

[Accueil](#) > [Transports Canada](#) > [Publications](#) > [Transport des marchandises dangereuses](#) > [Bulletin de nouvelles TMD](#) > Été 2009



Été 2009

**Marchandises
dangereuses**

[Page d'accueil du Bulletin
de nouvelles TMD](#)

[Page d'accueil du TMD](#)

ISSN 0828-5039 Vol. 29 No 1 No de l'entente 2182971



Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Dans ce Numéro

[Éditorial](#)

[Tmd - Atelier pour les inspecteurs - octobre 2008](#)

[la Loi de 1992 sur le TMD modifiée](#)

[Démarches en matière de formation nationale](#)

[À quelle édition des normes ou des exigences se conformer?](#)

[Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord 2008](#)

[Mise à jour sur les contraventions](#)

[Transport de UN1999 GOUDRONS LIQUIDES](#)

[Vérification sur place de la pompe de chlore autoréfrigéré du Chlorine Institute](#)

[Modification de la norme sur les wagons-citernes et autres contenants servant au tmd par chemin de fer](#)

[Qu'est-ce que le risque, et comment peut-on le gérer?](#)

[Colloque sur l'intervention CBRNE de Transports Canada](#)

[Expiration de la clause de droits acquis des citernes non normalisées](#)

[Rapport sommaire des accidents de 2008](#)

[ALERTE](#)

Stats CANUTEC

TP 2711 F
06/2009

Le Bulletin de nouvelles est publié deux 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 613 990-1148 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
330 rue Sparks, Tour C, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0N5

Rédactrice en chef

Véronique Tessieer
(VERONIQUE.TESSIER@tc.gc.ca)

Conception graphique

Yvan Meloche
(YVAN.MELOCHE@tc.gc.ca)
N° de l'entente 1786407

Auteurs/Contribution à cette édition

Edgar Ladouceur - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Ray desjardins - Inspecteur TMD - Région des Prairies et du Nord

Marie-France Dagenais - Directrice générale, Direction générale du TMD

Marc Grignon - Direction de la conformité et d'intervention,
Direction générale du TMD

Nicole Noccey - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

Marc Schram - Inspecteur TMD - Région de l'Ontario

Jean-Pierre Gagnon - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

Manuel Kotchounian - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

Eve Poirier - Spécialiste en mesures correctives - Région du Québec

Julie Prescott - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

David Lamarche - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

Michèle Provencher - Direction de recherche, évaluation et systèmes,
Direction générale du TMD

Fred Scaffidi - Direction de la conformité et d'intervention,
Direction générale du TMD

Lindsay Jones - Direction de recherche, évaluation et systèmes,
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

Zenon Lewycky - Direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur générale
M.F. Dagenais 613-990-1147 (MARIE-FRANCE.DAGENAIS@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires

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

Conformité et interventions

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

Recherche, évaluation et systèmes

G. Oliver, Directeur 613-990-1139 (GEOFFREY.OLIVER@tc.gc.ca)

Législation et règlements

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

Publications: 613-990-1148 Fax: 613-993-5925

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
Moncton 1 866-814-1477 Fax: 506-851-7042
Courriel : TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

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 : TDG-TMDPNR@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.

Modifications à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses :

Le Projet de Loi C-9, une loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des

marchandises dangereuses, a finalement reçu la sanction royale de la Chambre des communes le 14 mai 2009. La mise en vigueur des dispositions législatives, par décret, aura lieu à la mi-juin. Vous voulez en savoir plus ? Lisez l'article à la page 4.

Éditorial

Bienvenue à ce numéro d'été 2009 du Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses. Je tiens d'abord à vous signaler que nos efforts ont finalement porté fruit : le projet de loi a été adopté! En effet, depuis le 16 juin 2009 la *Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* est en vigueur. Mais notre travail ne s'arrête pas là. Nous devons maintenant retrousser nos manches, car la nouvelle loi entraîne des changements, qui, de fil en aiguille, auront un effet sur plusieurs aspects du transport des marchandises dangereuses. Notre article vedette fait un survol de ce qui nous attend. Et n'oubliez pas de rester à l'écoute, nous vous tiendrons au courant des nouveaux développements.

Par ailleurs, je suis certaine que les autres articles de cette édition vous seront enrichissants et utiles. Vous trouverez dans les pages qui suivent plusieurs articles sur les événements notables de la dernière année, des articles d'intérêt plus général et des articles contenant des renseignements importants sur les normes et les modifications réglementaires. Sur ce, je vous rappelle que vos suggestions et vos questions sont les bienvenues et je vous souhaite bonne lecture et surtout, bon été!

Véronique Tessier

Transport des marchandises dangereuses - Atelier pour les inspecteurs – Vers l'avenir, Kelowna, octobre 2008

par Ray Desjardins et Edgar Ladouceur

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* 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 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*, 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.

Le *Manuel des Inspecteurs* de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses est le principal outil utilisé pour fournir aux inspecteurs l'orientation et les conseils dont ils ont besoin pour appliquer de façon sécuritaire et professionnelle un programme de conformité à la fois équitable, efficace, efficient, cohérent et transparent. Le *Manuel* définit les pouvoirs, les obligations

et les fonctions de l'inspecteur; l'organisme dont relève l'inspecteur; la stratégie et les politiques pour mettre en œuvre le programme de conformité; les préalables nécessaires pour acquérir et conserver les compétences d'inspecteur; les mesures et les moyens mis en place pour assurer la sécurité et protéger la santé de l'inspecteur ainsi que les façons dont on évalue l'application du programme. Le *Manuel* est un document qui vit et respire et qui fait continuellement l'objet d'examens et de modifications dans un effort visant à faire en sorte que le *Manuel* reflète les initiatives, les stratégies, les politiques et les exigences réglementaires gouvernementales nouvelles ou révisées, tout en demeurant une source d'information pertinente pour les inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions quotidiennes.

Un atelier national s'adressant aux inspecteurs s'est déroulé sur une période de trois jours en octobre 2008 à Kelowna, où l'on a présenté une formation à jour portant sur le *Manuel* afin de veiller à ce que tous les inspecteurs soient à jour et à ce qu'ils connaissent bien le but et le contenu du *Manuel*. L'atelier a également permis d'examiner les résultats et les recommandations d'un examen de l'amélioration de la qualité interne effectué en 2007 par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses en ce qui concerne l'utilisation quotidienne du *Manuel des Inspecteurs* de la part des inspecteurs de partout au Canada. Des experts en la matière ont également présenté des séances sur des études de cas et des leçons apprises par suite d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses dans le but de tenir les inspecteurs au courant et de leur fournir les outils et les connaissances nécessaires pour que le programme de transport des marchandises dangereuses continue d'aller de l'avant.

D'après les commentaires de 63 participants à l'atelier, ce dernier a été un franc succès. Par conséquent, on prévoit présenter un autre atelier s'adressant aux inspecteurs nationaux en 2010.

EN VEDETTE

La Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

par Marie-France Dagenais

Comme vous le savez sûrement déjà, *la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a reçu la sanction royale le 14 mai 2009 et est entrée en vigueur le 16 juin 2009. La nouvelle loi se penche toujours sur la prévention d'incidents au cours de la manutention, la demande de transport, le transport et l'importation de marchandises dangereuses et elle permet aussi d'élargir l'envergure de la capacité de réponse du gouvernement du Canada en cas d'incident, menaçant la sécurité et la sûreté, mettant en cause des marchandises dangereuses.

Les points saillants des modifications touchant à la sécurité comprennent, entre autres :

- Changer la définition de rejet de marchandises dangereuses,
- Renforcer et solidifier le programme de Plans d'intervention d'urgence,
- Permettre qu'un inspecteur puisse inspecter tout endroit (avec un mandat s'il s'agit également d'une résidence) où ont lieu des activités de fabrication, de réparation ou de mise à l'essai de contenants,
- Modifier la notion d'importateur pour préciser qui est la personne responsable des marchandises dangereuses au Canada,
- Changer les permis de niveau de sécurité équivalent, qui deviennent des certificats d'équivalence, et ajouter la notion de certificat temporaire pour remplacer les estoppels.

De plus, la nouvelle loi établit des exigences de sûreté lors de la manutention, la demande de transport, le transport et l'importation de marchandises dangereuses. Les nouvelles dispositions législatives du programme de prévention et d'intervention seront fondées sur certains termes, par exemple :

- Exiger des plans et des formations de sûreté,
- Permettre l'utilisation de mesure de sûreté et d'arrêt d'urgence,
- Permettre au Règlement d'exiger qu'il y ait un suivi des marchandises dangereuses en transport et qu'il y ait signalement si elles sont perdues ou volées,
- Renforcer le programme de plans d'intervention d'urgence actuel pour y prévoir des mesures tant pour l'intervention lors d'incidents de sûreté que lors d'accidents mettant en cause des marchandises dangereuses,
- Exiger des habilitations de sécurité pour les camionneurs qui transportent des marchandises dangereuses (Cette partie entrera en vigueur ultérieurement).

Ces autorités permettront donc à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses d'élaborer de nouvelles politiques et de nouveaux règlements, tout en ayant recours à notre processus de consultation déjà en place, pour renforcer la capacité du gouvernement à améliorer la sécurité et la sûreté des Canadiens en ce qui a trait au transport de marchandises dangereuses.

Vous pouvez obtenir une copie de *la Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* à la page Web suivante : <http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Docid=3944893&file=4>.

Pour toutes questions sur la nouvelle loi, n'hésitez pas à communiquer avec moi, Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, par téléphone au 613-990-1147, ou par courriel à marie-france.dagenais@tc.gc.ca ou avec Peter Coyles, par téléphone au 613-990-1156 ou par courriel à peter.coyles@tc.gc.ca.

À quelle édition des normes ou des exigences se conformer?

par Nicole Noccey

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* dicte que la conformité à certaines normes et exigences de l'Association canadienne de normalisation (CSA) et de l'Office des normes générales du Canada (ONGC ou en anglais *CGSB*) est requise. Le tableau à l'article 1.3.1 du *Règlement* présente ces normes et ces exigences et chaque entrée est accompagnée d'une date de publication. Enfin, il est clairement indiqué, dans l'ensemble des parties du *Règlement*, si la conformité à certaines normes et exigences est nécessaire et, le cas échéant, la référence est précisée. (Vous pouvez consulter le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/tmd.)

Ces normes et ces exigences sont mises à jour de façon périodique pour refléter des changements importants dans l'industrie ou dans la réglementation ou encore pour agir sur une question de sécurité.

Si les révisions à la norme ou à l'exigence ne sont pas nombreuses, l'organisme responsable de la norme peut choisir de publier une mise à jour ou un amendement plutôt que de republier la norme en entier. Ces mises à jour viennent remplacer certaines pages de la norme ou de l'exigence et sont disponibles par l'entremise de l'organisme responsable.

Toutefois, lorsque ces révisions sont plus importantes ou si des nombreuses années se sont écoulées depuis la publication d'une norme ou d'une exigence, l'organisme responsable de la

norme optera plutôt pour la publication d'une nouvelle édition.

Une fois publiés, les mises à jour, les amendements et les nouvelles éditions peuvent être obtenus de l'organisme responsable de la norme. Cependant, veuillez noter que l'édition de la norme ou de l'exigence qui est citée à l'article 1.3.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est celle qui est en vigueur et que les mises à jour et les amendements qui ne sont pas cités dans cette même partie du *Règlement* ne sont pas obligatoires.

À titre d'exemple, si l'édition de 2002 d'une norme est citée à l'article 1.3.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, alors la conformité à cette édition est exigée, et ce, même si l'édition de 2008 est disponible.

Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un spécialiste des contenants par fax, au 613-993-5925, ou à l'adresse courriel suivante : tdgcontainers-tmdcontenants@tc.gc.ca en écrivant « Normes » dans le champ « objet » de votre message.

Démarches en matière de formation nationale

par Marc Grignon

Suivant l'adoption de la modification n^o6 au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, les instructeurs du transport des marchandises dangereuses, avec la collaboration de deux inspecteurs chevronnés en transport de marchandises dangereuses, ont sillonné le pays au cours de la dernière année afin d'effectuer la mise à niveau nécessaire auprès des inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux. Pour veiller à ce que les modifications soient bien assimilées, les instructeurs ont travaillé avec acharnement au cours de la dernière année pour préparer du matériel de vulgarisation sur les nouvelles exigences réglementaires et pour en diffuser le contenu.

De mars 2008 à mars 2009, la division de la formation des inspecteurs et de la sensibilisation du public a offert de la formation à 476 inspecteurs, ces yeux et ces oreilles qui gardent l'industrie alerte et les Canadiens en sécurité. En effet, au cours de cette période, 31 formations ont été données. De ce nombre, 3 formations visaient les inspecteurs fédéraux, 9 visaient les changements entraînés par la modification n^o 6 et les 19 autres se sont penchées sur la formation des inspecteurs provinciaux/territoriaux pour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Transports Canada tient son mandat à cœur!

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada tient son engagement en offrant de la formation pour les acteurs dans le domaine; plus de 300 inspecteurs des quatre coins du pays ont reçu une formation sur le Règlement et d'autres la suivront au cours des prochains mois.

Cette collaboration entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires est un facteur clé lorsqu'il est question de renforcer la sécurité du public lors du transport de marchandises dangereuses.

Un gros merci à nos instructeurs et à la communauté des inspecteurs pour leur dévouement au programme. Bon travail!

Mise à jour sur les contraventions – Premières condamnations inscrites

par Marc Schram

Depuis la publication du dernier article sur les infractions aux règlements fédéraux sur le transport des marchandises dangereuses dans le *Bulletin sur le transport des marchandises dangereuses* (Automne 2007 – Volume 27, n^o 2 <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/automne2007.pdf>), d'importants événements ont eu lieu. En effet, les premiers avis d'infraction ont été remis et des condamnations ont été inscrites contre deux entreprises distinctes.

La *Loi sur les contraventions* instaure une procédure de poursuite simplifiée pour certaines infractions à une loi fédérale. Cette loi prévoit que les infractions qualifiées de « contraventions » peuvent être poursuivies par procès-verbal de contravention.

En novembre 2007, en raison des modifications apportées à la *Loi sur les contraventions*, plusieurs infractions à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ont été désignées comme des contraventions à la *Loi sur les contraventions*. Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses peuvent maintenant remettre une contravention à une personne ou à une société qui se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses d'une manière non conforme à la *Loi*.

Évidemment, la remise de contraventions ne constitue pas toujours la mesure d'application la plus appropriée ou souhaitée. On doit tenir compte de nombreux facteurs, entre autres les circonstances entourant l'événement, l'histoire et la probabilité d'application de la loi. Toutefois, la remise d'une contravention, plutôt que la poursuite par voie de procédure sommaire, consiste une autre option qui s'offre aux inspecteurs du transport des marchandises dangereuses. Le fait de recevoir une contravention permet aux défendeurs de plaider coupable, sans avoir à se présenter devant le tribunal. Ce procédé réduit les coûts pour le public, les tribunaux et le gouvernement. On continuera de poursuivre les infractions de nature plus sérieuse, où l'on cherche à imposer une pénalité plus importante, en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Il est à noter que les condamnations inscrites de cette manière pourraient servir dans le cas de poursuites ultérieures à des fins d'établissement de sentences si d'autres infractions sont commises. En tout, il y a seulement 21 types d'infractions énumérées dans le calendrier de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* selon les règlements de la *Loi sur les contraventions*. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il n'y a que 21 infractions ou circonstances différentes où une contravention peut être remise. Chaque formulation fait référence à un article précis de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* qui, pour sa part, s'applique à bon nombre d'articles différents du *Règlement* où l'on aborde plus de 200 infractions.

Il est possible de consulter la *Loi sur les contraventions* et son *Règlement*, ainsi que les brèves descriptions et les amendes connexes en ligne à l'adresse suivante :

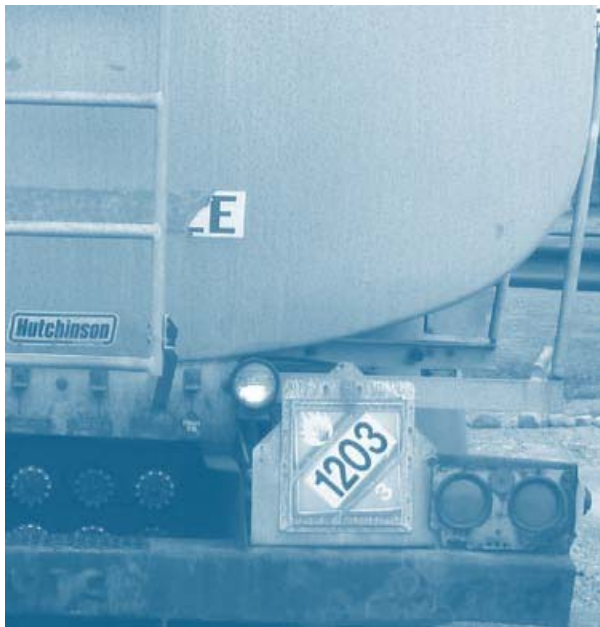
<http://laws.justice.gc.ca/fr/showtdm/cs/C-38.7>

Les amendes fixées commencent à 500 \$ jusqu'à concurrence de 1 000 \$. Cela ne comprend pas les frais d'avocat et les suramendes compensatoires applicables, qui s'ajoutent à l'amende fixée.

Dans les deux cas susmentionnés, on n'a pas contesté les contraventions et les entreprises en cause ont payé les amendes fixées dans les délais prescrits. Le total que devait payer une entreprise était supérieur à 1 000 \$ tandis que l'autre était de 1 890 \$. Les cas mettaient en cause des circonstances similaires où, au cours d'une inspection de routine, l'inspecteur a décelé des problèmes relativement aux non-conformités en vertu des parties 4 et 5 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Dans les deux cas, les grands contenants (des camions-citernes) utilisés n'affichaient pas les indications de danger réglementaires. Les cas mettaient en cause des plaques décolorées et trompeuses. Par ailleurs, les deux camions-citernes ne

respectaient pas la norme CSA B620-03, dont il est question à la partie 5, Conteneurs, car ils n'avaient pas fait l'objet des inspections et des mises à l'essai requises. Les inspecteurs de Transports Canada avaient précédemment mis en garde les deux entreprises en cause concernant des infractions semblables durant des inspections de routine. Évidemment, si on avait découvert ces deux infractions dans des circonstances différentes, notamment une collision, un déversement de produit ou des blessures corporelles, la remise d'une contravention n'aurait pas constitué la mesure d'application choisie.

Sans aucun doute, le recours aux contraventions s'avérera une méthode utile pour faire observer la *Loi* et le *Règlement* et promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses.



Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord 2008

par Marc Grignon

Des inspecteurs représentant quelque 52 états et provinces de l'Amérique du Nord sont entrés en compétition pour déterminer qui remporterait les honneurs lors du Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord à Houston, qui a eu lieu du 18 au 24 août 2008. C'est Daniel Slick, un inspecteur du Wisconsin, accrédité par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux à effectuer des inspections normalisées de niveau I, qui a finalement été couronné le « grand champion ». En effet, M. Slick a reçu le prix « Jimmy K. Ammonds Grand Champion Award » pour son rendement combiné dans 7 événements, dont l'inspection normalisée de niveau I, l'inspection de véhicule passager de niveau V et l'inspection de matières dangereuses et de transport de marchandises dangereuses.

M. Dan Armstrong, un inspecteur du ministère des Transports de l'Ontario a remporté le titre de pointage le plus élevé pour un participant canadien.

Pour celles et ceux dont le titre est « inspecteur de véhicules automobiles commerciaux », l'inspection de ces véhicules et d'autocars n'implique pas simplement de cocher les cases d'une

liste de contrôle; c'est gens sont à la première ligne lorsqu'il est question de sécurité routière. Des 52 inspecteurs routiers, autorisés par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux à effectuer des inspections normalisées de niveau I qui ont participé au 16^e Championnat annuel, 7 inspecteurs représentaient le Canada, 3 représentaient le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique, et 42 représentaient les États-Unis.

Chaque année, le Championnat rend hommage aux contributions importantes à la sécurité faites quotidiennement par les milliers d'inspecteurs dévoués et compétents. Le Championnat permet également à l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux de souligner le bon travail de tous les inspecteurs qui veillent à ce que nos voies routières soient sécuritaires pour tous. Enfin, l'événement permet aux inspecteurs de perfectionner leurs connaissances et leurs habiletés en offrant des formations qui ont trait à presque toutes les tâches de leur quotidien.

Le Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord est organisé chaque année par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux. C'est grâce à la participation active de l'industrie et aux commanditaires que l'événement est un tel succès. L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux est un organisme international sans but lucratif composé d'agents locaux, provinciaux, territoriaux, fédéraux et d'États en matière de sécurité des transporteurs routiers et de représentants de l'industrie américaine, canadienne et mexicaine. L'organisme a comme mission de promouvoir la sécurité des véhicules commerciaux et la sécurité par l'entremise d'une coalition d'application de la loi, de l'industrie et de décideurs. On trouvera plus de détails sur le Championnat en se rendant au site Web de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, à l'adresse suivante : www.cvsa.org.

Transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES, y compris les liants routiers et les cut backs bitumineux

par Julie Prescott et David Lamarche

Les modifications réglementaires ont généralement comme but de clarifier et simplifier les exigences réglementaires ou encore de mieux assurer la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. Suivant des modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, les permis de niveau de sécurité équivalent auparavant accordés pour l'utilisation de contenants non normalisés pour le transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES, tels que les goudrons liquides servant comme produits d'étanchéité, ne sont plus requis.

Des permis de niveau de sécurité équivalent pour le transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES, y compris les liants routiers et les cutbacks bitumineux, ne seront plus accordés ni renouvelés. Les modifications réglementaires n^o 6 et n^o 7 ont rendu possible la sélection de contenants non normalisés pour le transport de ces marchandises en conformité avec le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Quoique des permis de niveau de sécurité équivalent ne soient plus requis ou accordés pour permettre la sélection de contenants non normalisés, certaines exigences doivent tout de même être rencontrées. Ces exigences sont décrites ci-dessous pour les petits et les grands contenants.

PETITS CONTENANTS (capacité inférieure ou égale à 450 litres)

La disposition particulière n^o 89 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, en vigueur depuis le 7 février 2008, s'applique maintenant au transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES, lorsque le contenant sélectionné pour le transport a une capacité de 450 litres ou moins.

Disposition particulière 89

Malgré le paragraphe 5.12(1) de la partie 5, Contenants, jusqu'au 1^{er} janvier 2010, ces marchandises dangereuses peuvent être transportées à bord d'un véhicule routier ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur, dans de petits contenants, si les conditions suivantes sont réunies :

- a. les petits contenants sont des citernes en métal soudé;
- b. ils sont utilisés pour l'application de goudron liquide sur la chaussée ou à des structures en béton ou métallique et sont équipés à cette fin;
- c. ils sont conçus, construits, remplis, obturés, arrimés et entretenus de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique.

Comme mentionné ci-dessus, la disposition particulière n^o 89 prendra fin le 1^{er} janvier 2010. Une disposition équivalente sera toutefois incluse dans une nouvelle norme sur les petits contenants, norme qui sera citée en référence dans la partie 5, Contenants, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* suite à l'adoption d'une modification réglementaire en 2010.

De plus, si le GOUDRON LIQUIDE est inclus dans le groupe d'emballage III et possède un point d'éclair supérieur à 37,8 °C, il pourra être transporté dans un petit contenant non normalisé même après le 1^{er} janvier 2010. Cette exemption est définie à l'article 1.33 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Pour connaître la classification exacte du goudron liquide utilisé, il est suggéré de s'adresser directement au fournisseur ou au fabricant du produit.

GRANDS CONTENANTS (capacité supérieure à 450 litres)

Avec la modification n^o 7 au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, entrée en vigueur en août 2007, l'exigence particulière n^o 23 de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B621-03, *Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles, des citernes compartimentées et des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9*, s'applique maintenant à la sélection d'un grand contenant pour le transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES.

Exigence particulière 23

23 Les citernes doivent être :

- a. de spécification TC 406 brut, TC 406, TC 407, TC 412 ou TC 331; ou
- b. jusqu'au 1^{er} janvier 2016, une citerne non visée par une spécification et satisfaisant au chapitre 4, si :
 - i. les citernes ont été fabriquées avant le 1^{er} janvier 2007;
 - ii. au plus 15 ans se sont écoulés depuis la date de fabrication de la citerne ou, si cette date est inconnue, depuis le 1^{er} janvier 1996;
 - iii. les citernes sont inspectées, ont fait l'objet d'une mise à l'essai et d'une réépreuve et portent un marquage conformément aux exigences pertinentes relatives aux citernes TC 406 brut énoncées au chapitre 7 de la CSA B620-03; on peut utiliser une pression de 21 kPa (3 lb/po2) pour l'essai de pression; et
 - iv. une plaque d'identification en métal est apposée de façon permanente par l'installation qualifiée qui a effectué les essais sur laquelle figurent au moins :

1. les énoncés suivants : « Citerne hors spécification pour liquides inflammables » et « Inutilisable pour les marchandises dangereuses après le 1^{er} janvier 2016 » ou « Non-spec Flammable Liquids Tank » et « Not for Dangerous Goods Use after January 1, 2016 »;
2. la date de la première inspection ou du premier essai effectué conformément à l'alinéa b)(iii); et
3. le nom de l'installation qualifiée.

Cette exigence est équivalente aux conditions que comportaient les permis de niveau de sécurité équivalent auparavant accordés pour les grands contenants. Veuillez noter que d'après l'exigence particulière n^o 23, il faut soumettre la citerne à un examen visuel externe ainsi qu'à un essai d'étanchéité tous les 2,5 ans. De plus, il faut la soumettre à un examen visuel interne ainsi qu'à un essai de pression tous les 5 ans. Ces examens et essais doivent être réalisés par une installation inscrite auprès de Transports Canada selon la norme CSA B620-03. Un contenant non normalisé ayant une capacité supérieure à 450 litres doit donc satisfaire à l'exigence particulière n^o 23 pour être légalement utilisé pour le transport de UN1999, GOUDRONS LIQUIDES tels que les produits d'étanchéité pour la chaussée. Des permis de niveau de sécurité équivalent ne seront plus accordés.

Il n'est donc plus possible d'obtenir un permis de niveau de sécurité équivalent pour transporter dans un petit ou un grand contenant, des goudrons liquides utilisés comme produit d'étanchéité pour la chaussée, les fondations, etc. Les contenants doivent satisfaire à la disposition particulière n^o 89 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (pour les petits contenants) ou à l'exigence particulière n^o 23 de la norme CAN/CSA-B621-03 (pour les grands contenants), selon le cas.

On trouvera la liste des *Installations de citernes routières et amovibles inscrites conformément à la norme CSA B620-03* grâce au lien suivant :

<http://www.tc.gc.ca/tmd/contenant/citerne/citernes.aspx>.

Pour les questions concernant les exigences de la norme CAN/CSA-B621-03 ou les questions sur les installations qualifiées, veuillez vous adresser au surintendant du programme des citernes routières et amovibles, M. Kevin Green au 613-998-5270 ou par courriel à l'adresse suivante : kevin.green@tc.gc.ca.

Si vous avez des questions concernant la délivrance des permis de niveau de sécurité équivalent, veuillez communiquer avec Gabrielle Goulding au 613-990-1160 ou par courriel à l'adresse suivante : gabrielle.goulding@tc.gc.ca.

Vérification sur place de la pompe de chlore autoréfrigéré du Chlorine Institute

par Eve Poirier

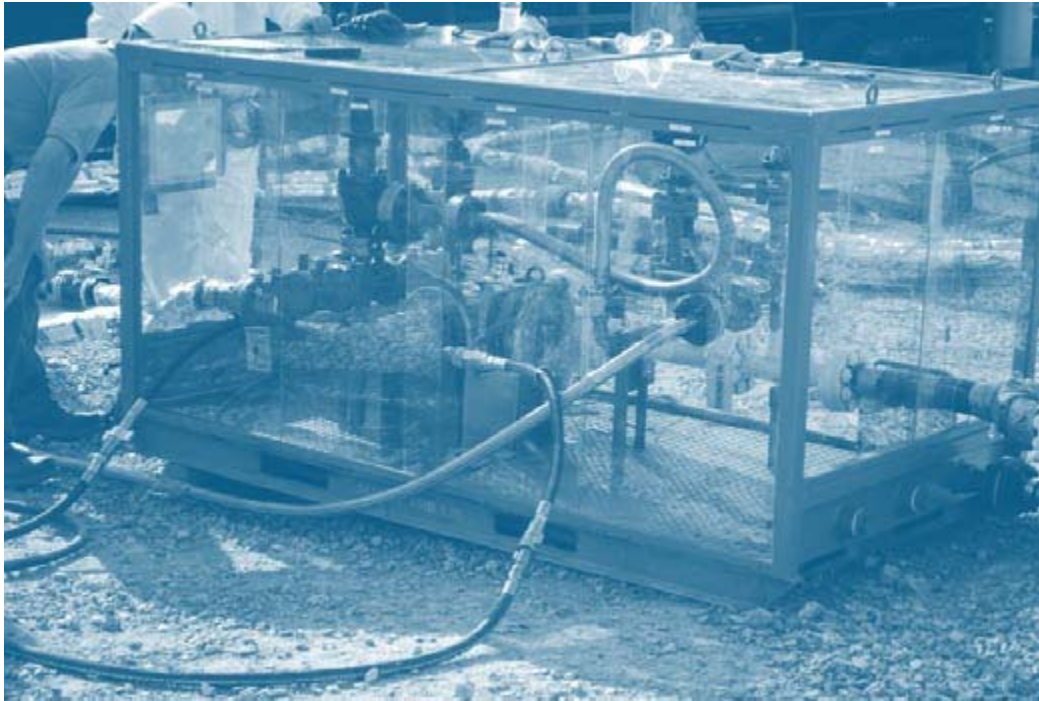
Jusqu'à tout récemment, il n'existait aucune technologie dans l'industrie pour retirer en toute sécurité le chlore autoréfrigéré d'un wagon-citerne percé sans passer des semaines sur les lieux d'un incident.

À la suite du déraillement de 1996 dans le Montana, où un wagon-citerne contenant 90 tonnes de chlore a été endommagé et du chlore gazeux s'est échappé dans l'atmosphère, le Chlorine

Institute a formé un groupe de travail chargé de découvrir des techniques et du matériel spécialisés.

Ce groupe de travail a depuis évolué et beaucoup de travail a été accompli en matière de nouvelles technologies et de techniques éprouvées sur le plan de la gestion d'incidents mettant en cause un wagon-citerne de chlore percé ou sérieusement endommagé.

Après plusieurs mois de remue-méninges et quelques possibilités à l'horizon, le groupe de travail sur la pompe a finalement trouvé un site qui permettrait un transfert sur place mettant en cause un véritable produit, à savoir du chlore liquide! À la fin, c'est un membre du Chlorine Institute, PPG, qui s'est avancé et qui a décidé de présenter l'exercice de vérification de la pompe, à son installation de traitement du sodium située en Virginie occidentale, en septembre 2008.



Pompe à chlore

L'un des principaux objectifs de la vérification de la pompe sur place consistait à étudier la procédure normale d'utilisation de la pompe de sorte que le Chlorine Institute dispose d'un document approfondi à jour aux fins d'utilisation ultérieure.

Bien sûr, il était également important de recueillir autant de renseignements techniques que possible à propos de la pompe, notamment sur la pression d'utilisation, le taux de fluage, le matériel d'emballage, etc. afin de mieux comprendre son efficacité et sa capacité.

Il était essentiel de prendre des notes sur le comportement de la pompe afin que nous puissions apporter les bonnes modifications, au besoin.

Le premier essai de la pompe n'a pas été aussi réussi que prévu. L'un des problèmes provenait du sceau du bout de la plaque de la pompe, ce qui était frustrant pour certaines personnes, car des difficultés semblables étaient survenues à Mercury, au Nevada, en 2000. Étant donné que des modifications avaient été apportées à la pompe, il n'était pas facile de déterminer le problème. Compte tenu de la situation, on effectuera d'autres essais sur un joint torique et/ou des joints d'étanchéité afin de déterminer les composantes qui peuvent supporter les conditions d'utilisation de la pompe.



Pompe démontée après le premier essai



Plaque frontale de la pompe et joint torique

Le deuxième essai de la pompe a constitué une tout autre expérience. Nous aurions pu entendre une mouche voler dans la tente de l'équipe de la documentation. Lorsque le temps fut venu d'obtenir les lectures de la pompe, on aurait dit qu'on demandait de connaître les signes vitaux d'un patient étendu sur une table d'opération et qui venait de subir une opération à cœur ouvert!

La vérification de la pompe a été un SUCCÈS.

Le Chlorine Institute a démontré la technologie. Il dispose maintenant de données techniques et peut aller de l'avant afin de rendre cet équipement spécialisé accessible dans un avenir rapproché.

Lorsque le rapport final du Chlorine Institute sera publié, on préparera un article en exposant le contenu qui sera publié dans le *Bulletin sur le transport des marchandises dangereuses*.

Enfin, je dois souligner le dévouement des personnes qui ont participé à la vérification sur place de la pompe. Les gens ont eu et ont toujours ce projet à cœur. Vous vous souvenez peut-être que septembre est la saison des ouragans dans certaines régions des États-Unis. Malgré le fait que beaucoup de membres du groupe ont été touchés par l'ouragan Ike, tous se sont manifestés dans l'espoir de faire fonctionner cette pièce d'équipement spécialisée dans le but de contribuer à garder les gens en sécurité lorsque des incidents surviennent.

Merci de m'avoir laissée participer à cette expérience unique. Ce fut une merveilleuse occasion d'apprendre.

Modification de la norme sur les wagons-citernes et autres contenants servant au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer

par Jean-Pierre Gagnon et Manuel Kotchounian

Au Canada, les exigences réglementaires concernant la construction, la modification, la qualification, l'entretien, la sélection et l'utilisation des contenants pour la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer se trouvent dans la norme CAN/CGSB 43.147-2005. Cette version de la norme a été adoptée en référence par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* le 20 février 2008, au moyen de la modification n^o 6.

À la suite de réunions du Comité de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) responsable de l'élaboration et de la mise à jour de la norme CGSB-43.147, un certain nombre de modifications ont été apportées à la version 2005, et l'ONGC a publié la modification n^o 1 de la norme CAN/CGSB 43.147-2005 en juillet 2008. Transports Canada prévoit proposer l'adoption de la norme modifiée en juillet 2008 au moyen d'une modification du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Comme toujours, la proposition de modifier le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sera publiée aux fins de commentaires dans la partie I de la *Gazette du Canada* avant d'entrer en vigueur.

Le tableau suivant est un résumé des modifications importantes présentées par la norme CAN/CGSB 43.147-2005-**Am.1**:

Section(s)	Sujet	Description de la modification
4.6.2	Mise à l'air libre	Préciser les dispositions relatives à la mise à l'air libre des wagons-citernes concernant les dispositifs de réglage de la pression qui fonctionnent comme prévu.
5.4.7	Système de management de la qualité	Préciser que les procédures doivent être prêtes pour documenter la mise à jour/les modifications mettant en cause le soudage à la citerne.
6.1	Marquage	Retirer l'adoption en référence des prescriptions concernant le marquage du nom des produits énoncées en 49CFR §172.330.
15.2 et 16.7	Fixation aux citernes	Mettre à jour les exigences relatives aux dispositifs de support et exiger des renforts en ce qui concerne tous les dispositifs de

		support du matériel de freinage pneumatique, conformément à la section 15 de l'appendice E du <i>Manual of Standards and Recommended Practices</i> (AAR M-1002) de l'Association of American Railroad (AAR).
25.5.4	Qualification des wagons cryogéniques	Ajouter des exigences relatives à la qualification des wagons-citernes utilisés pour contenir des liquides cryogènes.
25.5.7	Inspection de l'intégrité structurale	Au moment de la qualification des wagons-citernes, soustraire l'inspection des soudures des renforts des traverses pivots des exigences relatives à l'inspection de l'intégrité structurale. Cette mesure harmonise les règlements avec les permis canadiens ainsi qu'avec le permis spécial 12095 US DOT.
25.5.10.1	Inspection de la protection thermique	Établir un niveau de défauts acceptable dans les systèmes de protection thermique des wagons-citernes, conformément aux recommandations du groupe de travail du <i>Tank Car Committee</i> de l'AAR (voir Figure 1).
25.5.13	Ajustements aux protocoles d'inspection et d'essai	Permettre le recours à une évaluation de la fiabilité du service visant à ajuster les protocoles d'inspection et d'essai si elle est appuyée par une analyse de données recueillies systématiquement.
25.5.14	Qualification des wagons 113 et AAR 204W	Établir les exigences relatives à la première qualification des wagons-citernes de spécification 113 et AAR 204W.
25.7.3	Essais d'étanchéité	Préciser que les essais d'étanchéité relatifs à la qualification, à la modification ou à l'entretien du matériel de service sont considérés comme des épreuves non destructives et qu'ils doivent par conséquent se conformer à l'appendice T de la spécification AAR M-1002.
25.7.5	Ouverture des chemises	Exiger que les trous d'accès des chemises et des dispositifs de résistance à la perforation soient ramenés à leur condition « originale ».
30.8.4	Protection des discontinuités de fond	Soustraire les marchandises dangereuses de soufre fondu et à température élevée des exigences relatives à la protection des discontinuités de fond.
30.14.2	Chargement et déchargement des wagons-citernes	<ul style="list-style-type: none"> a. Préciser que le joint entre le matériel de service des wagons-citernes et l'équipement de déchargement doit être adéquat pour empêcher les fuites. b. Préciser la nécessité de déconnecter les boyaux de chargement ou de déchargement lorsque le chargement ou le déchargement est interrompu.
30.16.2	Aération du peroxyde d'hydrogène	Soustraire l'inspection des dispositifs d'aération en céramique du peroxyde d'hydrogène en ce qui concerne les wagons renvoyés après le déchargement.
31.1	Limites de remplissage des wagons-citernes	<ul style="list-style-type: none"> a. Permettre aux wagons-citernes (excluant les wagons servant à transporter des marchandises dangereuses de classe 2) de supporter jusqu'à 286 000 livres en intégrant les dispositions contenues dans le <i>Livre blanc</i> de Transports Canada/de la Federal Railroad Administration et la section 2.5 de la spécification AAR M-1002 – Cette mesure harmonise les règlements avec un certain nombre de permis canadiens. b. Établir une clause de droits acquis en ce qui concerne les wagons-citernes construits et exploités en vertu des

		permis canadiens SR-4949, SR-5144, SR-5206, SR-6753, SR-7677 et SR-7790.
7 et appendice E	Essai de résistance aux chocs des conteneurs-citernes	Préciser les dispositions d'ordre administratif de l' <i>essai de résistance aux chocs longitudinaux</i> et mettre à jour les exigences techniques pour qu'elles s'harmonisent avec la norme ISO 1496-3 Am. 1, en particulier avec les « variations de conception permises ».

Dans le cadre du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, Transports Canada vise à ce que les exigences réglementaires soient différentes de celles de la norme CAN/CGSB 43.147-2005-**Am. 1** en ce qui concerne les deux aspects suivants :

Section(s)	Sujet	Description de la modification
4.11.3 c.	Enregistrement des installations pour wagons-citernes	Retirer l'exigence selon laquelle un demandeur doit fournir la preuve qu'il est inscrit à l'AAR ou qu'il a obtenu une certification de celle-ci (selon le cas). L'exigence de Transports Canada relativement à l'inscription en ce qui concerne les installations de wagons-citernes fonctionnerait donc indépendamment de toute exigence de l'AAR à cet égard.
Nouveau paragraphe 4.6.4	Défauts de la citerne des wagons-citernes	Quantifier les limites et la portée au-delà desquelles certains types de défauts des citernes des wagons-citernes (notamment des bosses ou des ondulations) seraient considérés comme un danger pour la sécurité publique si les wagons-citernes devaient être transportés et s'ils présentaient ces défauts. Cette mesure permettra d'aborder une question de sécurité récemment soulevée par Transports Canada et qui n'a pas été abordée adéquatement dans la Norme.

Le texte intégral de la modification proposée au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sera affiché sur notre site Web lorsqu'il aura été publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Entre-temps, n'hésitez pas à communiquer avec Jean-Pierre Gagnon, surintendant, Wagons-citernes (jean-pierre.gagnon@tc.gc.ca), si vous avez des commentaires concernant les modifications proposées.

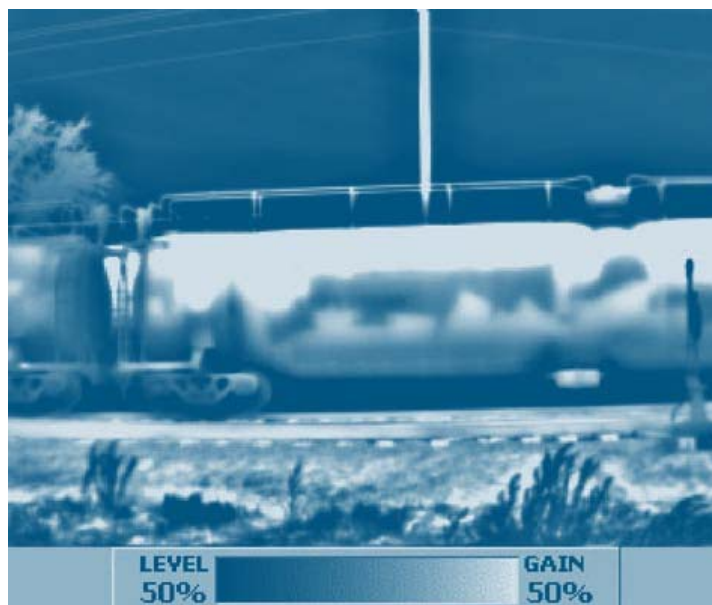


FIGURE 1 : Les inspecteurs de Transports Canada utilisent des caméras à imagerie thermique pour évaluer l'intégrité de la protection thermique des wagons-citernes. Cette image thermographique d'un wagon-citerne servant au transport de gaz de pétrole liquéfié montre des endroits où il y a des défauts dans le système de protection thermique.

Qu'est-ce que le risque, et comment peut-on le gérer?

par Michèle Provencher

« Les activités entreprises par une personne, un organisme ou un gouvernement comportent toutes un certain degré de risque. Toutes les activités exposent les gens ou les groupes à une perte éventuelle de quelque chose qui leur tient à cœur : leur santé, de l'argent, des biens, l'environnement, etc. » [Traduction]

Norme CAN/CGSB-Q850-97, Octobre 1997

« Le transport comportera toujours des risques. La façon dont nous gérons le risque – ou ce que nous faisons pour prévenir des incidents et des accidents de survenir en premier lieu; et ce que nous apprenons de ceux-ci lorsqu'ils surviennent – devient le centre logique et nécessaire de nos efforts. » [Traduction]

Allons de l'avant : Changer la culture de sécurité et de sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté, Transports Canada 2007 (TP 14678)

Comme le démontre la première citation, le fait de comprendre et de gérer le risque fait partie du travail de presque tous les organismes, et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ne fait pas exception. En tant que membres de la Direction de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada, nous sommes chargés de réduire les risques associés au transport et à la manutention des marchandises dangereuses à un niveau « raisonnable ». Mais, qu'entend-on par raisonnable? Quel est le seuil de sécurité? Et quels coûts est-il raisonnable d'imposer à la société et à l'industrie afin de réduire les risques?

Il est évident que le fait de répondre à ces questions, et d'entreprendre les analyses de rentabilité requises par les politiques réglementaires du gouvernement fédéral exige une excellente compréhension de ce que nous entendons par risque, et de la façon dont on peut le mesurer.

Le risque est une perte éventuelle : la probabilité de cette perte et la magnitude de la perte traduisent son importance. En fait, les gens quantifieront souvent le risque mathématiquement de la façon suivante :

Risque = Fréquence x Conséquence

où « fréquence » représente la probabilité de l'incident ou de la perte et « conséquence » représente la magnitude de la perte. La multiplication de ces deux éléments est logique.

La fréquence sert de facteur de pondération pour établir la conséquence : si l'incident est très peu probable (la fréquence est extrêmement faible) et si la conséquence est grande, le risque devrait être faible.

Dans la pratique, il est souvent difficile de trouver la fréquence ou la probabilité de l'incident, car l'information voulue n'a pas été recueillie dans le passé, et il est encore plus difficile d'en évaluer la conséquence. Cette expression sous-entend que le risque peut être exprimé d'un certain nombre de manières dépendamment de la façon dont on mesure la conséquence : le risque pourrait être

exprimé en perte d'argent, en surface contaminée, en effets sur la santé, etc. Un incident mènera souvent à une combinaison de conséquences qui ne peuvent pas toutes être évaluées au moyen d'une seule unité de mesure, p. ex. fatalités, argent. Sinon, comment les additionnerions-nous? Nous ne pouvons mélanger les pommes et les oranges.

Par contre, tout le monde s'entendrait pour dire que plus la fréquence et les conséquences sont faibles, plus le risque est faible. Que nous puissions ou non mesurer le risque avec exactitude, nous voulons faire en sorte que la fréquence ou la conséquence soit acceptable et gérable.

Qu'est-ce qu'un risque acceptable? Dans une grande mesure, la réponse reflète les connaissances et les valeurs de la société – et celles-ci peuvent évoluer. Les critères utilisés à l'époque de nos parents peuvent être très différents de ceux qu'on utilise aujourd'hui. Pensez simplement à l'usage du tabac : nous en savons beaucoup plus à propos de ses effets sur la santé qu'on en savait à l'époque; nous en restreignons également la pratique dans certains endroits afin de protéger le public.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses est le point de contact du programme de réglementation visant la sécurité publique du transport des marchandises dangereuses. La gestion des risques fait partie intégrante de notre travail. Comme le programme est mature, des analyses de risque seront effectuées lorsqu'une préoccupation sera soulevée. Les déclencheurs habituels sont les accidents, les problèmes perçus soulevés par les inspecteurs et les ingénieurs, et les demandes de permis de niveau de sécurité équivalent (PNSE) (une exception à la règle). Il n'est pas possible de mesurer tous les risques complètement ou avec exactitude – toutefois, on comparera diverses options à l'aide de l'information dont on dispose. On peut effectuer certaines analyses de façon très approfondie et précise, mais elles ne représentent qu'une pièce du casse-tête. L'analyse des risques constitue vraiment un outil d'aide à la prise de décisions. Lorsque le risque sera évalué au meilleur de nos connaissances, des mesures sont prises au besoin, et les coûts en cause sont estimés, afin de diminuer ou d'atténuer ce risque.

Ces mesures constituent les mécanismes de contrôle et l'aperçu de la gestion que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses choisit d'adopter afin de promouvoir la sécurité publique. Diverses mesures peuvent être prises. Elles peuvent simplement consister à appliquer des outils/règlements existants dans le cadre de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, notamment : accroître la mise en application dans les domaines qui soulèvent des préoccupations, refuser de délivrer un permis de niveau de sécurité équivalent ou, même dans des situations d'urgence, délivrer un permis d'urgence et/ou donner un ordre. Il s'agit souvent de modifications apportées au texte réglementaire visant à refléter le besoin de mise en application ou d'atténuation de règles existantes ou de la présentation de nouvelles exigences à la lumière d'études récentes, d'obligations internationales, d'améliorations technologiques, ou d'exigences de partenaires fédéraux/provinciaux.

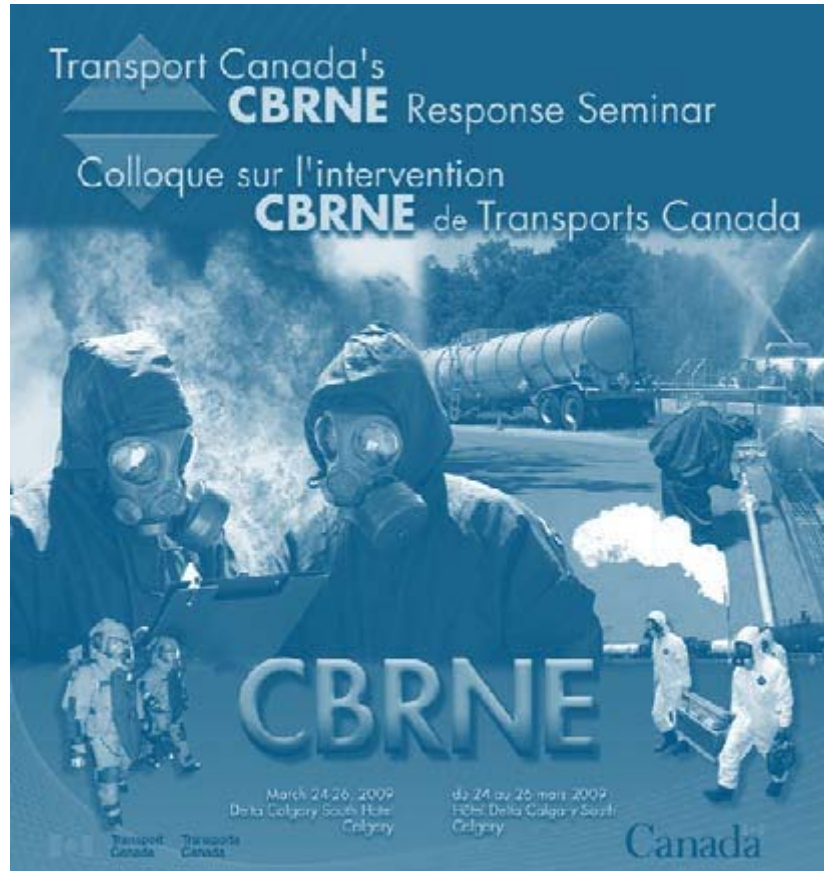
Ces mesures sont prises « au besoin » car les risques que nous sommes prêts à prendre constituent le reflet de notre époque. Lorsque nous décidons de réduire le risque, nous devons également tenir compte de la répartition des coûts et des avantages, ainsi que de notre capacité de communiquer et de répondre aux perceptions du public en ce qui concerne les risques. Nous devons tenir compte du choix de l'instrument, et des rôles du gouvernement et du secteur privé. Pour ces raisons, il relève de la plus haute importance de consulter tous les intervenants.

La gestion des risques : un art ou une science? Il s'agit vraiment d'une combinaison des deux. Dans les décisions prises à l'égard des questions relatives aux risques, il doit y avoir un équilibre entre les connaissances techniques et les considérations sociales et morales. L'équilibre est essentiel.

Colloque sur l'intervention CBRNE de Transports Canada

par Fred Scaffidi

Du 24 au 26 mars 2009, au Delta Calgary South Hotel, à Calgary, en Alberta, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a présenté un Colloque sur l'intervention en cas d'incidents mettant en cause des substances chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosives (CBRNE) s'adressant aux intervenants de l'industrie.



Contexte

Depuis les événements du 11 septembre 2001, on a attribué des responsabilités aux ministères dans le domaine des substances CBRNE, lesquelles sont résumées dans la *Stratégie en matière CBRN du gouvernement du Canada* (mars 2005, consultez www.publicsafety.gc.ca pour obtenir une copie du document). La responsabilité de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, comme l'énonce la *Stratégie*, consiste à donner accès à des équipes d'intervention d'urgence déjà en place et à des renseignements techniques de CANUTEC dans le cas d'une attaque terroriste mettant en cause des substances CBRNE au Canada. Afin qu'elle assume cette responsabilité, on a accordé à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses un financement en vertu de l'*Initiative antiterroriste de la fonction publique* pour qu'elle élabore le Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD qui donne accès à des équipes d'intervention d'urgence formées du secteur industriel dans le but de soutenir la communauté de première intervention (services d'incendie, services de police et autres agents) dans le cas d'une attaque terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses utilisées comme agents CBRNE au Canada. Les autorités locales pourraient faire appel à ces équipes afin d'obtenir le soutien spécialisé et la capacité supplémentaire qu'elles possèdent, au besoin.

Le Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD s'inspire de notre Programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) que l'on connaît déjà. L'exigence dans le cas d'un PIU est conforme à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, qui prescrit d'élaborer un plan,

avec Transports Canada, expliquant les mesures qui seront prises si un accident survient durant le transport de marchandises dangereuses qui nécessitent une manutention et un équipement particuliers. Le Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD fonctionne de façon semblable avec la mise en garde importante que la participation est volontaire; les autorités responsables ne demanderaient aux participants au programme d'intervenir qu'après qu'on eut sécurisé les lieux et éliminé les autres menaces.

Les rôles de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses dans le cadre du Programme comprennent :

- la vérification de la capacité d'intervention des intervenants par rapport à des critères établis actuellement utilisés dans notre Programme de PIU actuel;
- la présentation d'une séance de sensibilisation à l'industrie afin de mieux la préparer si on devait faire appel à elle dans le cadre d'une attaque terroriste mettant en cause des substances CBRNE.

Une réunion semblable, présentée par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, a eu lieu à Morrisburg, en Ontario, du 9 au 11 mai 2006. Notre colloque qui a eu lieu à Calgary visait à intégrer quelques-uns des commentaires que nous avons reçus des participants à la réunion de Morrisburg et à aborder les prochaines modifications dans le domaine de substances CBRNE. Le colloque 2009 visait principalement :

- à informer l'industrie du rôle en constante évolution de Transports Canada en matière de substances CBRNE, des prochaines modifications dont fera l'objet la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et de leurs répercussions dans le domaine des substances CBRNE;
- à permettre aux représentants du gouvernement et de l'industrie de mieux connaître leurs capacités et leurs attentes respectives dans le cadre d'un incident mettant en cause des substances CBRNE et de le faire « dans la même pièce »;
- à permettre aux personnes qui n'ont pas pu participer à la réunion de Morrisburg de profiter de notre programme.



Faits saillants du colloque

Le concept de notre colloque reposait sur l'idée de présenter une tribune permettant une interaction entre les secteurs public et privé; la collaboration de ces deux entités assurera la réussite du Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD. Le colloque a permis aux représentants du gouvernement et de l'industrie de mieux connaître leurs capacités et leurs attentes respectives dans le cadre d'un incident mettant en cause des substances CBRNE. De notre point de vue, de telles occasions se font très rares. Calgary 2009 a offert une vaste gamme de conférenciers et de sujets ainsi qu'un programme chargé.

Des représentants de Transports Canada ont présenté des exposés sur le Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD et sur le programme CANUTEC. L'exposé intitulé *Proposed Amendments to the Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations* (Modifications proposées à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et à son Règlement), qui décrivait les modifications à la *Loi* qui ont une incidence sur les questions relatives aux substances CBRN et sur la participation du secteur privé, présentait un intérêt particulier. Nous avons pu entendre un conférencier bien informé et il s'agissait d'une belle occasion pour les personnes présentes de poser des questions.





Les organisateurs du colloque ont décidé de présenter des exposés sur chacun des éléments des substances CBRNE afin de présenter les renseignements généraux techniques nécessaires. Notre colloque offrait quelques excellents exposés techniques, y compris des conférenciers du Canadian Counter Terrorism Centre qui ont présenté les principes fondamentaux des agents biologiques et chimiques, et notre conférencier de la Commission canadienne de sûreté nucléaire qui a présenté les principes fondamentaux des agents radiologiques et nucléaires. Le Canadian Counter Terrorism Centre et la Commission canadienne de sûreté nucléaire jouent également des rôles essentiels qu'on a également présentés. La Gendarmerie royale du Canada a présenté un exposé sur les explosifs et le rôle de la force policière nationale en matière de substances CBRNE.

Le secteur antiterrorisme comporte un élément indéniable en matière de renseignement. Qu'est-ce que la collectivité du renseignement a à dire à propos des menaces actuelles? Notre conférencier du Centre intégré d'évaluation des menaces nous a donné son point de vue.

On a également demandé à des organismes du secteur privé de s'exprimer afin qu'ils donnent leurs points de vue pour ce qui est d'intervenir dans le cadre d'incidents mettant en cause des substances CBRNE. Il y a eu quelques excellents exposés techniques sur le chlore, l'ammoniac et le propane. On a pu entendre plusieurs conférenciers, y compris de la Corporation d'intervention d'urgence des gaz liquéfiés de pétrole, de Canexus Chemicals (membre du Plan d'intervention dans le cadre d'incidents mettant en cause du chlore), d'Agrium Inc., et de l'Alliance des entrepreneurs canadiens en intervention d'urgence. Tous ces exposés ont démontré la richesse que possède le secteur privé en matière d'information et de capacité qui pourrait supporter une intervention mettant en cause des substances CBRNE.





Comme le service des incendies constituerait le groupe le plus susceptible sur les lieux d'évaluer les exigences d'une intervention dans le cadre d'un incident mettant en cause des substances CBRNE, le coordonnateur des marchandises dangereuses du service des incendies de Calgary a présenté *The Relationship between Fire Departments and Industry Responders at CBRNE incidents* (La relation entre les services d'incendie et les intervenants de l'industrie dans le cadre d'incidents mettant en cause des substances CBRNE).

Sécurité publique Canada, l'Agence de la santé publique du Canada (en ce qui concerne les matières infectieuses) et Environnement Canada ont présenté les rôles et les responsabilités du gouvernement fédéral.

Nous avons abordé la question du rôle éventuel des forces armées en ce qui concerne les substances CBRNE. Notre conférencier de la Canadian Joint Initial Response Unit – Commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada, a présenté un exposé expliquant ce que la Canadian Joint Initial Response Unit peut et ne peut pas faire sur les lieux.

Outre le temps passé à l'intérieur, les participants ont pu voir des remorques et de l'équipement d'intervention gracieusement offerts par la Gendarmerie royale du Canada, Agrium Inc. et la Corporation d'intervention d'urgence des gaz liquéfiés de pétrole. Des employés étaient présents pour effectuer des démonstrations et répondre aux questions du groupe.

Résultats

Le colloque s'est avéré utile du fait qu'il a permis d'entendre une gamme impressionnante de conférenciers très bien informés dans leurs domaines respectifs. Le fait que nos conférenciers aient donné de leur temps et apporté leur expertise (particulièrement dans la situation économique actuelle) indique à quel point l'industrie est perçue comme un élément important dans le cadre d'une intervention mettant en cause des substances CBRNE. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses croit que ce colloque a contribué à améliorer les connaissances de la collectivité CBRNE en général. Nous espérons que les équipes d'intervention de l'industrie qui ne l'ont pas déjà fait envisagent d'ajouter leur organisme à notre liste d'équipes d'intervention CBRNE (veuillez communiquer avec Fred Scaffidi à l'adresse : Fred.Scaffidi@tc.gc.ca ou Kathleen Corriveau à l'adresse : Kathleen.Corriveau@tc.gc.ca pour obtenir d'autres renseignements sur la participation au Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD).

Remerciements

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses souhaite remercier ses conférenciers de s'être portés volontaires, d'avoir préparé des exposés et de s'être présentés aux participants lors de notre colloque. Je crois que leur volonté à le faire découle du fait qu'ils croient qu'une certaine valeur ajoutée en ressortira. Ultimement, le catalyseur de ce colloque constituait la protection de nos concitoyens canadiens qui, nous croyons, ont été bien servis par ce colloque. Nous aimerions également remercier les organismes qui nous ont parrainés, à savoir :

- la Corporation d'intervention d'urgence des gaz liquéfiés de pétrole;
- l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques;
- l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques;
- Devon Canada Corporation;
- Husky Energy.

Enfin, nous aimerions remercier nos participants. En cette période économique difficile, les gens doivent bien choisir où ils consacrent leur temps et leurs ressources. Nous sommes reconnaissants de l'engagement démontré par les personnes présentes à notre colloque et nous espérons collaborer avec vous afin d'élaborer davantage notre Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD.

Carburant diesel, huile de chauffe et gazole Jet A Expiration de la clause de droits acquis des citernes non normalisées

par Zenon Lewycky

Le carburant diesel (UN 1202)¹ est une marchandise dangereuse visée par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Depuis la modification d'août 2002, le *Règlement* exige, quand le carburant diesel est transporté dans un contenant dont la capacité est supérieure à 450 litres (un « grand » contenant), que le contenant respecte l'une des normes de sécurité indiquées à la Partie 5 du *Règlement*. Cette exigence continue de s'appliquer, même si un contenant dont la capacité est supérieure à 450 litres n'est pas rempli à pleine capacité.

En plus de la mise en application de cette nouvelle exigence concernant le transport de carburant

diesel dans de grands contenants normalisés, les contenants non normalisés fabriqués avant 2003 ont bénéficié d'une clause de droits acquis pour permettre de poursuivre jusqu'en 2009 leur utilisation dans le cadre du transport routier de carburant diesel, selon les conditions de l'exigence particulière 5(b) de la norme CAN/CSA B621.

La disposition de la clause de droit acquis des citernes non normalisées servant au transport de carburant diesel expire à la fin de l'année 2009. Par conséquent, à partir du 1^{er} janvier 2010, toutes les citernes servant au transport de carburant diesel dont la capacité est supérieure à 450 litres devront respecter l'une des normes de sécurité indiquées à la Partie 5 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Après le 1^{er} janvier 2010, il ne sera plus permis d'utiliser de grands contenants non normalisés dans le cadre du transport de carburant diesel.

Les types de grands contenants normalisés suivants sont acceptables et le demeureront en ce qui concerne le transport de carburant diesel au-delà du 1^{er} janvier 2010 :

- les wagons-citernes conformément à la norme CAN/CGSB 43.147;
- les camions-citernes et les remorques TC 406 et TC 306 conformément à la norme CAN/CSA B621;
- les grands récipients pour vrac normalisés de code 31A et 31B; y compris les citernes amovibles « mobiles » normalisées UN des grands récipients pour vrac, conformément à la norme CAN/CGSB 43.146. La capacité des grands récipients pour vrac se limite à 3 000 litres mais certains dont la capacité s'élève jusqu'à 5 000 litres ont fait l'objet d'une approbation par exception;
- les citernes mobiles TC ou DOT 57 utilisées conformément à la norme CAN/CGSB 43.146.

De plus, l'Association canadienne de normalisation a récemment publié des normes relativement à deux nouveaux genres de grands contenants qui conviennent au transport de carburant diesel :

- les citernes mobiles TC 44 définies dans la norme CSA B626-09. Les citernes mobiles TC 44 peuvent être rectangulaires ou en sections transversales de forme ronde ou ovale;
- les citernes mobiles normalisées UN sont définies dans la norme CSA B625-08. Les citernes mobiles UN sont acceptées à l'échelle internationale et elles peuvent être ou ne pas être comprises dans un cadre de conteneur-citerne ISO.

Les normes CSA B625 et CSA B626 sont maintenant offertes en anglais par la CSA². Lorsque les éditions françaises seront publiées, nous proposerons ces nouvelles normes aux fins d'adoption dans le *Règlement*. D'ici là, les personnes qui veulent fabriquer ou utiliser des citernes mobiles UN ou des citernes TC 44 au Canada doivent le faire en vertu d'un permis de niveau de sécurité équivalent délivré conformément au chapitre 14 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le carburant diesel pourra continuer de transporter du carburant diesel dans de petits contenants non normalisés d'une capacité maximale de 450 litres. Veuillez également noter qu'aucune des normes de sécurité de Transports Canada en matière de transport des marchandises dangereuses n'exige l'utilisation de citernes à double paroi en ce qui concerne le transport de carburant diesel. Les normes de sécurité en matière de transport des marchandises dangereuses exposent de façon détaillée les exigences de conception, de fabrication, de requalification périodique, d'approbation et d'utilisation des contenants servant au transport de marchandises dangereuses, mais n'exigent pas ni ne recommandent l'utilisation de citernes à double paroi. Pour en savoir davantage sur les citernes à double paroi, veuillez consulter l'édition de l'été 2008 du *Bulletin sur le transport des marchandises dangereuses* : <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/ete2008.pdf>.

1 - Les exigences applicables aux contenants décrites dans le présent article s'appliquent également à des marchandises dangereuses semblables comme l'huile de chauffe et le carburant Jet A-1, soit des liquides inflammables du groupe d'emballage III qui n'ont pas de classe subsidiaire et dont le point d'éclair est d'au moins 37,8 °C.

2 - <http://www.shopcsa.ca/onlinestore/>

Rapport sommaire des accidents de 2008

par Lindsay Jones, Susan Williams et Jonathan Rose

Chaque année, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses reçoit des centaines de rapports d'accident. La plupart des rapports sont soumis à des fins de conformité avec l'exigence de remplir un « rapport de suivi dans les 30 jours » 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* (accidents à déclaration obligatoire). Toutefois, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a également reçu des rapports facultatifs d'accident.

En date d'avril 2009, un total de six cent quatre-vingt-dix-huit (698) accidents mettant en cause des marchandises dangereuses avaient été relevés en 2007. Ce nombre comprenait quatre cent trente-deux (432) accidents à déclaration obligatoire et deux cent soixante-six (266) accidents qui ne nécessitent pas de rapport obligatoire. Ce nombre est supérieur au nombre réel de rapports d'accident recueillis en 2007 (631). Le nombre total d'accidents relevés en 2008 est appelé à changer, puisque certains rapports d'accident n'ont pas encore été déposés.

Les entreprises ont présenté cinq cent soixante-dix-neuf (579) « rapports de suivi dans les 30 jours » concernant des accidents qui se sont produits en 2008. Environ 72 p. 100 (421) de ces rapports concernaient des accidents à déclaration obligatoire, et 28 p. 100 (158), des rapports facultatifs d'accident. Onze (11) autres accidents à déclaration obligatoire, relevés à partir des rapports des inspecteurs de transport de marchandises dangereuses et des spécialistes des mesures correctives, d'articles de journaux et d'autres sources dans les médias, sont encore à signaler. La Direction générale a également ajouté 108 autres accidents qui ne nécessitent pas de rapport obligatoire d'intérêt à la base de données des accidents à des fins d'analyse.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses continue de 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 entreprises qui assumaient la responsabilité, la gestion ou le contrôle des marchandises dangereuses au moment du rejet/déversement accidentel. En comparaison avec la même période l'an dernier, à ce jour, le nombre de lettres envoyées aux entreprises est beaucoup moins élevé.

Les rapports d'accident procurent à la Direction générale une information précieuse et opportune sur ce qui s'est produit, c'est-à-dire comment l'accident est survenu, quelle en a été la gravité et quels moyens d'intervention ont été employés pour atténuer les dommages. Par conséquent, on demande aux entreprises de remplir le « rapport de suivi dans les 30 jours » dans les 30 jours suivant un accident et comprenant tous les renseignements demandés au paragraphe 8.3(2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. La Direction générale encourage également les entreprises à continuer de fournir des rapports facultatifs d'accident, parce que les accidents qui comportent de petits déversements ou ceux où aucun déversement de produit n'est survenu peuvent toujours faire ressortir des tendances ou servir d'indicateurs de risques pour un

événement de plus grande envergure. Les rapports d'accidents pour lesquels le contenant a subi des dommages, des rejets accidentels sont imminents et où aucun déversement n'est survenu peuvent également nous aider à comprendre comment un contenant réagit durant un accident.

Lorsque vous remplissez le « rapport de suivi dans les 30 jours », n'oubliez pas de fournir les marques d'identification des contenants et de préciser sur ces derniers l'endroit où est survenu tout dommage et/ou déversement, comme l'exige l'alinéa 8.3(2)*f* du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Veuillez également vous assurer que tous les renseignements exigés aux alinéas 8.3(2)*a-j* figurent dans votre rapport afin de minimiser le nombre de suivis.

Pour obtenir de plus amples renseignements concernant la façon de remplir votre rapport, veuillez communiquer avec Jonathan Rose au 613-990-1142, ou par courriel à l'adresse suivante : jonathan.rose@tc.gc.ca. Veuillez noter qu'il existe maintenant une adresse électronique où vous pouvez envoyer des rapports de suivi dans les 30 jours : dor-rcd@tc.gc.ca ou rcd-dor@tc.gc.ca.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses évalue actuellement le niveau de gravité d'un accident 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 déversement de marchandises dangereuses?
4. Y a-t-il eu des morts, des blessures graves ou des blessures 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 médias?
7. Des employés de Transports Canada étaient-ils 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 de la gravité » pour déterminer le niveau de gravité de l'accident. Bien que ce soit rare, un classement de gravité zéro peut être attribué à un accident, ce qui indique qu'aucune question n'a donné lieu à une réponse affirmative. On qualifie de mineur un accident dont le niveau est de 0 à 3, de modéré un accident dont le niveau est de 4 à 6, et de majeur un accident dont le niveau est de 7 à 10.

Le tableau suivant présente la répartition des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses en 2008 par niveau de gravité. Environ 81 p. 100 des accidents ont présenté un niveau de gravité de 2. On estime que 95 p. 100 des accidents sont de nature mineure, présentant un degré de gravité de 3 ou moins.



Voici des échantillons des accidents survenus en 2008. Nous avons fait de notre mieux 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.

13/05/2008

Niveau de gravité 2

Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador)

Gaz de pétrole liquéfiés – Classe 2.1

En attendant de charger sur un traversier une **remorque-citerne (MC331 LPG)** contenant des résidus de propane, on a découvert une fuite provenant d'un joint d'étanchéité de la pompe située au fond de la citerne. Il n'y a pas eu de blessés. On a placé un seau sous la remorque afin de recueillir le propane. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux et il a attendu que le produit restant s'égoutte dans le seau de récupération. On a ensuite laissé le produit s'évaporer du seau et on a sécurisé le réservoir et on l'a envoyé en réparation.

17/07/2008

Niveau de gravité 2

Truro (Nouvelle-Écosse)

Nitrate d'ammonium – Classe 5.1

Durant des opérations se déroulant dans un parc ferroviaire, on a découvert que l'une des portes inférieures d'un **wagon-trémie couvert (CGLX001985)** contenant du nitrate d'ammonium était ouverte. Deux cents litres de produit s'étaient échappés. Il n'y a pas eu de blessés. On a fermé la porte et on a nettoyé le produit déversé.

23/09/2008

Niveau de gravité 3

Baie-James (Québec)

Diesel; gazole; huile à diesel; ou huile de chauffe légère – Classe 3

Carburacteur – Classe 3

Un **camion-citerne à cloisons (A/MAC406)** transportant du diesel et sa **remorque d'appoint** transportant du carburéacteur ont quitté la route et ont capoté dans un fossé et 1 615 litres des deux produits combinés se sont déversés. Le conducteur a subi des blessures 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 redresser et retirer du fossé le camion renversé.

27/08/2008

Niveau de gravité 6

Lakefield (Ontario)

Argon liquide réfrigéré – Classe 2.2

Dans une courbe, une **remorque-citerne (TC341)** contenant de l'argon liquide réfrigéré a quitté la route et a capoté dans un fossé. La citerne a été perforée et 15 500 litres de produit se sont échappés dans l'atmosphère. Le conducteur, qui a subi des blessures mineures, a été transporté à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux et a demandé l'évacuation de quelques maisons situées à proximité jusqu'à ce que le produit se soit complètement évaporé. On a ensuite redressé l'unité et on l'a enlevée du fossé.

18/09/2008

Niveau de gravité 2

Winnipeg (Manitoba)

Liquide corrosif, N.S.A. – Classe 8

Durant des opérations se déroulant dans un parc ferroviaire, cinq litres de produit se sont échappés du trou d'homme d'un **wagon-citerne GATX01433 (DOT111A100 W)** contenant du liquide corrosif, N.S.A. Un employé a reçu des éclaboussures du produit qu'il a immédiatement nettoyées avant d'être transporté à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence du chemin de fer s'est rendu sur les lieux pour resserrer des boulons du trou d'homme, et la fuite a cessé. On a ensuite nettoyé la citerne à l'eau.

20/06/2008

Niveau de gravité 2

Saskatoon (Saskatchewan)

Peroxyde d'hydrogène en solution aqueuse stabilisée – Classe 5.1(8)

Durant des opérations se déroulant dans un parc ferroviaire, 23 litres de produit se sont échappés du couvercle de trou d'homme d'un **wagon-citerne TILX200325 (DOT111A 60 W7)** contenant du peroxyde d'hydrogène. Une certaine quantité du produit est entrée en contact avec les traverses de chemin de fer sous le wagon-citerne, allumant un feu qui s'est rapidement éteint. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour resserrer les boulons du couvercle de trou d'homme, et la fuite a cessé. On a ensuite nettoyé le secteur à l'eau afin de s'assurer que le feu était éteint. On a jugé qu'il fallait signaler cet accident en raison de la classe subsidiaire (classe 8) de la marchandise dangereuse et non de sa classe primaire (classe 5.1).

19/11/2008

Niveau de gravité 2

Didsbury (Alberta)

Liquide inflammable, corrosif, N.S.A. – Classe 3(8)

Sur une route glacée, une camionnette transportant quatre **fûts en plastique (UN1H1/Y18/100/07/USA/M-5123)** de liquide inflammable, corrosif, N.S.A. a quitté la route, a heurté une clôture et s'est renversée dans un champ. Un fût a été endommagé, et 10 litres de produit se sont échappés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour nettoyer le produit déversé et redresser la camionnette et

la remettre sur la route.

16/05/2008

Niveau de gravité 3

Worsley (Alberta)

Ammoniac anhydre – Classe 2.3(8)

Durant des opérations de chargement d'un **ravitailleur (code de l'ASME/Western Rockbit/ E9252.234 /1986 /27380A/ 113.42M3/ABN A227231 2007)** à partir d'un réservoir de stockage en vrac contenant de l'ammoniac anhydre, 20 kilogrammes de produit se sont échappés d'un joint desserré entre le tuyau de transfert et une valve du ravitailleur. L'opérateur a reçu des éclaboussures du produit en fermant la valve. L'opérateur a reçu des traitements du personnel paramédical présent sur les lieux avant d'être transporté à l'hôpital. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour s'assurer que la valve était bien fermée. Le ravitailleur a ensuite été déplacé à une installation de réparation. On a jugé qu'il fallait signaler cet accident en raison de la classe primaire (classe 2.3) et de la classe subsidiaire (classe 8) de la marchandise dangereuse.

14/10/2008

Niveau de gravité 3

Tumbler Ridge (Colombie-Britannique)

Explosif de mine (de sautage) du type E – Classe 1.5D

Durant des opérations de déchargement dans un réservoir de stockage d'un site minier à partir d'une **remorque-citerne (TC407SS)** contenant des explosifs de mine (de sautage) du type E, un joint d'étanchéité de la pompe de déchargement a fait défaut, et 100 litres de produit se sont échappés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel du site minier a contenu et nettoyé le produit déversé.

17/10/2008

Niveau de gravité 2

Big Creek (Yukon)

Carburéacteur – Classe 3

Un **camion-citerne à cloisons (TC306AL)** et une **remorque (TC306AL)** contenant du carburéacteur ont quitté la route et se sont arrêtés dans un fossé. Le réservoir a subi des dommages à une valve, à la plomberie et à la tuyauterie. Il y a eu un déversement de 4 772 litres de produit de l'une des cloisons de la remorque avant. Il n'y a pas eu de blessés. 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 ensemble de remorques, et enlever du fossé l'unité renversée.

16/03/2008

Niveau de gravité 2

Marion Lake (Territoires du Nord-Ouest)

Diesel; gazole; huile à diesel; ou huile de chauffe légère – Classe 3

Une **remorque-citerne (MC306)** contenant du carburant diesel a quitté la route et a capoté. Une souche d'arbre a perforé la citerne et 7 088 litres de produits se sont échappés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence du transporteur s'est rendu sur les lieux pour contenir et nettoyer le déversement, transférer le produit restant dans un autre camion-citerne et redresser et retirer du fossé le camion renversé.

08/08/2008

Niveau de gravité 1

Iglolik (Nunavut)

Accumulateurs électriques remplis d'électrolyte liquide – Classe 8

Dans la cale d'un avion, deux **boîtes (UN4G)** contenant des accumulateurs électriques remplis d'électrolyte liquide ont perdu une petite quantité de produit. L'emballage a contenu la majeure partie du produit déversé. Il n'y a pas eu de blessés. On a découvert le déversement lorsque l'avion est arrivé à destination et quand on a déchargé les boîtes. On a appelé le service d'incendie de l'aéroport pour qu'il participe au nettoyage. Dans le cadre d'une enquête plus approfondie, on a découvert que les accumulateurs avaient été placés dans la boîte dont la flèche ne devait pas pointer vers le haut. On a placé la boîte dans la cale de l'avion la flèche pointant vers le haut, ce qui a permis à l'acide de couler. On signalé l'incident au consignataire et aux autorités compétentes.

Veillez noter :

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses prévoit plusieurs nouveaux ajouts non réglementaires à son système de rapports d'accidents. Un ajout permettra aux parties de consigner les renseignements sur les accidents, comme l'exige notre *Loi*, à l'aide d'une application Web. (Nous sommes maintenant disposés à aller de l'avant à l'égard de cette avancée.) L'autre ajout vise à simplifier l'indice de gravité des accidents abordé dans le présent document, afin de le rendre plus subtil et qu'il reflète mieux les intuitions individuelles sur le caractère relativement sérieux de divers facteurs. Cet indice, qui provient d'un modèle du secteur privé, ne sert qu'à mieux comprendre et à mieux décrire les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses au Canada – il n'a aucune incidence directe sur les décisions en ce qui concerne la mise en application de la loi et les poursuites.

ALERTE

Conformité obligatoire à la norme CSA B620 pour les citernes routières et les citernes amovibles au Canada

À la suite des changements apportés au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* par la modification n^o 6, une personne qui transporte des marchandises dangereuses dans un contenant normalisé exigé par la norme CAN/CSA B621¹ ou CAN/CSA B622² doit utiliser un contenant qui :

- est fabriqué conformément à la norme CSA B620³ si le contenant a été fabriqué au Canada le 31 août 2008 ou après cette date;
- est mis à l'essai et inspecté conformément à la norme CSA B620 lorsque la réépreuve ou l'inspection périodique la plus récente est exécutée au Canada le 31 août 2008 ou après cette date.

Ainsi, les citernes routières fabriquées après le 31 août 2008 qui sont utilisées pour le transport de marchandises dangereuses au Canada doivent être fabriquées selon les normes canadiennes. Les citernes routières fabriquées selon les spécifications du ministère des Transports des États-Unis (Department of Transportation [DOT]) sont encore acceptées au Canada puisqu'elles sont équivalentes aux spécifications correspondantes de Transports Canada.

De plus, les citernes routières faisant l'objet de réépreuves périodiques au Canada doivent être inspectées et mises à l'essai selon les normes canadiennes si elles sont utilisées au Canada pour le transport de marchandises dangereuses. Cette exigence s'applique aux citernes TC, MC et DOT qui sont inspectées et mises à l'essai au Canada avant d'être chargées au Canada. Les essais et les

inspections de citernes routières effectuées aux États-Unis conformément aux exigences du titre 49 du CFR sont encore reconnus au Canada. Il n'y a aucune modification concernant les citernes qui ne sont pas chargées au Canada.

Quoiqu'il sera encore possible de fabriquer des citernes routières au Canada aux fins d'exportation, conformément aux exigences du titre 49 du CFR⁴ ou de toute autre norme internationale, ces citernes ne pourront être utilisées au Canada que si elles sont également fabriquées selon les exigences de la norme CSA B620. Les citernes qui se conforment au titre 49 du CFR et à la norme CSA B620 porteront les deux marques.

Depuis les modifications HM-215F apportées au titre 49 du CFR en 2007, les citernes fabriquées conformément à la norme CSA B620 sont acceptées aux États-Unis comme étant des équivalents aux citernes des spécifications US DOT. Ainsi, il est possible d'utiliser des citernes portant les deux marques, toutefois, cela n'est pas nécessaire puisque les citernes qui répondent aux exigences de la norme CSA B620 peuvent être utilisées autant au Canada qu'aux États-Unis. Pour de plus amples renseignements concernant l'utilisation de citernes TC aux États-Unis, veuillez communiquer avec le ministère des Transports des États-Unis (United States Department of Transport, Federal Motor Carriers Safety Authority), dont les coordonnées se trouvent sur la page Web suivante : <http://www.fmcsa.dot.gov/about/contact/hq/hq.htm>.

¹ Norme CSA B620-03, « Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses », juin 2004, modifiée en février 2006, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA).

² Norme nationale du Canada CAN/CSA B621-03, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles, des citernes compartimentées et des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 », février 2004, modifiée en mai 2004 et en février 2006 et publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA).

³ Norme nationale du Canada CAN/CSA B622-03, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes routières à éléments multiples et des citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2 », février 2004, modifiée en , publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA).

⁴ Titre 49 du « Code of Federal Regulations » des États-Unis, 2006

Pour nous faire parvenir vos rapports de suivi dans les 30 jours

Tous les rapports de suivi dans les 30 jours dûment remplis devraient être envoyés dans les 30 jours suivant un rejet accidentel. Les entreprises peuvent nous les faire parvenir par courrier, par télécopieur ou par courrier électronique. Cependant, veuillez noter les changements aux numéros de télécopieur et les nouvelles adresses courriel à utiliser pour nous envoyer vos rapports.

L'adresse postale reste la même :

Transports Canada
Transport des marchandises dangereuses
Place de Ville, Tour C

330, rue Sparks, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0N5

Numéros de télécopieur :

Utilisez le 613-990-2917 pour envoyer une copie électronique de votre rapport de suivi dans les 30 jours.

Utilisez le 613-993-5925 pour envoyer une copie papier de votre rapport de suivi dans les 30 jours.

Notez qu'il n'y a plus de service au 613-952-1340, anciennement utilisé pour les télécopies.

Adresses de courrier électronique :

Les adresses dor-rcd@tc.gc.ca et rcd-dor@tc.gc.ca ont été créées spécialement pour la communication des rapports de suivi dans les 30 jours.

CANUTEC		Appels d'urgence par endroit	
du 1er juin 2008 au 30 avril 2009		Colombie-	115
		Britannique	
		Alberta	144
		Saskatchewan	41
		Manitoba	34
		Ontario	171
		Québec	176
		Nouveau-Brunswick	18
		Nouvelle-Écosse	20
		Île-du-Prince-	4
		Édouard	
		Terre-Neuve-et-	5
		Labrador	
		Yukon	1
		Territoires du Nord-	1
		Ouest	
		Nunavut	3
		États-Unis	37
		International	4
		Appels d'urgence par modes de transport	
		Routier	228
		Ferroviaire	124
		Aérien	14
		Maritime	10
		Pipeline	0
		Non transport	491
		Multimodal	2
Source des appels d'urgence	Nombre d'appels	Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses*	
Expéditeur	16	Classe 1 - Explosifs	12
Transporteurs	169	Classe 2 - Gaz comprimés	166
Destinaire	11	Classe 3 - Liquides inflammables	192
Services d'incendie	231	Classe 4 - Solides inflammables	17
Corps policiers	40	Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	41
Contracteur Hazmat	9	Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	50
Centre anti-poison	14	Classe 7 - Matières radioactives	8
Groupe aide mutuelle	8	Classe 8 - Matières corrosives	233
Centre d'urgence	29	Classe 9 - Produits divers	18
Service ambulancier	5	NR - Non réglementées	233
Hôpital	20	Chargement mixte - Inconnu -	7 34
Laboratoire	1	* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.	
Gouvernement	92		
Citoyens	123		
Producteurs	13		
Distributeur / détail	8		
Utilisateurs	82		
Autres	4		
Total	21 780		
Appels d'urgence	879		

Passez un bel été !

Date de modification :
2009-07-03