un PIU n'est pas exigé lorsqu'il n'y a pas d'indice figurant à la colonne 7 de l'annexe 1.

Toutefois, comme de nouveaux numéros UN sont ajoutés aux Recommandations des Nations Unies tous les deux ans, il est probable qu'il y aura toujours quelques nouvelles appellations réglementaires (numéros) qui ne seront pas incorporées à l'annexe 1 du règlement.

Étant donné qu'il est permis d'utiliser ces nouvelles appellations réglementaires (numéros) sur un document d'expédition au Canada, comment peut-on déterminer si un plan d'intervention d'urgence est exigé si le nouveau numéro UN n'est pas encore incorporé à l'annexe 1 ?

Dans ce cas, pour chaque nouvelle appellation réglementaire (numéro) qui n'existe pas dans le règlement, la classification en vertu du règlement actuel doit être déterminée (normalement une tâche assez simple) et, en utilisant l'appellation réglementaire (numéro) au règlement actuel, l'expéditeur vérifierait à l'annexe 1 si un PIU est exigé. Dans l'affirmative, la nouvelle appellation réglementaire (numéro) exigerait également un PIU.

Pour simplifier ceci, vous trouverez ci-contre une liste de numéros UN attribués à ces nouvelles appellations réglementaires (numéros) qui exigent un PIU, et l'indice porté à la colonne 7 en regard de chacun. Attention : La liste inclut la 14^e édition des Recommandations des Nations Unies.

L'explication quant à la manière de procéder concernant les nouvelles appellations réglementaires (numéros) qui ne se trouvent pas encore à l'annexe 1 sera officialisée dans le règlement (modification n° 6) au moyen d'un nouveau paragraphe 7.1(7), ci-dessous :

(7) Toute matière pour laquelle un plan d'intervention d'urgence serait exigé lorsque sa classification est déterminée conformément à la partie 2, Classification, exige un plan d'intervention d'urgence lorsque sa classification est déterminée conformément aux Instructions techniques de l'OACI, au Code IMDG ou aux Recommandations des Nations Unies, tel qu'autorisé à l'article 1.10 de la partie 1.

Les questions concernant les PIU devraient être adressées à Réjean Simard, au 613 991-9396, simarrj@tc.gc.ca ou à Edgar Ladouceur, au 613 998-6540, ladouce@tc.gc.ca.

NOUVEAUX NUMÉROS UN ET GROUPES D'EMBALLAGE EXIGEANT UN PIU AVEC LEUR INDICE PIU

NUMÉRO UN ET GROUPE D'EMBALLAGE	INDICE PIU
UN3361, GE II	1 000
UN3362, GE II	1 000
UN3364, GE I	75
UN3365, GE I	75
UN3366, GE I	75
UN3367, GE I	75
UN3368, GE I	75
UN3369, GE I	75
UN3370, GE I	75
UN3375, GE II	1 000
UN3376, GE I	75
UN3380, GE I	75
UN3381, GE I	1 000
UN3382, GE I	1 000
UN3383, GE I	1 000
UN3384, GE I	1 000
UN3385, GE I	1 000
UN3386, GE I	1 000
UN3387, GE I	1 000
UN3388, GE I	1 000
UN3389, GE I	1 000
UN3390, GE I	1 000
UN3391, GE I	1 000
UN3392, GE I	1 000
UN3393, GE I	1 000
UN3394, GE I	1 000
UN3395, GE I	1 000
UN3396, GE I, II	1 000
UN3397, GE I, II	1 000
UN3398, GE I, II	1 000
UN3399, GE I, II	1 000
UN3401, GE I	1 000
UN3402, GE I	1 000
UN3403, GE I	1 000
UN3404, GE I	1 000
UN3413, GE I, II	1 000
UN3414, GE I, II	1 000
UN3421, GE II	1 000
UN3433, GE I	1 000
UN3439, GE I	1 000
UN3440, GE I	1 000
UN3448, GE I, II	1 000
UN3449, GE I	1 000
UN3450, GE I	1 000
UN3461, GE I	1 000
UN3462, GE I	1 000
UN3464, GE I	1 000
UN3465, GE I	1 000
UN3466, GE I	1 000
UN3467, GE I	1 000
UN3468	1 000
UN3471, GE II	1 000



ALERTE

Intervention lors d'incidents mettant en cause des mélanges d'alcools et de produits pétroliers

Transports Canada et la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA) du Département des transports des États-Unis (US DOT) procèdent actuellement à une évaluation de la nécessité d'apporter des changements aux descriptions d'appellation réglementaire des mélanges alcool-essence pour veiller à ce qu'ils soient facilement identifiables et pour guider les intervenants d'urgence lors de l'utilisation de la mousse antialcool. Entre-temps, Transports Canada et la PHMSA recommandent l'utilisation d'une mousse antialcool pour combattre les incendies mettant en cause des mélanges de carburant dont on sait qu'ils contiennent ou peuvent contenir de l'alcool, comme les mélanges éthanol-essence.

Au cours des dernières années, différents mélanges de produits pétroliers avec des alcools sont devenus de plus en plus accessibles. Ces mélanges peuvent inclure des solvants organiques inflammables non polaires (non miscibles dans l'eau), comme le toluène, le xylène et l'essence, ainsi que d'autres mélanges avec différents alcools polaires (miscibles dans l'eau).

Dans le cas des mélanges qui contiennent un pourcentage élevé d'alcool (comme l'éthanol) et un faible pourcentage (au plus 5 p. 100) de produits pétroliers (comme l'essence), l'appellation réglementaire suivante doit être utilisée :

ALCOOLS, N.S.A., classe 3, UN1987, (mélange d'alcool avec un produit pétrolier représentant **jusqu'à 5** p. 100 du contenu). Le Guide des mesures d'urgence 2004 (GMU2004) fait référence à ces matières dans le Guide 127 où les recommandations d'intervention en cas d'incendie font adéquatement référence à l'utilisation d'une mousse antialcool. <http://www.tc.gc.ca/canutec/erggmul/pageguide.aspx?guide=127>

Dans le cas des mélanges qui contiennent un pourcentage élevé d'alcool **et plus de 5** p. 100 de produits pétroliers, ou dans le cas des mélanges qui contiennent un pourcentage élevé de produits pétroliers et un faible pourcentage d'alcool, l'appellation réglementaire suivante doit être utilisée :

LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A., classe 3, UN1993. Le GMU2004 fait référence à ces matières dans le Guide 128 où les recommandations d'intervention en cas d'incendie font référence à l'utilisation de mousse régulière. Cette recommandation convient pour les liquides pétroliers inflammables et pour les mélanges de produits pétroliers contenant moins de 10 p. 100 d'alcool. Toutefois, dans le cas des mélanges qui contiennent plus de 10 p. 100 d'alcool, la mousse régulière s'avérera inefficace comme moyen d'intervention en cas d'incendie.

C'est pour cette raison que tout en faisant la révision de l'information du GMU2000 pour la préparation du GMU2004, on a modifié le Guide 128 pour y inclure une précaution spéciale à observer dans les interventions en cas d'incendies mettant en cause des mélanges de produits pétroliers avec des alcools, dont le contenu en alcool représente plus de 10 p. 100, de la façon suivante : <http://www.tc.gc.ca/canutec/erggmul/pageguide.aspx?guide=128>

ATTENTION : Pour des mélanges contenant un haut pourcentage d'alcool ou autre solvant polaire, une mousse antialcool pourrait être plus efficace.

Sommaire des guides recommandés du GMU2004 :

Concentration d'alcools	Concentration de produits pétroliers	Appellation réglementaire	Numéro UN	Numéro de guide du GMU2004	Précaution spéciale à observer en cas d'incendie
Élevée (de 95 à 100 p. 100)	Faible (de 0 à 5 p. 100)	ALCOOLS, N.S.A.	1987	127	Une mousse antialcool est recommandée.
Élevée (moins de 95 p. 100)	Faible (mais plus de 5 p. 100)	LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A.	1993	128	ATTENTION Une mousse antialcool pourrait être plus efficace.
Faible (moins de 10 p. 100)	Élevée (de 90 à 100 p. 100)	LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A.	1993	128	Utiliser une mousse régulière ou une mousse antialcool.
Faible (mais plus de 10 p. 100)	Élevée (mais moins de 90 p. 100)	LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A.	1993	128	ATTENTION Une mousse antialcool pourrait être plus efficace.

La *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA) du Département des transports des États-Unis (US DOT) a récemment publié une ALERTE DE SÉCURITÉ concernant les mesures d'intervention lors d'incidents mettant en cause des mélanges d'éthanol et d'essence. Cette alerte porte sur le mélange E85, le plus courant de ces carburants (qui contient 85 p. 100 d'éthanol et 15 p. 100 d'essence). Comme il est décrit précédemment, l'appellation réglementaire de ce mélange est LIQUIDES INFLAMMABLES, N.S.A., (éthanol, essence) UN1993. Le GMU2004 fait référence à ces matières dans le Guide 128, et comme ce mélange est composé à plus de 10 p. 100 d'ALCOOLS, il est donc recommandé aux intervenants d'urgence de **se conformer** à l'**AVERTISSEMENT** qui figure sous la section INCENDIE sous MESURES D'URGENCE, et d'utiliser une mousse antialcool pour combattre les incendies mettant en cause le mélange E85. À titre de solution de rechange, et conformément à ce qui figure dans l'alerte de sécurité du DOT des États-Unis, on peut utiliser le Guide 127 du GMU2004 dans lequel l'utilisation d'une mousse antialcool est recommandée pour tous les cas (voir http://hazmat.dot.gov/E-85_042606.pdf).

Pour de plus amples renseignements sur le mélange E85, veuillez consulter la publication suivante, intitulée *Handbook for Handling, Storing, and Dispensing E85*, publiée par le Département de l'énergie des États-Unis. On peut consulter ce document en ligne à l'adresse suivante : http://www.e85fuel.com/pdf/e85_technical_booklet.pdf.

Le tableau qui suit présente un résumé des propriétés de l'éthanol carburant E85; ces propriétés sont énumérées dans le tableau 1 de la publication susmentionnée.

Tableau 1 – Propriétés de l'éthanol carburant

Propriété	Commentaires
Densité de la vapeur	La vapeur d'éthanol, comme la vapeur d'essence, est plus dense que l'air et a tendance à s'accumuler dans les endroits bas. Toutefois, la vapeur d'éthanol se dissipe rapidement.
Solubilité dans l'eau	L'éthanol carburant se mélangera à l'eau; cependant, à des concentrations assez élevées d'eau, l'éthanol se séparera de l'essence.
Contenu énergétique	Pour des volumes identiques, l'éthanol contient moins d'énergie que l'essence. Sur une base énergétique, 1,0 gallon de E85 est équivalent à 0,72 gallon d'essence.
Visibilité de la flamme	Une flamme d'éthanol carburant est moins brillante qu'une flamme d'essence, mais est facilement visible à la lumière du jour.
Gravité spécifique	L'éthanol pur et les mélanges d'éthanol sont plus lourds que l'essence.
Conductivité	L'éthanol et les mélanges d'éthanol conduisent l'électricité. L'essence, au contraire, est un isolateur électrique.
Rapport stœchiométrique air / carburant	Le mélange E85 a besoin de plus de carburant par livre d'air que l'essence; il ne peut donc pas être utilisé dans un véhicule conventionnel.
Toxicité	L'éthanol est moins toxique que l'essence ou le méthanol. Il n'y a pas de composés carcinogènes dans l'éthanol pur. Toutefois, comme de l'essence est utilisée dans le mélange, le mélange E85 est considéré comme étant potentiellement cancérigène.
Inflammabilité	À basse température (32° F), la vapeur du mélange E85 est plus inflammable que la vapeur d'essence. Toutefois, à des températures normales, la vapeur du mélange E85 est moins inflammable que l'essence, en raison de sa température d'auto-ignition plus élevée.

Les bouteilles à gaz comprimé en matériau composite de Luxfer ne sont pas conformes

par Pascal Verville

Luxfer Gas Cylinders (Luxfer) a informé Transports Canada que certaines bouteilles à gaz comprimé armées de fibres de carbone, fabriquées dans son usine de Riverside en Californie, n'ont pas été fabriquées et mises à l'essai conformément aux exigences réglementaires qui s'appliquent.

Les bouteilles en question ont été conçues pour être utilisées dans des appareils respiratoires autonomes (ARA) ou dans des fusils à balles de peinture (marqueurs). Elles portent la mention « TC-SU 5134 », mais n'ont pas été soumises au processus d'autofrettage et n'ont pas fait l'objet d'essais hydrostatiques, tel qu'indiqué sur le permis. Selon Luxfer, les bouteilles visées sont marquées des dates de l'essai initial, de mai à septembre 2005.

Pour remédier au problème, Luxfer a mis au point un plan pour récupérer et retester les bouteilles visées. Luxfer a envoyé des avis écrits aux propriétaires et aux utilisateurs connus. De plus, Luxfer a affiché des communiqués et des renseignements permettant d'identifier les bouteilles, ainsi que des numéros de séries et de l'information concernant la récupération des bouteilles, dans la base de données de son site Web (www.luxfercylinders.com/ctest).

Toute bouteille portant la marque « TC-SU 5134 » et un numéro de série inclus dans la base de données du site de Luxfer susmentionné n'est pas conforme aux modalités du permis et doit être mise hors fonction jusqu'à ce que des mesures correctrices approuvées par Luxfer soient prises. Il est possible de communiquer avec Luxfer pour prendre entente, au 951 341-5293.

Nombre d'appels		<h2>CANUTEC</h2> <p>du 1^{er} novembre 2005 au 30 avril 2006</p>	Appels d'urgence par endroit	
Technique	5 153		<h3>Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses*</h3> <p>Classe 1 - Explosifs 10</p> <p>Classe 2 - Gaz comprimés 70</p> <p>Classe 3 - Liquides inflammables 84</p> <p>Classe 4 - Solides inflammables 11</p> <p>Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques 20</p> <p>Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses 22</p> <p>Classe 7 - Matières radioactives 3</p> <p>Classe 8 - Matières corrosives 118</p> <p>Classe 9 - Produits divers 6</p> <p>NR - Non réglementées 48</p> <p>Chargement mixte - 5</p> <p>Inconnu - 7</p> <p>* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.</p>	Colombie-Britannique
Règlement	1 968	Alberta		42
Information	4 400	Saskatchewan		4
Autre	3 224	Manitoba		12
Total	14 745	Ontario		106
Appels d'urgence	316	Québec		81
		Nouveau-Brunswick		6
		Nouvelle-Écosse		6
		Île-du-Prince-Édouard		0
		Terre-Neuve-et-Labrador		3
		Territoires du Nord-Ouest	1	
		Yukon	1	
		Nunavut	1	
		États-Unis	6	
		International	0	
Source des appels d'urgence		Appels d'urgence par modes de transport		
Expéditeur	6	Routier	76	
Services d'incendie	91	Ferroviaire	67	
Corps policiers	23	Aérien	4	
Contracteur Hazmat	5	Maritime	5	
Destinataire	1	Pipeline	0	
Transporteurs	72	Non transport	163	
Utilisateurs	35	Multimodal	1	
Producteurs	10			
Gouvernement	23			
Citoyens	17			
Laboratoire	2			
Centre d'urgence	5			
Groupe aide mutuelle	2			
Service ambulancier	2			
Centre anti-poison	6			
Distributeur / détail	4			
Hôpital	8			
Autres	4			