

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES



PRINTEMPS 2011 | Vol. 31 No. 1 | ISSN 0828-5039 | N° de l'entente 40063845

DANS CE NUMÉRO

Mise en garde à tous les exploitants en ce qui concerne les marchandises dangereuses 2

Éditorial 2

Nouveaux pictogrammes servant à indiquer la charge de gerbage maximale autorisée d'un grand récipient pour vrac 3

Incidence de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses sur le programme de PIU 3

L'incidence des modifications apportées à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses sur le Programme d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des agents CBRNE de Transports Canada 4

Vingt-cinq ans de Gestion responsable^{MD} 5

Un collègue du TMD porte la flamme olympique 5

Atelier sur l'intervention en cas d'urgences radiologiques 6

Échantillon d'accidents à signaler au Canada en 2010 6

Statistiques sur les accidents à déclaration obligatoire survenus en 2010, par région 7

Stats CANUTEC 8



ALERTE

ACCEPTATION DE L'ACCRÉDITATION AMÉRICAINE POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES AU CANADA

Selon la partie 6 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, toute personne qui manutentionne, présente au transport ou transporte des marchandises dangereuses (appelées HazMat aux États-Unis) doit être titulaire d'un certificat de formation valable.

Le paragraphe 6.4(1) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* s'applique aux conducteurs possédant un document, valide aux États-Unis, démontrant qu'ils ont reçu une formation qui est conforme aux articles 172.700 à 172.704 du 49 CFR (Code of Federal Regulations).

Aux États-Unis, les conducteurs transportant des quantités de marchandises dangereuses qui requièrent une plaque doivent passer un examen administré par l'État requis en vertu de l'article 383.93 du 49 CFR. L'État appose ensuite une accréditation pour le transport de marchandises dangereuses sur leur permis de conduire commercial. Au Canada, les conducteurs ne sont pas tenus d'avoir une accréditation pour le transport des marchandises dangereuses sur leur permis de conduire lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses.

Une entente entre le ministère des Transports des États-Unis, Federal Motor Carrier Safety Administration, et Transports Canada énonce que :

- Transports Canada reconnaît :
 - l'accréditation pour le transport de marchandises dangereuses des permis de conducteurs commerciaux américains;
 - une copie de la certification dont il est question à l'alinéa 172.704(d)(5) du 49 CFR; ou
 - un certificat de formation délivré en vertu de la partie 6 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.
- Les États-Unis accepteront le certificat de formation sur le TMD d'un conducteur canadien au lieu de l'accréditation pour le transport de marchandises dangereuses.
- Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses canadiens pourraient effectuer de plus amples vérifications en communiquant avec le Directeur, Conformité et intervention de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau du transport des marchandises dangereuses de votre région ou visitez le site Web du TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/secure-menu.htm>.

Région de l'Atlantique
1-866-814-1477
TDG-TMDatlantic@tc.gc.ca

Région du Québec
(514) 283-5722
TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
(416) 973-1868
TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
1-888-463-0521 or (204) 983-3152
TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique
(604) 666-2955

RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

PAR DANNY BECHAMP

L'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* définit le terme « expéditeur » comme la personne au Canada qui, selon le cas :

- est nommée comme l'expéditeur dans le document d'expédition;
- importe des marchandises dangereuses;
- a la possession de marchandises dangereuses immédiatement avant qu'elles soient en transport.

Lorsqu'il participe à l'expédition (à la manutention, à la présentation au transport ou au transport) des marchandises dangereuses, conformément à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ou au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, un expéditeur assume plus de responsabilités que quiconque.

À moins que l'expédition des marchandises dangereuses ne fasse l'objet d'une exemption au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en vertu d'un cas spécial, d'une disposition particulière ou d'un certificat d'équivalence (anciennement appelé un permis), en tant qu'expéditeur, vous devez vous assurer que l'expédition des marchandises dangereuses est pleinement conforme au *Règlement*. Vous devez effectuer tous les travaux préparatoires, ou engager quelqu'un à cet effet, avant de permettre à un transporteur de prendre possession des marchandises dangereuses. Ces travaux comprennent ce qui suit :

- classer les marchandises dangereuses;
- veiller à ce que vos employés et vous-même avez reçu une formation appropriée;
- sélectionner le contenant (p. ex., un conteneur);
- apposer les indications de danger adéquates;
- préparer les documents d'expédition;
- s'il y a lieu, préparer le plan d'intervention d'urgence (PIU) et le faire approuver par Transports Canada;
- s'il y a lieu, faire rapport sur les marchandises dangereuses visées par un rejet ou un rejet anticipé (imminent) (p. ex., un déversement).

En plus de prendre les mesures susmentionnées, lorsque l'expédition de marchandises dangereuses à l'étranger se fait par navire ou par avion, en tant qu'expéditeur, vous devez également respecter :

suite P.2

MISE EN GARDE À TOUS LES EXPLOITANTS EN CE QUI CONCERNE LES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR MICHELINE PAQUETTE

Transports Canada (TC) a cerné un danger potentiel associé au transport de marchandises dangereuses non déclarées à bord d'aéronefs canadiens.

Les marchandises dangereuses non déclarées prennent de nombreuses formes. Les générateurs chimiques d'oxygène transportés à bord du vol 592 de ValuJet Airlines qui s'est écrasé le 11 mai 1996 en sont un exemple classique. Le rapport d'accident d'aéronef du National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis relatif au vol 592 a permis de déterminer les « causes fondamentales » de l'accident, à savoir une série de décisions qui ont entraîné le chargement par inadvertance de générateurs chimiques d'oxygène dans la soute. Un incendie s'est déclaré qui a atteint les matières combustibles à proximité et a été amplifié par la production d'oxygène gazeux. L'aéronef s'est écrasé dans les Everglades en Floride et toutes les personnes à bord ont péri. Aucune mesure n'avait été mise en place et communiquée pour veiller à ce que le personnel de l'exploitant, y compris le personnel contractuel, soit en mesure de reconnaître les marchandises dangereuses.

On retrouve quotidiennement des marchandises dangereuses dans les bagages des passagers, le matériel de la compagnie aérienne, le fret, les provisions et les envois postaux. Un faible pourcentage est signalé, toutefois TC soupçonne qu'une quantité considérable de ces marchandises n'est pas détectée pour différentes raisons. Pour atténuer ce risque et pour assurer la sécurité de leur personnel et de leurs opérations, les exploitants aériens doivent s'assurer que le personnel de la compagnie sait reconnaître les marchandises dangereuses ainsi que certains indicateurs de marchandises dangereuses présentées à des fins de transport.

L'EXPLOITANT ET LES MARCHANDISES DANGEREUSES

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) s'appliquent aux personnes qui manutentionnent, demandent le transport, importent ou transportent des marchandises dangereuses en provenance, à destination ou à l'intérieur du Canada, y compris à bord d'un aéronef immatriculé au Canada, mais utilisé à l'extérieur du Canada. Cela comprend le transport des pièces de rechange, comme les extincteurs, bouteilles d'oxygène, moteurs, pompes à essence, régulateurs de carburant, trousseaux médicaux de secours et des vestes de sauvetage. Les activités exécutées dans le cadre d'exemptions réglementaires sont également assujetties au *Règlement sur le TMD*. Les exemptions réglementaires permettent aux passagers d'apporter à bord d'un aéronef des articles comme des aérosols, articles de toilette, téléphones cellulaires, ordinateurs portables, et des briquets. Ces exemptions permettent également à l'exploitant de charger des fauteuils roulants électriques dans la soute et d'avoir à bord de l'aéronef différents articles — aérosols, boissons alcoolisées et parfums pour usage ou vente durant le vol. Si l'une de ces exemptions s'applique à votre exploitation, dans les faits, vous manutentionnez, demandez le transport ou transportez des marchandises dangereuses.

Une formation est essentielle pour comprendre et respecter le *Règlement sur le TMD*. Elle permet à une personne de déterminer si un produit est une marchandise dangereuse et s'il est réglementé, et de comprendre comment utiliser efficacement le *Règlement sur le TMD*.

RÉPERCUSSIONS INTERNATIONALES — EXPLOITANTS CANADIENS NE TRANSPORTANT PAS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Les exploitants aériens qui stipulent dans leur manuel de l'exploitant qu'ils n'auront pas d'activités reliées aux marchandises dangereuses et qui choisissent de ne pas fournir de

formation à cet égard au personnel pourraient avoir à gérer des délais ou des difficultés lors d'opérations en dehors du Canada.

L'Annexe 6 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) contient des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables aux États membres pour réglementer le milieu aéronautique. Ces SARP requièrent que le programme de formation des membres d'équipage et de celui du personnel au sol inclue une rubrique sur le TMD. Aux États-Unis, le département des Transports a déjà élaboré des dispositions réglementaires dans le *Code of Federal Regulations*, Titre 14, afin d'exiger une formation visant à sensibiliser les titulaires de certificats « will-not-carry ». D'autres pays membres de l'OACI ont également pris des mesures semblables.

Il faut préciser qu'à l'heure actuelle, le Canada n'a pas encore inséré dans le *Règlement de l'aviation canadien* les SARP de l'OACI. Toutefois, cela ne libère pas les exploitants de l'obligation de respecter les dispositions réglementaires étrangères lorsqu'ils voyagent dans les territoires sous juridiction étrangère. Les autorités étrangères soumettent plus fréquemment les exploitants étrangers à des vérifications, et il pourrait y avoir des problèmes si les exigences de l'OACI ou du pays étranger ne sont pas respectées, même si l'exploitant canadien satisfait aux exigences du Canada.

SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Un système de gestion de la sécurité (SGS) consiste en un processus explicite, détaillé et proactif de gestion des risques. Les marchandises dangereuses introduites dans le réseau de transport d'un exploitant aérien qui n'est pas outillé ou informé adéquatement pour prendre en charge des marchandises dangereuses posent différents risques à la sécurité aérienne. Selon les principes du SGS, un exploitant doit s'assurer que le système dans son ensemble contribue à l'établissement d'opérations sécuritaires.

Les conditions générales d'un certificat d'exploitation aérienne stipulent que le titulaire doit mener son exploitation d'une manière sécuritaire en conformité avec le manuel d'exploitation de la compagnie. Le processus d'approbation de TC relatif aux procédures pour le TMD comprises dans le manuel d'exploitation de la compagnie et le programme de formation sur les marchandises dangereuses fait partie de ces conditions.

POSITION DE TRANSPORTS CANADA

Il est très improbable qu'un exploitant n'ait jamais à transporter des marchandises dangereuses. La grande majorité des exploitants se prévalent d'exemptions réglementaires pour transporter les marchandises dangereuses des passagers et pour transporter des pièces de rechange. De ce fait, ils sont soumis aux dispositions réglementaires et TC requiert, au minimum, une formation visant le personnel responsable des passagers, du fret, d'envoi postal ou de provisions, incluant le personnel des tierces parties. Des instructions devraient être fournies dans le manuel d'exploitation de la compagnie. Cette formation et ces instructions fournissent au personnel des moyens pour reconnaître les marchandises dangereuses et comprendre ses responsabilités afin d'éviter que des marchandises dangereuses non déclarées ou non conformes aux règlements ne soient transportées dans les aéronefs et compromettent la sécurité du public canadien.

Les exploitants qui désirent obtenir plus d'information devraient communiquer avec l'un des bureaux régionaux de l'Aviation civile de TC.

ÉDITORIAL

Bienvenue au numéro Printemps 2011 du Bulletin de nouvelles du TMD. La thématique de cette édition est le changement et se décline de trois façons différentes. Premièrement, comme vous pouvez le constater, nous avons fait de grands changements à la présentation du Bulletin. Ainsi, plus de sept ans après les dernières révisions à la mise en page, nous adoptons un format qui, nous l'espérons, offrira une plus grande flexibilité et permettra l'inclusion de plus d'images (graphiques, photos, etc.). L'objectif est de pouvoir offrir non seulement des renseignements réglementaires et des mises à jour importantes, mais aussi une variété d'articles à but informatif. Nous ferons sûrement des ajustements au cours des prochains numéros et nous vous invitons à nous faire part de vos suggestions. Nous espérons que notre nouveau look vous plaira, car après tout, notre objectif est de pouvoir mieux vous informer et de susciter votre intérêt.

La deuxième forme de changement touche les acteurs de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. En effet, la Direction générale a bien changé au cours des quatre dernières années, même que la gestion est composée d'une équipe complètement nouvelle. Vous vous souviendrez que Marie-France Dagenais a pris la relève de John Read,

alors directeur général de la Direction générale, lorsqu'il est parti à la retraite en janvier 2008. À la même époque, Geoffrey Oliver est entré en fonction à titre de directeur, Recherche, évaluation et systèmes lorsque Doug Dibble a pris sa retraite à l'automne 2007. Puis, Joanne St-Onge s'est jointe à la Direction générale au printemps 2010 comme directrice, Affaires réglementaires, à la suite de l'affectation de Jacques Savard à un projet spécial. Enfin, Clive Law a été nommé au poste de directeur, Conformité et intervention, à l'été 2010 pour pourvoir au poste d'Edgar Ladouceur, lui aussi maintenant à la retraite. Des changements à l'effectif ont également eu lieu à d'autres niveaux au cours des dernières années et nous sommes heureux vous dire que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses opère maintenant presque à plein régime. Il ne reste que quelques pièces du casse-tête à assembler. Une fois terminés, nous préparerons une présentation officielle, qui sera publiée dans le prochain numéro du Bulletin.

Enfin, le troisième type de changement ne fait que commencer. Suivant l'adoption de la modification de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* en juin 2009, beaucoup de travail a été fait pour aligner la *Loi* et le *Règlement* qui en découle. Par conséquent, notre programme

de formation doit aussi être revu afin que l'aspect conformité et intervention de nos activités reflète les nouvelles exigences réglementaires. Nos directions mettent la main à la pâte et la sensibilisation est un de nos objectifs premiers. Ainsi, ce numéro du Bulletin contient deux articles sur les répercussions qu'ont ces changements sur les programmes de plan d'intervention d'urgence (PIU) et CBRNE. Soyez aux aguets, car nous continuerons à vous communiquer les nouveaux développements dans les numéros à venir. Vous trouverez également, dans ce numéro, des articles sur les nouveautés de la dernière année, tels l'acceptation de l'accréditation américaine pour le transport de marchandises dangereuses et les nouveaux pictogrammes pour les charges de gerbage. D'autres articles, dont celui sur les vingt-cinq ans de l'initiative de gestion responsable et celui sur le collègue de TMD qui a porté la flamme olympique, font le point sur les événements notables de 2010.

Sur ce, j'espère sincèrement que la nouvelle allure du Bulletin vous plaira et n'oubliez pas de nous communiquer vos suggestions. Merci et bonne lecture!

VÉRONIQUE TESSIER

RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR... suite

- les exigences du Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG);
- les instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Dans les mois à venir, nous publierons un bulletin sur les responsabilités de l'expéditeur, qui présentera plus de renseignements détaillés à ce sujet. Entre-temps, si vous souhaitez en savoir plus, veuillez communiquer avec le bureau du transport des marchandises dangereuses de votre région ou visitez le site Web du TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>.

Région de l'Atlantique
1-866-814-1477
TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec
(514) 283-5722
TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
(416) 973-1868
TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
1-888-463-0521 or (204) 983-3152
TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique
(604) 666-2955

NOUVEAUX PICTOGRAMMES SERVANT À INDIQUER LA CHARGE DE GERBAGE MAXIMALE AUTORISÉE D'UN GRAND RÉCIPIENT POUR VRAC

PAR FRANCE BERNIER ET STÉPHANE GARNEAU

À compter du 1^{er} janvier 2011, le règlement type issu des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, 16^e édition, exige que tous les grands récipients pour vrac (GRV) soient marqués de l'un des deux pictogrammes suivants pour indiquer la charge de gerbage maximale autorisée. La marque doit avoir une dimension minimale de 100 mm sur 100 mm.

Pictogramme A



GRV conçu pour être empilé

Pictogramme B



GRV **non** conçu pour être empilé

Pour les utilisateurs de GRV, ces nouveaux pictogrammes devraient simplifier grandement l'observation des règlements liés au gerbage. Si le pictogramme A figure sur le GRV, ces marques indiquent la masse totale maximale des GRV et leur contenu qu'il est possible d'empiler. La charge maximale autorisée est en fait la charge appliquée lors de l'épreuve sur modèle type qui doit figurer sur les marques primaires de l'ONU divisée par 1,8. Lorsque le pictogramme B figure sur le GRV, il est interdit d'y empiler quoi que ce soit.

Veillez noter que ce sont des marques additionnelles qui n'affectent en rien le marquage de base du GRV. Par conséquent, le marquage de base continuera de comprendre :

- la charge d'épreuve de gerbage en kg si le GRV est conçu pour être empilé, ou
- le chiffre zéro « 0 » si le GRV n'est pas conçu pour être empilé.

CHARGE DE GERBAGE MAXIMALE AUTORISÉE

Exemple de marquages apposés sur un GRV en contre-plaqué fabriqué en janvier 2011 et conçu pour une charge de gerbage de 3 600 kg.

Marquage de base

11D / Y / 01 11
CAN / XYZ 4-XXX
6480 / 1800

Marque additionnelle



Exemple de marquages apposés sur un GRV souple en tissu de plastique avec doublure fabriqué en janvier 2011 et non conçu pour être empilé.

Marquage de base

13H3 / Y / 01 11
CAN / XYZ 4-XXX
0 / 1000

Marque additionnelle



Le marquage des GRV par ces nouveaux pictogrammes n'est actuellement pas prescrit par la norme CAN/CGSB-43.146-2002 « Conception, fabrication et utilisation de grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses » (CGSB43.146) qui régit la construction et le marquage des GRV au Canada. Toutefois, Transports Canada prévoit rendre leur utilisation obligatoire dans une prochaine édition de la norme CGSB-43.146 afin d'harmoniser la réglementation nationale avec le règlement type de l'ONU. Il serait souhaitable que les manufacturiers canadiens de GRV commencent à appliquer les nouvelles marques dès que possible et certainement après le 1^{er} janvier 2011. Le marquage doit être appliqué aux GRV fabriqués après cette date pour en demander le transport international. Les GRV fabriqués avant la date butoir ne sont pas soumis à cette exigence de marquage et peuvent continuer à être utilisés tel quel.

INCIDENCE DE LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE PROGRAMME DE PIU

PAR JOHN TOMASELLI

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifiée de façon significative en juin 2009. Un certain nombre des modifications apportées à la *Loi* ont une incidence directe sur le programme de plans d'intervention d'urgence (PIU). L'objectif du programme de PIU est de faire en sorte que l'industrie dispose de capacités d'intervention d'urgence efficaces liées au transport de marchandises dangereuses présentant un risque élevé. L'article qui suit décrira les modifications à la *Loi* qui concernent le programme PIU.

L'une des modifications les plus importantes ayant une incidence sur le programme de PIU est la capacité de révoquer un plan qui n'a pas été mis en œuvre à la suite d'un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses visé par ce plan (alinéa 7(5)d)). Bien que la *Loi* ne fasse pas la distinction entre un rejet majeur ou mineur, le paragraphe 7(2) précise que le PIU s'applique à tout incident lié au transport qui pourrait compromettre la sécurité publique. Comme l'intervention doit également être mise en œuvre conformément au plan agréé, il est dans l'intérêt du détenteur d'un PIU de décrire en détail dans son plan comment il réagira aux événements selon leur degré de gravité.

L'alinéa 7.1(a) de la *Loi* permet à Transports Canada d'ordonner à une personne qui dispose d'un PIU de le mettre en œuvre pour donner suite au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses visé par le plan (par exemple pour un produit que le détenteur du plan a importé ou présenté au transport). En termes clairs, Transports Canada ne peut ordonner à une personne de mettre en œuvre son PIU que si cette personne a besoin d'un PIU conforme au paragraphe 7(1) de la *Loi*. L'ordre préciserait un délai pour la mise en œuvre de l'intervention. Si le détenteur d'un plan refuse de se conformer à l'ordre, son plan peut être révoqué en vertu de l'alinéa 7(5)e) de la *Loi*.

L'alinéa 20a) de la *Loi* fournit une protection en matière de responsabilité personnelle pour tout fait, acte ou omission, accompli de bonne foi et sans négligence à une personne intervenant à la suite d'un rejet auquel s'applique un PIU, si elle agit en conformité avec le plan et si elle informe CANUTEC de son intervention.

Avant que les modifications à la *Loi* ne soient apportées, il était parfois difficile d'identifier un importateur au Canada. L'importateur est la personne responsable de l'entrée de marchandises dangereuses au Canada; il s'agit habituellement du destinataire. Si l'importateur n'est pas facilement identifiable, on peut appliquer l'article 2.1 de la *Loi* pour en identifier un. L'importateur serait « réputé être » la personne qui est mentionnée dans le registre d'expédition accompagnant les marchandises dangereuses à leur entrée au Canada et la personne à qui les marchandises dangereuses seront livrées. Soulignons également que les sous-alinéas 9.1(1)a)(i) et 10.1(1)a)(i) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour le transport routier et le transport ferroviaire exigent respectivement que l'identification de l'expéditeur au Canada figure sur le registre d'expédition dans le cas d'un produit importé au Canada. Une exigence semblable a été énoncée pour les expéditions par transport aérien et transport maritime.

Lorsqu'un produit nécessitant un PIU transite par le Canada, la personne qui manutentionne ou transporte les marchandises dangereuses (soit le transporteur) est responsable du PIU, conformément à l'alinéa 7(1)c) de la *Loi*. S'il y a plus d'un transporteur, chaque transporteur est responsable du PIU pour la partie du trajet où il manutentionne ou transporte les marchandises dangereuses. L'alinéa 7.1(7)a) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* permet aux transporteurs d'utiliser le PIU de quelqu'un d'autre. Par exemple, les transporteurs peuvent utiliser le PIU de l'un des transporteurs ou de quelqu'un d'autre s'ils en ont l'autorisation et si le PIU est valable pour le produit, le mode de transport et le secteur géographique desservi. Même si le libellé de la *Loi* a été modifié, cette exigence n'est pas nouvelle. En effet, avant les modifications apportées à la *Loi*, chaque transporteur qui effectuait le transport de marchandises dangereuses en était par définition l'importateur et le responsable du PIU. La *Loi* a été modifiée pour en améliorer le libellé.

L'objectif du programme de PIU est de faire en sorte que l'industrie dispose de capacités d'intervention d'urgence efficaces liées au transport de marchandises dangereuses présentant un risque élevé.

Depuis juin 2009, tous les agréments des PIU sont accordés pour une période déterminée (y compris les agréments provisoires et les anciens agréments pour une période indéterminée). Les agréments provisoires sont accordés à la suite de l'évaluation préliminaire d'une demande confirmant qu'il existe une capacité d'intervention. Les agréments provisoires ne nécessitent habituellement pas d'évaluations du site. Les agréments pour une période déterminée (anciennement les agréments pour une période indéterminée) sont accordés à la suite d'une évaluation détaillée du plan, y compris d'évaluations du site, où sont examinés le matériel d'intervention disponible, le personnel, la formation, les exercices, l'entretien du matériel, etc. Comme les agréments de PIU doivent maintenant respecter des délais précis, il est dans l'intérêt du détenteur du plan de fournir les renseignements à l'inspecteur qui examine le plan dans les plus brefs délais pour s'assurer que l'évaluation sera effectuée avant l'expiration du PIU.

En termes clairs, Transports Canada ne peut ordonner à une personne de mettre en œuvre son PIU que si cette personne a besoin d'un PIU conforme au paragraphe 7(1) de la *Loi*.

L'INCIDENCE DES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR LE PROGRAMME D'INTERVENTION EN CAS D'INCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AGENTS CHIMIQUES, BIOLOGIQUES, RADIOLOGIQUES, NUCLÉAIRES ET EXPLOSIFS (CBRNE) DE TRANSPORTS CANADA

PAR KATHLEEN CORRIVEAU

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifiée et a reçu la sanction royale en juin 2009. Les modifications portent principalement sur l'introduction de nouvelles exigences en matière de sûreté et les aspects relatifs à la sécurité de la *Loi*. Certaines modifications apportées à la *Loi* ont accéléré la mise en place du Programme d'intervention CBRNE et ont permis la mise en œuvre des dernières étapes du programme.

La mise en œuvre du Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada progresse bien. Ce programme a été lancé en 2001 afin d'améliorer l'état de préparation et les interventions à l'égard d'incidents mettant en cause des substances CBRNE au Canada. On reconnaît la menace que pose l'utilisation ou l'implication éventuelle de marchandises dangereuses dans un incident CBRNE. L'objectif du Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada demeure : s'assurer qu'en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses lors d'un incident CBRNE au Canada, les autorités compétentes disposent d'une aide spécialisée.

CONTEXTE

Selon Sécurité publique Canada, un incident CBRNE peut être classé comme un incident accidentel ou un incident intentionnel. « Un incident CBRN accidentel¹ fait allusion à un incident causé par une erreur humaine, une défaillance mécanique ou un événement météorologique important et peut comprendre des déversements, des rejets accidentels ou des fuites. On les appelle généralement des accidents de matières dangereuses. Un incident CBRN intentionnel est de nature criminelle et peut inclure des actes terroristes, le déversement volontaire ou la libération de matières dangereuses dans le but d'éviter les exigences réglementaires, ou l'empoisonnement malicieux, mais non pour des motifs politiques, d'une ou de plusieurs personnes. »

Le Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada est fondé sur l'utilisation des ressources en place à la suite de l'exigence réglementaire de disposer de plans d'intervention d'urgence (PIU). L'exigence prévue par la *Loi* de disposer d'un PIU avant d'offrir de transporter ou d'importer certaines marchandises dangereuses est énoncée à l'article 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et est décrite à la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les marchandises dangereuses qui exigent un PIU sont celles qui présentent un plus grand risque d'exposition et qui nécessitent une manutention et de l'équipement particuliers. Les marchandises dangereuses qui exigent un PIU sont énumérées en fonction de la quantité ou de la concentration dans l'indice PIU de la colonne 7 de l'annexe 3 du *Règlement*.

L'incidence de cette exigence a entraîné la création d'un réseau pancanadien afin de renforcer la capacité d'intervention pour tous les types de marchandises dangereuses. Cette capacité d'intervention vient de l'industrie du transport, des fabricants de produits chimiques et des entrepreneurs en intervention d'urgence. L'infrastructure du PIU a permis la création d'un réseau d'intervenants d'urgence confirmés qui sont habituellement formés et équipés pour intervenir en cas d'accidents de transport mettant en cause des marchandises dangereuses.

L'objectif du Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada demeure : s'assurer qu'en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses lors d'un incident CBRNE au Canada, les autorités compétentes disposent d'une aide spécialisée.

Même si la mise en œuvre du Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada progresse, on a décelé des lacunes relativement à l'assurance que la capacité d'intervention pourra être mise à contribution dans certaines situations où des marchandises dangereuses sont mises en cause. Ainsi, un incident nécessitant une intervention qui met en cause des marchandises dangereuses pour lesquelles il faudrait avoir un PIU, mais dont on ne peut déterminer le propriétaire, est un exemple de situation problématique où une intervention ne peut être assurée parce qu'il n'y a pas de PIU associé aux marchandises dangereuses mises en cause. On se préoccupe également du fait que les dispositions de la *Loi* avant les modifications apportées en 2009 étaient fondées uniquement sur des rejets accidentels ou imprévus de marchandises dangereuses. Les intervenants d'urgence de l'industrie (les détenteurs de PIU) étaient pour le moins réticents à intervenir dans le cas d'un incident mettant en cause un rejet appréhendé, même s'il s'agissait de leur produit, à cause du manque de protection en matière de responsabilité. Le succès et la pleine mise en œuvre du Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada dépendent des modifications apportées à la *Loi*.

Les modifications à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* touchant la sécurité ont été apportées afin de renforcer et de consolider le programme des PIU. Ces modifications permettront de renforcer la sécurité publique et l'état de préparation du pays en permettant la mise en œuvre d'une capacité d'intervention relative aux marchandises dangereuses et aux incidents mettant en cause des substances CBRN, en plus de fournir une protection en matière de responsabilité aux intervenants. On a également élargi la portée de la *Loi* en précisant davantage l'interprétation d'un rejet de marchandises dangereuses comme étant « un rejet réel ou appréhendé » plutôt qu'un « rejet imprévu ou accidentel » comme c'était le cas précédemment. Par conséquent, l'article 20 de la *Loi*, qui traite de la responsabilité personnelle, s'appliquera à toute personne qui participe à une intervention à la suite d'un rejet réel ou appréhendé, conformément aux paragraphes 20 a), b) et c), que ce soit accidentel ou non, et cette personne n'encourt aucune responsabilité personnelle, civile ou pénale. Le ministre, ou une personne désignée, peut également ordonner à la personne qui dispose d'un plan agréé de le mettre en œuvre dans le délai raisonnable prévu dans l'ordre pour intervenir au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses visé par le plan conformément à l'alinéa 7(1)a). Cela signifie qu'un PIU peut être activé pour intervenir au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses auquel le plan s'applique, dans le cas d'un incident mettant en cause des substances CBRNE, avec l'avantage de bénéficier d'une protection en matière de responsabilité. L'alinéa 7(1)b) énonce que le ministre, ou une personne désignée, peut « autoriser la personne qui dispose d'un tel plan à le mettre en œuvre pour réagir à un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses, s'il ne connaît l'identité d'aucune des personnes tenues par le paragraphe 7(1) de disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé pour ce rejet ». Cette modification se passe d'explications et est particulièrement utile au chapitre de la capacité d'intervention pour faire face à des situations où la source des marchandises dangereuses est connue, mais que le rejet n'est pas accidentel, mais appréhendé.

Les nouvelles exigences en matière de sûreté englobent les plans de sûreté, la formation en sécurité et l'habilitation de sécurité pour transporter des marchandises dangereuses, et sont régies par des instruments juridiques tels que des arrêtés d'urgence, des mesures de sûreté et des règlements. Les personnes se livrant à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou concentrations — précisée par le *Règlement* doivent disposer d'un plan de sûreté qui satisfait aux exigences de ces règlements. Elles doivent également suivre une formation en sécurité pour mettre en œuvre ce plan conformément au *Règlement*. La *Loi* établit par ailleurs les pouvoirs permettant d'assurer le suivi des marchandises dangereuses pendant le transport.

Les modifications législatives apportées donnent officiellement à Transports Canada le mandat de mettre en œuvre le Programme d'intervention CBRNE. Il s'agit d'un résultat important, comme il a été expliqué précédemment, puisqu'il comble un vide relatif à la capacité des intervenants d'urgence de l'industrie pour leur permettre de réagir à un incident CBRNE mettant en cause des marchandises dangereuses. En plus des dispositions relatives à la protection en matière de responsabilité, la nouvelle *Loi* fait également allusion à une enveloppe de financement si un PIU, conformément à l'alinéa 7(1)b), est mis en œuvre. L'indemnité doit être prélevée à même le Trésor.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a fourni jusqu'ici aux parties et aux intervenants intéressés des occasions d'apprentissage. En mars 2004, Transports Canada a organisé cinq séances de sensibilisation au Programme d'intervention CBRNE dans l'ensemble du Canada. Une séance de formation pratique auxquels ont assisté des participants du programme s'est déroulée à Morrisburg (en Ontario), en mars 2005. Une autre séance de formation a eu lieu à Calgary, en 2009, et visait à engager le dialogue avec les organismes gouvernementaux et les représentants de l'industrie concernés pour échanger sur leurs rôles et leurs responsabilités dans l'éventualité d'un incident mettant en cause des substances CBRNE au Canada. En janvier 2010, on a également organisé un atelier sur les incidents radiologiques auquel ont assisté des intervenants et des participants du programme pour faire la démonstration des capacités liées aux marchandises dangereuses de classe 7, en l'occurrence les matières radioactives. La vérification des capacités des participants a débuté en même temps que les vérifications des PIU.

Transports Canada tient à jour une base de données et une liste des participants, ainsi que la portée des interventions et des capacités. La participation au Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada reste volontaire. À l'heure actuelle, environ 35 organisations ont manifesté leur intérêt à offrir des capacités d'intervention à Transports Canada dans le cas d'un incident mettant en cause des substances CBRNE.

Les prochaines étapes consistent à continuer de solliciter l'adhésion de participants intéressés, compte tenu des dispositions relatives à la protection en matière de responsabilité, à poursuivre la vérification de la capacité d'intervention des participants au Programme d'intervention CBRNE et à rencontrer d'autres organismes gouvernementaux pour discuter du mandat de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses et de ses éventuelles limites. Les personnes intéressées à participer au Programme d'intervention CBRNE de Transports Canada peuvent communiquer soit avec Fred Scaffidi au 613-998-9394 (Fred.Scaffidi@tc.gc.ca), ou avec Kathleen Corriveau au 613-998-6276 (Kathleen.Corriveau@tc.gc.ca).

¹ Le terme CBRN est utilisé lorsqu'on fait référence expressément à une citation tirée du document publié par Sécurité publique Canada en 2005 : *La Stratégie en matière chimique, biologique, radiologique et nucléaire du gouvernement du Canada*.

VINGT-CINQ ANS DE GESTION RESPONSABLE^{MD} : L'INITIATIVE AUDACIEUSE DE L'INDUSTRIE DE LA CHIMIE AU CHAPITRE DE L'AUTOÉVALUATION ET DE LA SENSIBILISATION DU PUBLIC A CÉLÉBRÉ SES NOCES D'ARGENT EN 2010

PAR HARVEY F. CHARTRAND

L'année dernière a marqué le 25^e anniversaire de Gestion responsable, l'initiative volontaire de l'industrie chimique mondiale dans le cadre de laquelle les entreprises travaillent sans relâche pour améliorer leur santé, leur sécurité et leur rendement sur le plan environnemental, et pour communiquer avec les collectivités au sujet de leurs produits et de leurs activités.

En 1985, des chefs de la direction d'entreprises canadiennes de l'industrie de la chimie ont commencé à mettre en œuvre l'initiative Gestion responsable après s'être rendu compte que l'industrie ne pouvait continuer à faire comme « si de rien n'était ». Les demandes en faveur d'un accroissement de la réglementation gouvernementale de l'industrie ont augmenté depuis la fin des années 1970, époque du déraillement d'un train transportant des marchandises dangereuses à Mississauga (Ontario), forçant l'évacuation de la cinquième ville en importance au pays.

Selon Jean Bélanger, ancien président de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (anciennement l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques) : « Les dirigeants de l'industrie chimique se trouvaient dans une situation difficile. Ils devaient accepter le fait que le public n'avait aucune confiance dans leur industrie. »

De plus, d'après Brian Wastle, directeur d'usine dans les années 1980 et vice-président de Gestion responsable à l'association jusqu'à sa retraite en décembre 2010 : « Le public croyait que l'industrie se

souciait davantage de sa rentabilité que de ses employés, ses voisins et ses clients. »

« Certains incidents nous ont échappés. Le gouvernement menaçait de nous réglementer. En dernier ressort, l'industrie cherchait une façon de changer son image de victime et de devenir maîtresse de sa destinée. »

Gestion responsable a permis aux entreprises chimiques canadiennes de renforcer leur sentiment de contrôle sur leurs activités, mais a également mené à un profond changement de culture au sein de l'industrie. Au début de la mise en œuvre de Gestion responsable, les chefs de direction de l'industrie ont reconnu que rétablir la confiance du public devait être leur priorité et que cela exigerait un engagement à agir honorablement et à aller au-delà de la lettre de la loi. Respecter ce principe a radicalement changé le mode d'exploitation de l'industrie, d'entreprises qui visaient uniquement la conformité réglementaire, on est passé à des entreprises axées sur l'éthique.

Entre 1985 et 1988, les premiers codes de Gestion responsable ont été établis, leur création ayant été accélérée par le désastre industriel à Bhopal, en Inde, qui a fait ressortir la nécessité d'établir de rigoureuses directives sur la gestion sécuritaire et écologique des produits chimiques. Les commentaires d'écologistes ont influencé la rédaction finale des six codes de pratique de la Gestion responsable : recherche et développement, fabrication, sensibilisation de la collectivité et intervention d'urgence, transport, distribution et gestion des

matières dangereuses. En tout, l'association a établi 150 normes portant sur chaque étape du cycle de vie des produits chimiques.

Malgré les efforts de l'industrie pour établir un ensemble de directives rigoureuses en matière de Gestion responsable que les entreprises devaient respecter, certains ont critiqué l'initiative en disant qu'il ne s'agissait que d'un exercice de relations publiques. C'est pourquoi l'association a franchi une étape critique vers une plus grande transparence : établir un comité consultatif national composé d'activistes et autres intervenants à l'extérieur de l'industrie chimique pour inciter les entreprises à améliorer leur rendement. En 1993, l'association a également établi un processus de vérification publique dans le cadre de la Gestion responsable. Des groupes, formés de défenseurs du bien public, de voisins et d'experts de l'industrie visitaient les usines pour s'assurer que les entreprises membres respectaient leurs engagements. Tous les membres de l'association font maintenant l'objet d'une vérification publique tous les trois ans.

Au début des années 1990, il est apparu évident que la Gestion responsable était un succès. La fiche de sécurité en milieu de travail indiquait une amélioration marquée et les entreprises membres de l'association avaient considérablement réduit leur empreinte écologique (à ce jour,

les émissions globales ont baissé de 87 p. 100). Le modèle canadien de la Gestion responsable a connu un tel succès qu'il a été adopté par des dizaines de pays, d'un bout à l'autre de la planète – il s'agit aujourd'hui d'un mouvement mondial mis en pratique dans plus de 50 pays.

En 2007, malgré le succès obtenu, on a entamé un processus afin de réinventer radicalement l'initiative de Gestion responsable au Canada. Ses principes ont fait l'objet d'un examen en profondeur et le concept de développement durable a été imbriqué dans son éthique en vue de rassurer un public de plus en plus soucieux de la santé, du changement climatique, de la conservation et de l'empreinte environnementale de l'industrie de la chimie.

Le virage de la Gestion responsable vers le développement durable impose encore plus de normes rigoureuses aux entreprises membres de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, mais il n'aurait pas pu en être autrement.

« J'anticipe maintenant avec plaisir de voir les méthodes innovatrices que notre industrie utilisera pour mettre en pratique le développement durable au cours des 25 prochaines années. Cette réalité sera des plus inspirantes », explique Richard Paton, président et directeur général de l'association.

Responsible Care[®]
Our commitment to sustainability.



Gestion responsable^{MD}
Notre engagement envers le développement durable.

Cet article a été publié pour la première fois dans le numéro de novembre et décembre 2009 de « Pacific Progress », un bulletin distribué par Transports Canada dans la région du Pacifique.

UN COLLÈGUE DU TMD PORTE LA FLAMME OLYMPIQUE

PAR JULIA MCGUIRE



La Direction du transport de surface de New Westminster sera le centre de coordination du transport de surface des Jeux olympiques pour les activités de communications et de coordination de Sécurité ferroviaire, Transport des marchandises dangereuses et Sûreté du transport de surface et intermodal, en collaboration avec le Groupe intégré de la sécurité de la GRC. Huit inspecteurs des quatre coins du Canada seront à Vancouver pendant les Jeux olympiques pour aider les inspecteurs de la région du Pacifique. Du 2 au 6 novembre, ils se sont rendus à Vancouver afin de participer à l'exercice Gold. Au cours d'une séance d'information, ils ont appris que l'un de leurs collègues aurait la chance de porter le flambeau olympique à Terre-Neuve. Colin Howse a franchi le seuil du centre de coordination revêtu de l'uniforme officiel du relais olympique en portant un gâteau en forme de torche. Lisez le récit incroyable de Colin ci-dessous.

LE RELAI DE LA FLAMME OLYMPIQUE DE COLIN HOWSE LE 13 NOVEMBRE 2009

« C'était encore plus excitant que ce que je m'étais imaginé ». Voilà ce qu'a dit d'entrée de jeu Colin Howse lorsqu'on lui a demandé quelle était la première chose qui lui venait à l'esprit lorsqu'il repensait à son expérience du relais de la flamme olympique de 2010.

Colin a été sélectionné parmi plus de 300 porteurs du flambeau olympique de Terre-Neuve-et-Labrador pour participer au relais de la flamme. En parlant de son expérience, Colin a dit qu'il s'était senti extrêmement fier d'avoir été choisi comme porteur du flambeau, et il a été

intimidé et impressionné par l'histoire des autres porteurs du flambeau qu'il a rencontrés dans son parcours du relais. Il a été abasourdi de voir tous ses proches et amis qui s'étaient déplacés pour l'encourager, dont sa petite-fille Cassidy, venue de Conne River (T.-N.-L.) uniquement pour voir son grand-père courir avec le flambeau.

« L'énergie de la foule à l'école secondaire O'Donnell (à Mount Pearl), où notre groupe de porteurs a entamé le parcours, était incroyable. De voir de si nombreux visages familiers à mon point de départ et de pouvoir brandir la torche et courir devant ces personnes enthousiastes a été une expérience extraordinaire », affirme Colin.

Le parcours du jour 15 de la flamme olympique que Colin a emprunté l'a amené à traverser un quartier de la ville de Mount Pearl, une municipalité voisine de St. John's.

Lorsqu'on lui demande quel conseil il donnerait à de futurs porteurs du flambeau pour ces Jeux olympiques ou pour d'autres Jeux olympiques, Colin leur conseille de se gorger de l'énergie et de l'ivresse du moment et d'être très fier d'avoir été choisi pour faire partie de cet événement tout à fait spécial.

Colin Howse est un spécialiste régional en mesures correctives à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, au bureau de St. John's (T.-N.-L.).



UN EXTRAIT DE L'ESSAI DE COLIN SUR LE RELAI DE LA FLAMME

« Les Jeux olympiques de 2010 ont marqué ma vie comme membre de l'équipe de Transports Canada chargée d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses pendant les Jeux olympiques de 2010. Porter le flambeau olympique est un rêve qu'il me semblait impossible de réaliser; pourtant à 54 ans, je me sentais comme un enfant impatient, en attente de la chance de porter le symbole des compétitions sportives les plus prestigieuses au monde. » [Traduction]

ATELIER SUR L'INTERVENTION EN CAS D'URGENCES RADIOLOGIQUES

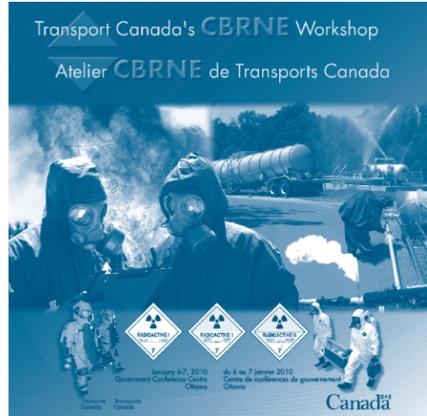
PAR FRED SCAFFIDI

INTRODUCTION

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada est heureuse de vous informer qu'un atelier sur les substances radiologiques intitulé « Intervention en cas d'urgences radiologiques : quels services sont offerts par l'industrie » (Response to Radiological Emergencies – What services are available from Industry?) a eu lieu les 6 et 7 janvier 2010 au Centre de conférences du gouvernement, à Ottawa.

CONTEXTE

La *Stratégie en matière chimique, biologique, radiologique et nucléaire du gouvernement du Canada* (mars 2005, veuillez consulter le site www.publicsafety.gc.ca pour obtenir une copie du document) attribue les responsabilités aux ministères en cas d'attentat terroriste mettant en cause des substances CBRNE touchant le Canada (il est à noter que, depuis 2005, le terme CBRN a été modifié pour inclure les explosifs; la nouvelle abréviation est donc maintenant CBRNE). 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 par l'intermédiaire de CANUTECH dans le cas d'une attaque terroriste mettant en cause des substances CBRNE au Canada. Afin de s'acquitter de cette responsabilité, la Direction travaille à l'élaboration d'un programme appelé le *Programme d'intervention CBRNE en matière de transport de marchandises dangereuses*. Ce programme 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 intervenants) dans le cas d'une attaque terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses utilisées comme agents CBRNE au Canada. Les autorités locales, par l'intermédiaire de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, 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 transport de marchandises dangereuses s'inspire de notre Programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) que l'on connaît déjà.



OBJECTIFS DE L'ATELIER

De nouveaux pouvoirs conférés en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permettent maintenant à Transports Canada de donner des capacités d'intervention à l'industrie dans le cas d'un incident mettant en cause des substances CBRNE, pendant le transport ou non (veuillez consulter le site à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1992ch34.htm> pour la dernière version de la *Loi*). Ces pouvoirs prévoient la fourniture d'une protection en matière de responsabilité et une indemnisation pour les dépenses. L'un des objectifs de l'atelier était de présenter les modifications apportées à la *Loi* et de solliciter les commentaires des participants. Y a-t-il des préoccupations au sein de l'industrie? Quelles modifications réglementaires devraient être apportées à la suite des modifications faites à la *Loi*? Afin d'obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, consultez dans ce bulletin l'article de Kathleen Corriveau intitulé « L'incidence des modifications apportées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* sur le Programme d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des agents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs (CBRNE) de Transports Canada ».

Un autre objectif visé par l'atelier était de comprendre les capacités d'intervention de l'industrie en cas d'incidents mettant en cause des matières radioactives. Il s'agit évidemment d'une priorité pour la communauté d'intervention CBRNE pour de nombreuses raisons, mais principalement à cause du risque de répercussions sur de nombreuses personnes et structures. Un tel incident surchargerait les ressources à tous les niveaux de gouvernement. Les capacités de l'industrie seraient certainement nécessaires. L'atelier a fourni une tribune au gouvernement et à l'industrie en vue de dévoiler les défis et d'explorer les options de collaboration envisageables.

POINTS SAILLANTS DE L'ATELIER

Le but de l'atelier était de fournir une tribune pour favoriser l'interaction entre les secteurs public et privé qui doivent travailler ensemble pour faire du Programme d'intervention CBRNE un succès. Cet atelier a donc donné l'occasion aux représentants du gouvernement

et de l'industrie de se familiariser davantage avec les capacités et les attentes de chacun en cas d'incident radiologique. Une vaste gamme de conférenciers et de sujets ont été présentés, parmi lesquels :

- Le survol du Programme d'intervention CBRNE en matière de TMD et des modifications apportées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* qui ont une incidence sur la capacité d'intervention en cas d'incidents terroristes au Canada (notamment sur les nouveaux pouvoirs et les articles sur la sûreté et la sécurité), par **Transports Canada**.
- Une discussion sur le modèle de l'IRTC et les leçons tirées des exercices, par le **Centre des sciences pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense Canada (CSS de RDDC)**.
- Le PFUN (Plan fédéral en cas d'urgence nucléaire) et les questions d'ordre technique entourant la gestion des conséquences + les leçons tirées à la suite de la contamination de Canadiens au polonium 210, par **Santé Canada**.
- Une vue d'ensemble de la réglementation touchant les capacités d'intervention de l'industrie et des équipes de PIU, par la **Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)**.
- La Stratégie nationale et le plan d'action sur les infrastructures essentielles, par **Sécurité publique Canada**.
- Les capacités, le rôle et les responsabilités de RNCAN, par **Ressources naturelles Canada (RNCAN)**.
- La contamination radiologique dans des immeubles, par **RDDC – Ottawa**.
- Les capacités en cas d'urgence radiologique, par **Énergie atomique du Canada limitée (EACL) – Chalk River (Ontario)**.
- Les capacités en cas d'urgence radiologique, par **CAMECO – Port Hope (Ontario)**.
- Les capacités en cas d'urgence radiologique, par **Stuart Hunt & Associates – Saint-Albert (Alberta)**.
- Le rôle des services d'incendie lors d'une intervention mettant en cause des substances CBRNE, par le **Bureau du commissaire des incendies de l'Ontario**.

De plus, deux scénarios d'exercice ont été présentés. On a divisé les participants en petits groupes et on leur a demandé d'évaluer le scénario et d'expliquer à quoi ressemblerait l'intervention dans le cas du scénario exposé en se fondant sur les catégories suivantes d'une intervention de haut niveau : *La prévention, la réaction initiale, la vérification, la préparation du commandement des interventions, les communications, la surveillance, les répercussions humaines, l'intervention et le rétablissement*.

RÉSULTATS

L'atelier a suscité nombre de discussions et d'idées. Voici certains des points les plus importants qui sont ressortis :

- Les modifications apportées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* ont été bien accueillies par l'industrie. Transports Canada travaille à l'élaboration d'un cadre de réglementation relativement à ces modifications.
- Les capacités et l'expertise de l'industrie seraient indispensables dans le cadre d'une intervention découlant d'un incident radiologique à grande échelle.
- La communauté des entrepreneurs en intervention d'urgence, qui ne compte pas nécessairement des expéditeurs ou des destinataires de marchandises dangereuses (et qui n'a donc pas besoin d'avoir un PIU) doit être incluse dans le cadre des PIU.
- L'industrie peut jouer un rôle important quelle que soit la phase de l'incident, mais jouerait sans doute un plus grand rôle pendant la phase de rétablissement suivant un incident radiologique.

Nous espérons que les équipes d'intervention de l'industrie qui ne l'ont pas encore fait songeront à ajouter leur organisation à la liste de nos équipes d'intervention CBRNE. N'hésitez pas à communiquer avec Kathleen Corriveau, à l'adresse suivante : Kathleen.Corriveau@tc.gc.ca, ou avec Fred Scaffidi, à l'adresse suivante : Fred.Scaffidi@tc.gc.ca, pour obtenir davantage de précisions au sujet du Programme d'intervention CBRNE ou de plus amples renseignements sur l'atelier portant sur l'intervention en cas d'urgence radiologique, dont il est question ici.

REMERCIEMENTS

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses tient à remercier nos conférenciers pour leur temps, leur préparation et leur présentation devant les participants à l'atelier. Nous leur en sommes particulièrement reconnaissants puisque l'atelier s'est déroulé juste avant la période la plus occupée des préparatifs pour les Jeux olympiques 2010.

Enfin, nous aimerions remercier nos participants. Nous espérons que cet atelier vous a été utile. Nous vous sommes reconnaissants de l'engagement que vous avez démontré en participant à notre atelier, et nous avons hâte de collaborer avec vous à l'amélioration du Programme d'intervention CBRNE.

ÉCHANTILLON D'ACCIDENTS À SIGNALER AU CANADA EN 2010

PAR LINDSAY JONES, SUSAN WILLIAMS ET JONATHAN ROSE

Le présent article relate certains accidents ayant été signalés à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses en 2010. Nous nous sommes efforcés de diversifier notre échantillon d'accidents en choisissant une variété de provinces et territoires, de classes de marchandises dangereuses et de contenants. Nous avons également tenu compte de la gravité des accidents. Un article semblable a été produit relativement à des accidents survenus en 2009, mais n'a jamais été publié dans le Bulletin de nouvelles TMD. Pour obtenir un exemplaire de cet article, veuillez communiquer avec Lindsay Jones à Lindsay.Jones@tc.gc.ca.

Le 19 février 2010
Niveau de gravité 2
Edmundston (New Brunswick)
MÉTHANOL – Classe 3(6.1)

Au cours d'opérations se déroulant dans un parc ferroviaire, on a découvert que 100 litres de produit se sont échappés de la soupape de fond d'un **wagon-citerne (DOT111A100 W1)** contenant du MÉTHANOL. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention

d'urgence a fermé la soupape afin d'arrêter la fuite et a nettoyé le produit qui s'était déversé. On a jugé qu'il fallait signaler ce rejet et on a dû soumettre un rapport de suivi dans les 30 jours, puisque le rejet était supérieur à la quantité indiquée au tableau du paragraphe 8.1(1) pour la classe subsidiaire du MÉTHANOL (classe 6.1 – seuil de 5 litres), mais non pour la classe primaire (classe 3 – seuil de 200 litres).

Le 19 février 2010
Niveau de gravité 4
Trois-Rivières (Québec)
DITHIONITE DE SODIUM;
HYDROSULFITE DE SODIUM; ou
HYDROSULPHITE DE SODIUM –
Classe 4.2

Durant son transport dans une semi-remorque, un **réservoir (DOT spec 56/20343/g638/6000/2722/462/2100/498/226/02-1984/Aluminium/AL-ASTM209//R 01-2008)** contenant 1 800 kilogrammes d'HYDROSULFITE DE SODIUM a laissé s'écouler une petite quantité de produit sur le plancher de la semi-remorque. Le plancher

a pris feu à la suite d'une réaction thermique, ce qui a chauffé le réservoir. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence a éteint l'incendie. Le réservoir a été retiré de la remorque, placé dans un bassin et recouvert d'une grande quantité d'eau afin d'en réduire la température. Le produit a été déversé du conteneur et dilué.

Le 25 mars 2010
Niveau de gravité 0
Enfield (Nouvelle-Écosse)
DIOXYDE DE CARBONE SOLIDE; ou
GLACE CARBONIQUE – Classe 9

Après son transport dans la cale d'un avion, une **boîte (UN4G/Boîte de carton)** contenant de la GLACE CARBONIQUE a été livrée au destinataire. On a alors découvert que la boîte n'était pas accompagnée des documents d'expédition de marchandises dangereuses appropriés. Le produit ne s'est pas déversé, il n'y a pas eu de blessés et la boîte n'a subi aucun dommage. L'incident concernant des marchandises dangereuses (tel que défini dans les « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des

marchandises dangereuses » de l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI]) a été signalé aux autorités compétentes.

Le 19 avril 2010
Niveau de gravité 0
Dorval (Québec)
MATIÈRE RADIOACTIVE, COLIS DE
TYPE A, non sous forme spéciale, non
fissile ou fissile excepté – Classe 7

Durant leur transport dans un camion, d'une aéro-gare de fret jusqu'à l'aire de chargement de l'aéroport, trois **fûts (UN1A2)** de MATIÈRE RADIOACTIVE, COLIS DE TYPE A, chargés dans un chariot à fret se sont déplacés. Deux des fûts sont tombés et ont perdu leur couvercle alors que le troisième a été perforé. Le produit ne s'est pas déversé et il n'y a pas eu de blessés. Les trois fûts ont été placés dans une aire désignée d'entreposage de matières radioactives jusqu'à ce que le personnel d'intervention d'urgence de l'expéditeur soit en mesure de les inspecter et de les remballer. Les fûts ont ensuite pu être livrés à destination.

STATISTIQUES SUR LES ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE SURVENUS EN 2010, PAR RÉGION

PAR LINDSAY JONES, SUSAN WILLIAMS ET JONATHAN ROSE

Cet article présente un survol des statistiques sur les accidents à déclaration obligatoire survenus en 2010, par région. Les statistiques contenues dans cet article incluent les données fournies dans les rapports de suivi dans les 30 jours reçus à la date du 31 décembre 2010 et une estimation du nombre de rapports reçus au cours du délai de grâce de 30 jours qui se termine le 31 janvier 2011. Un accident à déclaration obligatoire concernant les marchandises dangereuses est défini comme un accident dans le cadre duquel le rejet de marchandises dangereuses dépasse les quantités prévues dans la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les régions du transport des marchandises dangereuses sont les suivantes :

La région de l'Atlantique : Terre-Neuve-et-Labrador (NL), Île-du-Prince-Édouard (PE), Nouvelle-Écosse (NS) et Nouveau-Brunswick (NB)

La région du Québec : Québec (QC)

La région de l'Ontario : Ontario (ON)

La région des Prairies et du Nord : Manitoba (MB), Saskatchewan (SK), Alberta (AB), Yukon (YT), Territoires du Nord-Ouest (NT) et Nunavut (NU)

La région du Pacifique : Colombie-Britannique (BC)

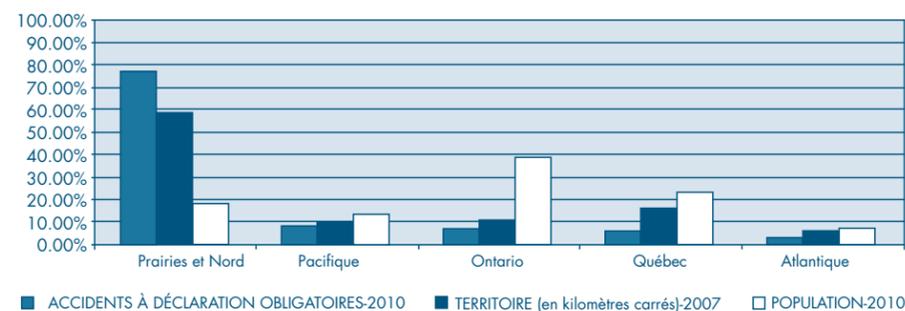
Faits saillants des statistiques sur les accidents à déclaration obligatoire survenus en 2010 :

- 342 accidents à déclaration obligatoire sont survenus en 2010 au Canada.
- 61 p. 100 des accidents à déclaration obligatoire sont survenus en Alberta.
- 62 p. 100 de l'ensemble des accidents à déclaration obligatoire sont survenus pendant des opérations de manutention.
- 94 p. 100 des accidents à déclaration obligatoire ont été jugés mineurs.
- Le temps moyen consacré à la préparation du rapport de suivi dans les 30 jours est de 20,9 jours.

STATISTIQUES RÉGIONALES : ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE, TERRITOIRE GÉOGRAPHIQUE ET TAILLE DE LA POPULATION

Les tableaux qui suivent présentent une comparaison régionale en pourcentage entre le nombre d'accidents à déclaration obligatoire déclarés à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses en 2010, le territoire mesuré en kilomètres carrés (ces chiffres excluent la superficie en eau douce et ont été mis à jour le 1^{er} avril 2007) et la population, selon les estimations de Statistiques Canada au 1^{er} janvier 2010.

DISTRIBUTION DE FRÉQUENCES RELATIVES DES ACCIDENTS À DÉCLARATION OBLIGATOIRE-2010, TERRITOIRE (en kilomètres carrés)-2007 & POPULATION-2010 POUR CHACUNES DES CINQ RÉGIONS



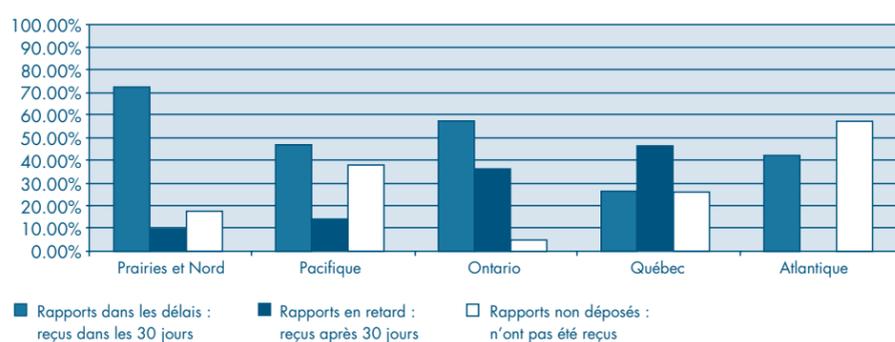
La région des Prairies et du Nord est la plus grande région du Canada en ce qui a trait au territoire géographique. Elle représente près de soixante pour cent (60 %) du territoire de l'ensemble du pays, soixante-dix-sept pour cent (77 %) des accidents à déclaration obligatoire et dix-huit pour cent (18 %) de la population. Soixante-et-un pour cent (61 %) des accidents à déclaration obligatoire signalés à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses sont survenus dans la province de l'Alberta. Cela s'explique principalement par un accroissement des activités dans le secteur des ressources naturelles. La province de l'Alberta respecte avec diligence les exigences de présentation du rapport de suivi dans les 30 jours. Par conséquent, les entreprises sont beaucoup mieux renseignées de l'exigence de faire rapport

et en comprennent bien l'importance. La région des Prairies et du Nord est la seule région où le pourcentage des accidents dépasse les pourcentages du territoire et de la population. Par comparaison, les quatre autres régions ont un pourcentage de population plus grand associé à des pourcentages de territoire géographique et d'accidents à déclaration obligatoire plus petits. Il serait intéressant de comparer le nombre d'accidents à déclaration obligatoire avec le nombre de chargements ou le nombre de millions de kilomètres; malheureusement, ces statistiques ne sont pas disponibles.

PRÉSENTATION DES RAPPORTS DE SUIVI DANS LES 30 JOURS OBLIGATOIRES

Les entreprises doivent remplir et déposer les rapports de suivi dans les 30 jours qui suivent un accident. En moyenne, dans toutes les régions, presque 66 % des rapports de suivi dans les 30 jours ont été reçus au cours du délai de grâce de 30 jours. À la date du 31 décembre 2010, aucun rapport tardif n'a été reçu de la région de l'Atlantique. Toutefois, cette région compte le plus grand nombre de rapports non déposés. Par conséquent, le nombre de rapports reçus tardivement (après le délai de grâce), augmentera. Pour l'année 2010, le nombre de rapports de suivi dans les 30 jours non déposés reste stable dans les deux chiffres peu élevés dans l'ensemble du pays. Ce nombre est attribuable à la collaboration de nos inspecteurs du transport des marchandises dangereuses régionaux et fédéraux ayant mené des activités de suivi auprès des entreprises qui ne respectaient pas les exigences de présentation de rapports.

DISTRIBUTION DE FRÉQUENCES RELATIVES DES RAPPORTS DE SUIVI DANS LES 30 JOURS OBLIGATOIRES REÇUS À TEMPS, EN RETARD ET NON DÉPOSÉS PAR RÉGION EN 2010



On accorde 30 jours aux entreprises pour recueillir les renseignements demandés et déposer le rapport de suivi auprès de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Le nombre de jours requis pour remplir le rapport est calculé en fonction du laps de temps mesuré en jours entre la date de l'accident et la date du rapport. La date de l'accident représente le jour où l'accident a eu lieu. La date du rapport représente la date à laquelle le rapport de suivi dans les 30 jours a été rempli et signé par l'entreprise. En 2010, en moyenne, les rapports de suivi dans les 30 jours pour des accidents ont été soumis dans les 20,9 jours suivant la date de l'accident.

En 2010, en moyenne, les rapports de suivi dans les 30 jours pour des accidents survenus dans les régions des Prairies et du Nord et de l'Atlantique ont été soumis à l'intérieur de la période de grâce de 30 jours. C'est là toute une réalisation si on tient compte du nombre de rapports de suivi dans les 30 jours reçus pour des accidents survenus dans la région des Prairies et du Nord. En moyenne, les rapports de suivi dans les 30 jours pour des accidents survenus dans les régions de l'Ontario et du Québec ont été déposés avec un peu de retard. Toutefois, veuillez noter que les rapports non déposés n'ont pas été inclus dans les statistiques présentées.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses entreprend la collecte des rapports de suivi dans les 30 jours non déposés avec la collaboration des inspecteurs régionaux qui mènent les enquêtes de suivi. Des lettres sont envoyées aux compagnies qui ont la responsabilité ou la maîtrise effective des marchandises dangereuses au moment de l'accident, pour leur rappeler qu'ils doivent faire un rapport. Nous tenons à remercier tous ceux qui participent à ce processus.

Si vous désirez obtenir une mise à jour de cet article une fois que le délai de grâce pour les rapports est terminé (après le 30 janvier 2011), veuillez communiquer avec Jonathan Rose à l'adresse : Jonathan.Rose@tc.gc.ca.

¹ Les accidents à déclaration obligatoire satisfont le seuil de quantité de marchandises dangereuses déversées par classe de marchandises dangereuses conformément à la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le 7 mai 2010
Niveau de gravité 2
Étobicoke (Ontario)
SOLUTION D'HYDROXYDE DE SODIUM – Classe 8

Au cours d'opérations de triage à l'embranchement d'une installation, un wagon-citerne (DOT111A100W1) contenant de la SOLUTION D'HYDROXYDE DE SODIUM a quitté le bâti de déchargement alors que les tuyaux étaient toujours attachés. L'un des tuyaux s'est séparé du wagon-citerne et 13 650 litres de produit se sont déversés dans une zone de confinement. Il n'y a pas eu de blessés. On a dépêché un camion-citerne sous vide pour nettoyer le site.

Le 8 mai 2010
Niveau de gravité 4
Redwater (Alberta)
AMMONIAC ou AMMONIAC ANHYDRE – Classe 2.3(8)

Durant un épandage dans des champs agricoles, 1 800 kilogrammes d'AMMONIAC ANHYDRE se sont écoulés d'un réservoir ravitailleur (TC-51/Canada/Q-3002/A

2873-4213/Oui/265 psi/398 psi/-20°F - +110°F/3400kg/ Annuel/08-2010/265 psi// Réservoir principal et soudage/06-1984) lorsque l'attache s'est brisée et que le coupleur à rupture a fait défaut, entraînant le débranchement du tuyau du réservoir. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence de l'expéditeur s'est rendu sur place pour fermer la soupape du réservoir de façon à arrêter la fuite.

Le 22 juin 2010
Niveau de gravité 2
Hope (Colombie-Britannique)
LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. – Classe 6.1

Durant son transport dans une semi-remorque, un fût (UN1A1/Y1.2/100/09) contenant du LIQUIDE ORGANIQUE TOXIQUE, N.S.A. (diazinon) a déversé 200 litres de produit à l'intérieur de la semi-remorque et sur la route. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux afin de nettoyer le produit déversé et retirer le fût endommagé comme il se doit.

Le 19 juillet 2010
Niveau de gravité 4
Halbrite (Saskatchewan)
PÉTROLE BRUT – Classe 3

Durant le transport, une semi-remorque citerne (DOT 407/Progression/6692-3/2006/2AEASXBH56R000204/44 000L/03-10 VK 707/3 essieu de semi-remorque) contenant du PÉTROLE BRUT a subi une défaillance avec une roue. Les roues du deuxième essieu du côté passager de l'unité se sont relâchées pour ensuite se détacher de la remorque. Les roues sont alors entrées en contact avec le tuyautage de la remorque et ont brisé des parties du tuyautage longeant la remorque. Au total, 238 litres de fluide ont été pulvérisés sur la route avant de s'enflammer. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour éteindre l'incendie et nettoyer le produit déversé. Le produit restant a été transféré dans une autre semi-remorque citerne et l'unité endommagée a été placée sur une remorque plateau et transportée à l'installation de réparation.

Le 21 juillet 2010
Niveau de gravité 3
Souris (Manitoba)
DIESEL; GAZOLE; HUILE À DIESEL; OU HUILE DE CHAUFFE LÉGÈRE – Classe 3

Durant le transport, une semi-remorque citerne (TC 306 AL Pétrole/Progression/ /02-2002/2AEABSAH91R000218/18500-5000-12000L/03-10 VK 707, 02-08 PI 707/ Remorque-citerne de pétrole – Voie d'accès) et une remorque d'appoint (TC306 AL Pétrole/Progression/ /02-2002/2AEARPA E41R000223/ 6500-5000-18500L/03-10 VK 707, 02-08 PI 707/Remorque-citerne de pétrole – Remorque d'appoint) (b-train) contenant du DIESEL se sont renversées en prenant une courbe. La semi-remorque citerne et la remorque d'appoint ont dérapé sur la route avant de s'immobiliser dans un fossé. Les deux citernes ont été lourdement endommagées et la totalité des 50 223 litres de produit qu'elles contenaient se sont déversés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour nettoyer le déversement et retirer l'unité endommagée du fossé. suite P.8

CANUTEC

du 1^{er} janvier 2010 au 31 décembre 2010

SOURCE DES APPELS D'URGENCE

Expéditeurs	24
Transporteurs	172
Destinataires	3
Services d'incendie	226
Corps policiers	44
Contracteurs Hazmat	9
Centres anti-poison	13
Groupes d'aide mutuelle	2
Centres d'urgence	20
Services ambulancier	4
Hôpitaux	20
Laboratoire	7
Gouvernements	99
Citoyens	118
Fabricants	12
Distributeurs / Détaillants	9
Utilisateurs	52
Autres	13

NOMBRE D'APPELS

	Nombre d'appels	Par 24 h	% du total
Information	8,118	22	28
Règlement	3,116	9	11
Technique	14,629	40	51
Autre	2,895	8	10

Total 28,758 79

APPELS D'URGENCE PAR CLASSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES*

Classe 1 Explosifs	21
Classe 2 Gaz comprimés	169
Classe 3 Liquides inflammables	193
Classe 4 Solides inflammables	18
Classe 5 Matières comburantes et peroxydes organiques	57
Classe 6 Matières toxiques et infectieuses	43
Classe 7 Matières radioactives	11
Classe 8 Matières Corrosives	268
Classe 9 Produits divers	13
NR - Non réglementées	202
Chargement mixte -	8
Inconnu -	24

* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.

APPELS D'URGENCE PAR ENDROIT

Colombie-Britannique	116
Alberta	123
Saskatchewan	34
Manitoba	42
Ontario	266
Québec	197
Nouveau-Brunswick	16
Nouvelle-Écosse	11
Île-du-Prince-Édouard	0
Terre-Neuve-et-Labrador	11
Yukon	2
Territoires du Nord-Ouest	3
Nunavut	2
États-Unis	23
International	1

APPELS D'URGENCE PAR MODES DE TRANSPORT

Routier	231
Ferroviaire	122
Aérien	12
Maritime	11
Pipeline	0
Non transport	468
Multimodal	3

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/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm> ». 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 Tessier
(VERONIQUE.TESSIER@tc.gc.ca)

Conception graphique
Yvan Meloche
(YVAN.MELOCHE@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

Danny Bechamp - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Donna Mclean - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

France Bernier - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

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

Jonathan Rose - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

Julie McGuire - Communications et Marketing, Région de l'Atlantique

John Tomaselli - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Kathleen Corriveau - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

Harvey Chartrand - auteur-chercheur, pour l'Association canadienne de l'industrie de la chimie

Micheline Paquette - Gestionnaire intérimaire de programme marchandises dangereuses, Normes, Aviation civile, Transports Canada

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.

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Directrice générale
M.F. Dagenais : 613-990-1147
(MARIE-FRANCE.DAGENAIS@tc.gc.ca)
TDG Directorate

Affaires réglementaires
J. St-Onge, Directrice : 613-998-6540
(JOANNE.ST-ONGE@tc.gc.ca)

Conformité et interventions
C. Law, Directeur : 613-998-6540
(CLIVE.LAW@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes
G. Oliver, Directeur : 613-990-1139
(GEOFFREY.OLIVER@tc.gc.ca)

Secrétariat TMD
N. Belliveau, Directrice : 613-998-6546
(NATHALIE.BELLIVEAU@tc.gc.ca)

CANUTEC:
Renseignements : 613-992-4624
Urgence : 613-996-6666
Télec. : 613-954-5101
(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique
Dartmouth : 902-426-9461
Télec. : 902-426-6921
St. John's : 709-772-3994
Télec. : 709-772-5127

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

Région du Québec
514-283-5722
Télec. : 514-283-8234
Courriel : TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
416-973-1868
Télec. : 416-973-9907
Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
Winnipeg : 204-983-5969
Télec. : 204-983-8992
Saskatoon : 306-975-5105
Télec. : 306-975-4555
Courriel : TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique
New Westminster : 604-666-2955
Télec. : 604-666-7747
Kelowna : 250-491-3712
Télec. : 250-491-3710

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm>

ÉCHANTILLON D'ACCIDENTS À SIGNALER AU CANADA EN 2010... suite

Le 10 septembre 2010
Niveau de gravité 1

Enterprise (Territoires du Nord-Ouest)
ESSENCE; ou CARBURANT – Classe 3
PÉTROLE BRUT – Classe 3

Durant le transport, une **semi-remorque citerne (TC 406/Columbia Remtec/43003167/10-2006/2C9LAA35071026006/6000-14000L//Semi-remorque de tête)** et une **remorque d'appoint (TC 406/Columbia Remtec/52702167/10-2006/2C9LBA25471026007/27000L//Remorque d'appoint)** contenant de l'ESSENCE ont pris feu. La totalité des 52 316 litres du chargement a brûlé et l'unité a été lourdement endommagée. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour surveiller la scène jusqu'à ce que l'ensemble du produit ait brûlé, puis a éteint le feu à l'intérieur de la structure de l'unité.

Le 11 septembre 2010
Niveau de gravité 6

Burbank (Alberta)
GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ; ou GAZ LIQUÉFIÉ DE PÉTROLE – Classe 2.1

Alors qu'il était en transit, un train a fait dérailler cinq wagons-citernes contenant du GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ. Trois des wagons-citernes se sont renversés et un **wagon-citerne (DOT 112J340 W)** a été perforé, entraînant le déversement de 60 000 litres de produit. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux afin de délimiter une zone d'évacuation d'un rayon de 1,6 kilomètre, comprenant cinq résidences. On a appliqué un emplâtre réfrigérant pour colmater la fissure sur le wagon-citerne et parvenir à arrêter le déversement. On a transféré le produit restant dans un camion-citerne Super B et laissé brûler le résidu. Des transferts de produits ont été effectués pour le restant des wagons-citernes ayant déraillé. Les wagons ont été redressés, remis sur les rails acheminés, en vertu de certificats provisoires, vers une installation de réparation. Trois plans d'intervention d'urgence (PIU) ont été activés durant ce déversement.