

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES



ÉTÉ 2012 | Vol. 32 No. 1 | ISSN 0828-5039 | N° de l'entente 40063845

DANS CE NUMÉRO

Le Guide des mesures d'urgence 2012.....	2
Accidents à signaler au Canada en 2011.....	2
Nouvelles éditions des normes CSA sur les bouteilles et les tubes.....	3
Éditorial.....	3
Trouver un laboratoire pour la classification des marchandises dangereuses.....	4
Qu'arriverait-il si un événement semblable au déraillement de 1979 à Mississauga survenait aujourd'hui? Quelle est la capacité de réponse de l'industrie du chlore?.....	4
Communication pour des résultats.....	4
Nouvelles éditions des normes CSA B620, B621 et B622.....	5
Systèmes d'arrêt d'urgence « hors camion » sur les citernes routières et les citernes amovibles.....	6
Des Canadiens à la conférence 2012 Cooperative Hazardous Materials Enforcement Development.....	6
Plans d'intervention d'urgence.....	7
Stats CANUTEC.....	8



Déraillement de 1979 à Mississauga, en Ontario.

AFFAIRE RISQUÉE

PAR MARC GRIGNON

L'année 2012 sera mémorable pour le personnel de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Pourquoi? C'est la **première année** de mise en application d'un nouveau mode de planification de nos activités de surveillance et d'inspection.

En mars 2011, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a adopté une approche nationale axée sur le risque pour planifier ses activités de surveillance et d'inspection. Depuis, un groupe de travail formé d'experts dans le transport de marchandises dangereuses a travaillé ardemment à élaborer un cadre de gestion des risques fondé sur l'analyse des risques présentés par des entreprises assujetties à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*.

Ce nouveau cadre présente une approche structurée pour la prise de décisions à l'aide d'un ensemble commun de processus et d'outils, dont certains sont nouveaux, notamment l'outil d'analyse des risques Modèle de gestion de la surveillance et de la priorisation de l'inspection du transport des marchandises dangereuses. Ces outils seront perfectionnés au fil du temps, après que les inspecteurs en aient fait l'essai et les

aient évalués. D'autres, comme les priorités régionales, permettent de cerner des questions régionales précises comme facteur déterminant les priorités en matière d'inspection, existent depuis un certain temps dans différentes régions du Canada, et sont intégrés dans ce cadre.

Ce cadre fait partie intégrante d'une méthode de gestion des risques plus générale élaborée dans le cadre du programme de transport des marchandises dangereuses et dans le Groupe de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada.

Le nouveau cadre est entré en vigueur le 1^{er} avril 2012. Il est composé de trois éléments principaux :

1. **Modèle de gestion de la surveillance et de la priorisation de l'inspection du transport des marchandises dangereuses** (outil d'analyse des risques), qui établit les priorités à partir :
 - a. **de points de données prédéterminés** – recueillis à partir :
 - du Système d'information sur les inspections (SII);
 - du Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses (SIAMD);
 - de la base de données du plan d'intervention d'urgence automatisé (PIUA);
 - du Recensement de Statistique Canada (2006);
 - du registre des mesures d'application.
 - b. **de questions régionales et nationales** – élaborées par les inspecteurs régionaux du transport des marchandises

dangereuses, les gestionnaires régionaux et les gestionnaires de l'administration centrale. Ces questions sont élaborées en tirant profit de l'expertise des inspecteurs.

2. **Exercice régional et national de planification axée sur les risques pour les activités de surveillance**
3. **Examen des plans annuels régionaux et nationaux**

Le cadre permet un examen continu tout au long du cycle d'inspection et donne une flexibilité suffisante pour aborder les nouvelles questions.

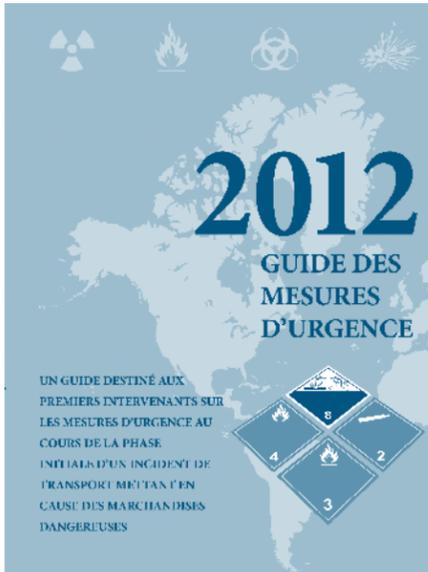
Nous croyons qu'une gestion efficace des risques, appuyée par ce cadre, aidera les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses à appliquer une méthode uniforme pour prendre des décisions selon les dispositions relatives à la surveillance de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Si vous avez des questions concernant le Cadre de gestion des risques liés au transport des marchandises dangereuses, veuillez les faire parvenir à :

Marc Grignon
 Chef de l'application de la loi et des opérations de réponse
 Conformité et interventions
 Direction générale du transport des marchandises dangereuses
 Transports Canada
 Marc.Grignon@tc.gc.ca
 Tél. : 613-990-1146
 Téléc. : 613-952-1340

LE GUIDE DES MESURES D'URGENCE 2012

PAR MICHEL CLOUTIER



Le Guide des mesures d'urgence est élaboré conjointement par Transports Canada, le département des Transports des États-Unis, le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique ainsi qu'avec la collaboration du Centro de Información Química para Emergencias de l'Argentine (CIQUIME). Sous l'initiative de l'Accord de libre-échange nord-américain, le Guide est publié en français, en anglais et en espagnol.

Le Guide vise à aider les premiers intervenants à identifier rapidement les dangers spécifiques ou génériques des matières impliquées lors d'un incident. De plus, il aide les premiers intervenants à se protéger et à protéger le public lors de la phase initiale d'intervention à un incident impliquant des marchandises dangereuses. Le Guide des mesures

d'urgence devrait être disponible dans chaque véhicule d'intervention pour les services d'incendies, les policiers et les ambulanciers afin de promouvoir la sécurité du public et ainsi harmoniser l'intervention initiale aux incidents de marchandises dangereuses.

L'édition 2012 du Guide des mesures d'urgence contient des nouveautés dont :

- un tableau de distances des détonations explosives de vapeurs de liquides en ébullition (BLEVE);
- un tableau de distances pour les engins explosifs improvisés (EEI);
- le Tableau 3 pour six gaz toxiques par inhalation (TIH) communs qui précise les distances d'isolation selon la quantité et les distances d'activités de protection.

Pour cette nouvelle édition, plusieurs sections ont également été révisées. On y retrouve, entre autres, les nouveaux noms de marchandises dangereuses pour refléter la 17^e édition des *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses* des Nations Unies.

Au Canada, Transports Canada a imprimé environ 115 000 copies du Guide des mesures d'urgence 2012 pour les coordonnateurs provinciaux/territoriaux afin qu'elles soient distribuées aux services d'urgence. Visitez le site Internet de CANUTEC (<http://www.tc.gc.ca/fr/canutec/guide-menu-227.htm>) pour :

- visualiser une liste complète des distributeurs;
- avoir accès à la version électronique du Guide des mesures d'urgence 2012;
- avoir accès à la version téléchargeable du Guide des mesures d'urgence 2012.

Aux États-Unis, le département des Transports a imprimé environ 2 000 000 de copies du Guide des mesures d'urgence 2012 qui seront fournies aux représentants d'agences de tous les États afin d'être distribuées aux services d'urgence. Pour une liste complète de ces représentants, prière de visiter le site Internet suivant : <http://hazmat.dot.gov/pubs/erg/guidebook.htm>. De plus, on estime que plus de 6 000 000 de copies du Guide des mesures d'urgence seront produites par des imprimeurs privés pour revente à l'industrie ferroviaire et du camionnage ainsi qu'à d'autres organisations liées au transport.

En Amérique latine, environ 50 000 copies du Guide en espagnol ont été imprimées et distribuées dans seize pays avec l'aide du Centro de Información Química para Emergencias de l'Argentine et du Office for Foreign Disaster Agency des États-Unis. Pour plus d'information à propos de Centro de Información Química para Emergencias, prière de visiter le site Internet suivant : <http://www.ciquime.org.ar/index.html>.

Le Guide des mesures d'urgence est également traduit en plusieurs langues, dont le hongrois, le hollandais, l'allemand, l'hébreu, le japonais, le russe, l'italien, le polonais, le coréen, le chinois, le turc, le portugais et le thaï, et est utilisé dans plusieurs pays à travers le monde.

ACCIDENTS À SIGNALER AU CANADA EN 2011

PAR SUSAN WILLIAMS, LINDSAY JONES ET JONATHAN ROSE

Un accident à signaler suppose le rejet de marchandises dangereuses excédant la quantité déterminée dans la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Cet article présente des statistiques ainsi qu'un échantillon d'accidents survenus en 2011.

Points saillants de 2011* :

- 345 accidents à signaler au Canada
- Cinq principales marchandises dangereuses impliquées dans des accidents à signaler

Cinq principales marchandises dangereuses impliquées dans des accidents à signaler

	Pourcentage
Pétrole brut – classe 3	27,2 %
Diesel; gazole; huile à diesel; huile de chauffe légère – classe 3	12,7 %
Méthanol – classe 3 (6.1)	7,8 %
Acide chlorhydrique – classe 8	5,8 %
Gaz de pétrole liquéfiés; gaz liquéfiés de pétrole – classe 2.1	4,9 %

- 62,9 % ont eu lieu en Alberta
- 62,0 % ont eu lieu pendant des opérations de manutention
- 94,5 % étaient mineurs
 - La gravité des accidents est fondée sur 10 questions auxquelles il faut répondre par « vrai » ou « faux ». Nous attribuons un point pour chaque réponse positive. Le total des points représente le niveau de gravité :
 - 0 à 3 est mineur;
 - 4 à 6 est moyen;
 - 7 à 10 est majeur.

*Données en date du 23 février 2012.

Un Rapport de suivi dans les 30 jours doit être présenté dans les 30 jours suivant un rejet accidentel, un « accident concernant des marchandises dangereuses » ou un « incident concernant des marchandises dangereuses ». Veuillez envoyer ces rapports remplis à Transports Canada par courriel, par télécopieur ou par la poste.

- **Courriel** : dor-rcd@tc.gc.ca ou rcd-dor@tc.gc.ca
- **Télécopie** : 613-991-2917
- **Poste** : Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Place de Ville, Tour C, 9^e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

ÉCHANTILLON D'ACCIDENTS À SIGNALER EN 2011

Cet échantillon d'accidents provient de plusieurs provinces et territoires et concernent une variété de classes de marchandises dangereuses, de modes de transport et de contenants.

2 janvier 2011 – Fort St. John (Colombie-Britannique)
Niveau de gravité 2
Méthanol – classe 3(6.1)

Contenant : Fût (UN1A2/Y/1.2/100/N CAN/GWC E/2 1053/11/12/300/09)

Un camion de pétrole transportant un fût de 205 litres de MÉTHANOL descendait une côte lorsqu'il a quitté la route, est tombé dans un fossé et s'est renversé. Le fût a été endommagé, et 90 litres du produit se sont déversés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour nettoyer le déversement, remettre le camion sur ses roues et le sortir du fossé.

Il fallait signaler ce rejet puisqu'il 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).

13 mars 2011 – Bernic Lake (Manitoba)
Niveau de gravité 2
Acide formique – classe 8

Contenant : Remorque-citerne (DOT407SS/Polar/2000/1PMS343 22Y1022426/7000 USG/remorque-citerne)

Au moment où l'on commençait le transfert d'ACIDE FORMIQUE d'une remorque-citerne dans un réservoir de stockage d'un site minier, 36 kilogrammes du produit se sont échappés d'une connection desserrée entre le robinet et le tuyau flexible de transfert. Le produit s'est déversé dans une enceinte de confinement en béton et a été immédiatement neutralisé et nettoyé.

27 mars 2011 – Port Hope (Ontario)
Niveau de gravité 7
Carburacteur – classe 3

Gaz de pétrole liquéfiés; gaz liquéfiés de pétrole – classe 2.1

Contenant : Wagons-citernes (DOT111A100 W1 et DOT1112J340 W)

Vingt sept wagons ont déraillé pendant le transport sur une ligne principale. Huit d'entre eux contenaient du CARBURACTEUR dont une certaine quantité s'est renversée. Trois d'entre eux ont été percés, et environ 125 000 litres de produit se sont échappés. Un autre wagon contenant des résidus de BUTANE a également été percé, et la majeure partie du produit restant s'est échappée, s'est enflammée et s'est consumée. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux et a évacué 33 résidents des maisons à proximité jusqu'à ce que le feu soit éteint. Le déversement a été nettoyé et on a procédé au transfert du reste du produit.

NOUVELLES ÉDITIONS DES NORMES CSA SUR LES BOUTEILLES ET LES TUBES

PAR PASCAL VERVILLE

La conformité aux normes B339 et B340 de l'Association canadienne de normalisation (CSA) sur la sélection, l'utilisation et la fabrication des contenants pour le transport de marchandises dangereuses de la classe 2, Gaz, constitue une exigence de l'article 5.10 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

- La norme **CSA B339** établit les exigences relatives à la conception, à la fabrication, à l'inspection, à l'essai, au marquage et à la requalification périodique des conteneurs à gaz.
- La norme **CSA B340** établit les exigences relatives à la sélection d'un conteneur à gaz à utiliser pour le transport du gaz.

L'édition 2002 de ces normes, telles qu'elles ont été modifiées, demeure légalement en vigueur, mais la cinquième édition, et une édition révisée de chacune, ont été publiées en mars 2008. On proposera l'adoption de ces éditions dans une modification à venir du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les modifications de la 5^e édition de la norme CSA B339 sont notamment les suivantes :

- Des définitions nouvelles et révisées des termes utilisés dans la fabrication de l'acier.
- L'autorisation d'utiliser des méthodes autres que l'estampillage pour marquer les contenants – telles que la gravure au laser, le gaufrage ou la gravure – pour

tenir compte des nouvelles technologies dans les processus de fabrication.

- Des exigences révisées pour la spécification TC-4LM afin de tenir compte des caractéristiques particulières des bouteilles utilisées pour le transport d'hélium réfrigéré.
- Une nouvelle spécification de bouteilles, désignée TC-3CCM, pour les bouteilles à gaz composites entièrement bobinées à filament en fibre de carbone. Depuis 1999, conformément aux permis de niveau de sécurité équivalent, maintenant appelés certificats d'équivalence, on autorise l'industrie à fabriquer, à sélectionner et à utiliser de telles bouteilles au Canada.

Les modifications de la 5^e édition de la norme CSA B340 sont notamment les suivantes :

- Des exigences révisées sur les capuchons de protection.
- L'autorisation d'utiliser des contenants de spécification TC-3CCM, TC-3FCM et TC-3HWM pour le transport d'hydrogène.
- Des exigences révisées à la clause 5.5.4 de la norme CSA B340-08 sur les contenants isolés à vide non normalisés pour le transport de certains gaz liquéfiés réfrigérés de la classe 2.2. Plus précisément, cette clause impose une capacité limitée en eau de 50 l pour de tels contenants. Ces contenants doivent

être fermés et conçus de façon à ne pas laisser s'échapper leur contenu pendant le transport. Ainsi :

- les contenants cryogéniques ouverts couramment appelés « Dewar » sans blocage et qui fuient constamment dans l'air ne répondent pas à cette exigence;
- les couvercles ou les bouchons mal ajustés pour empêcher l'air ou l'humidité d'entrer dans le contenant et laisser la pression accumulée s'échapper ne sont pas adéquats pour le transport.
- Des dispositions révisées pour les contenants de secours intégrant les conditions des permis spéciaux délivrés par la *Pipeline and Hazardous Materials Administration* du département des Transports des États-Unis. Ces contenants sont utilisés pour le suremballage de bouteilles qui fuient ou sont endommagées afin de les transporter jusqu'à l'installation la plus près en vue de les réparer. On les appelle également des enceintes de confinement d'intervention d'urgence (emergency response containment vessels [ERCV]).

Vous pouvez demander des copies des normes révisées dans les deux langues officielles en communiquant avec la CSA au 1-800-463-6727 ou en visitant son site Web à l'adresse suivante : <http://www.csa.ca>.

ÉDITORIAL

Le « cycle de la vie » à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ressemble fort probablement à celui de plusieurs autres programmes. Les grandes lignes du nôtre sont un peu comme ceci : la recherche, les statistiques et les évaluations du risque développées par la direction de la Recherche, évaluation et systèmes aident la direction des Affaires réglementaires à orienter la loi, le règlement et les politiques adoptés pour veiller au transport sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada. À son tour, la direction de la Conformité et de l'intervention veille à ce que la loi et le règlement soient respectés et viennent en aide à la direction de la Recherche, évaluation et systèmes en communiquant les résultats de leurs interventions ainsi que les tendances et les éléments de risque observés dans le déroulement d'activités de mise en application de la loi. Ces contributions aident, à leur tour, à recueillir des données importantes qui serviront à développer les initiatives réglementaires, et ainsi de suite.

Pourquoi est-ce que je vous parle de ce cercle qui nous oriente? Parce que nous avons récemment adopté des mesures qui visent à améliorer comment sont menées les activités de surveillance, d'inspection et d'évaluation de risque, ce qui aura des répercussions positives sur le reste du déroulement du programme, comme le précise l'article en page couverture. D'ailleurs, tous les articles présentés dans ce numéro vous permettent d'entrevoir les rayons de la roue que nous faisons tous avancer.

Bonne lecture et à bientôt!

Véronique Tessier

31 mars 2011 – McBride (Colombie-Britannique)

Niveau de gravité 6

Gaz de pétrole liquéfiés; gaz liquéfiés de pétrole – classe 2.1

Contenant : Semi-remorque citerne (MC331LPG/Altank Industries/F4802 14342/02-1998/2A9LT3936JCC12 221/3974L/10500USWG/05-10 VK 028/semi-remorque de tête Super B) et (MC331LPG/Altank Industries/F4802-14342/02-1988/2A9TL3226J CC12222/39747L/10500 USWG/05-10 VK 028/remorque d'appoint Super B)

Pendant le transport, une semi-remorque citerne et une remorque d'appoint (B-Train) contenant du BUTANE se sont renversées et ont glissé hors de la route en bas du remblai sur 91 mètres (300 pieds) dans la forêt. La marchandise se trouvant dans la remorque de tête a explosé et s'est consumée entièrement. Un robinet sur la remorque d'appoint a été endommagé et a laissé s'échapper lentement du produit qui a brûlé pendant plusieurs jours jusqu'à ce que le personnel d'intervention d'urgence puisse effectuer une opération de neutralisation par combustion afin d'enlever les résidus. Le conducteur a été transporté à l'hôpital pour traiter d'importantes blessures.

18 mai 2011 – Saint Jacques (Nouveau-Brunswick)

Niveau de gravité 2

Hydrogène liquide réfrigéré – classe 2.2
Contenant : Semi-remorque citerne (CGA341/Lox Equipment Company/CRN 3-6703-5-2/05-1978/262 kPa/7818/27400L/03-05 VIP 034/06-10 V 285/semi-remorque)

Une semi-remorque citerne contenant de l'HYDROGÈNE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ a été retenue à un poste de pesage après la découverte d'une fuite. Du produit s'échappait dans l'air par le bouchon du raccord de remplissage de la citerne. Un bouchon de remplacement a été livré au poste de pesage et installé. On a ensuite autorisé l'unité à poursuivre sa route vers sa destination.

11 juin 2011 – Roddickton (Terre-Neuve-et-Labrador)

Niveau de gravité 4

Essence; carburant pour moteurs d'automobiles ou pétrole – classe 3

Contenant : Semi-remorque citerne compartimentée (TC406AL/Remtec/TC-406/03-2003/24 kPa/C9-03/15000-4000-5000-5000-7000-14000L/05-11 VK 119/05-08 IPU/C /remorque de tête)

Le conducteur d'une semi-remorque citerne compartimentée contenant de l'ESSENCE et du CARBURANT DIESEL a donné un coup de volant pour éviter une voiture venant en sens inverse, a quitté la route, et la semi-remorque s'est renversée. Un compartiment a été percé et 2 500 litres de GASOLINE s'y sont échappés. Le conducteur a été transporté à l'hôpital pour traiter des blessures mineures. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour contenir et nettoyer le déversement ainsi que pour transférer le reste du produit dans une autre remorque-citerne. L'unité renversée a été remise sur ses roues et retirée du lieu de l'accident.

23 juin 2011 – Anzac (Alberta)

Niveau de gravité 2

Soufre fondu – classe 4.1

Contenant : Citernes (DOT111A100 W3)

Pendant le transport ferroviaire dans une région forestière éloignée, sept citernes contenant du SOUFRE FONDU ont déraillé. De ce nombre, quatre se sont renversées sur le côté. Une a été percée et a laissé s'échapper 89 291 kilogrammes de produit. Le produit s'est enflammé et a causé un petit feu de forêt. Des bombardiers à eau ont éteint le feu et le personnel d'intervention d'urgence a éteint le produit enflammé dans la citerne avec du sable. Le produit déversé a été nettoyé et retiré des lieux, avec le sol contaminé. Les autres citernes ont été redressées et remises sur les rails.

8 juillet 2011 – Edam (Saskatchewan)

Niveau de gravité 3

Ammoniac anhydre – classe 2.3(8)

Contenant : Ravitailleur (Western Rock Bit/E 8016.234/1996/31976A/2000 USWG/09-09 PV 466/Single 2000)

Un total de 820 litres d'AMMONIAC ANHYDRE s'est échappé de la soupape de décharge d'un ravitailleur installé dans un champ sur une ferme. Le personnel d'intervention d'urgence de l'expéditeur était sur les lieux et a appliqué un emplâtre réfrigérant pour arrêter la fuite. Le liquide restant a été transféré dans un camion-citerne et la vapeur résiduelle a été injectée dans un réservoir d'eau de 1 135 litres (300 gallons) pour dissiper les vapeurs. Cette pratique est plus sécuritaire que le brûlage de gaz à la

torche et produit un engrais liquide qui, selon les niveaux de concentration approuvés, peut être réutilisé dans les prairies de fauche. Le ravitailleur vide a ensuite été retiré du champ.

19 août 2011 – Montréal (Québec)

Niveau de gravité 3

Composé du sélénium, N.S.A. – classe 6.1

Contenant : Fûts (UN1A2)

Au total, 57 fûts à revêtement intérieur en plastique contenant du COMPOSÉ SOLIDE DE SÉLÉNIUM, N.S.A. ont été chargés sur une semi-remorque à un aéroport. Le produit avait été emballé comme une masse humide. Neuf des fûts laissaient s'échapper une petite quantité de liquide, parce qu'une réaction chimique entre le produit et le matériau des fûts avait entraîné la détérioration des fûts. Le personnel d'intervention d'urgence était sur les lieux pour nettoyer le produit qui s'était déversé. Les fûts ont été placés dans des surconteneurs et retirés des lieux.

9 octobre 2011 – Mackenzie Highway (Territoires du Nord-Ouest)

Niveau de gravité 2

Solides contenant du liquide inflammable, N.S.A. – classe 4.1

Contenant : Camion à benne

Pendant le transport de SOLIDES CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. dans un camion à benne, 200 kilogrammes de produit se sont échappés sur 38 kilomètres de route en raison d'un hayon mal fermé. Le personnel d'intervention d'urgence de l'expéditeur a ramassé à la pelle le produit sur la route.

TROUVER UN LABORATOIRE POUR LA CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR JULIE PRESCOTT

Selon la section 2.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, les expéditeurs de marchandises dangereuses sont responsables de la classification appropriée des substances qu'ils expédient. Dans le but de simplifier ce processus de classification, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses maintient une liste de certains laboratoires qui offrent des services d'analyse et de classification. La liste est accessible à cette adresse : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/personnes-labs-menu-310.htm>.

Veillez noter qu'étant donné la taille de la base de données, les recherches pour un laboratoire s'effectuent par province ou territoire. Nous espérons éventuellement aussi offrir la recherche par classe.

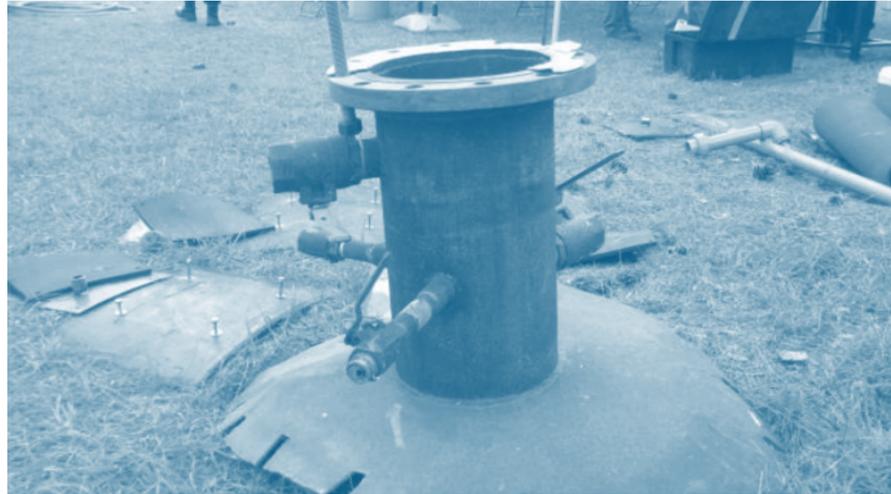
La présence d'un laboratoire sur cette liste est complètement volontaire. La mise à jour des informations est effectuée par la personne contact du laboratoire et sera requise périodiquement. Si vous désirez que votre compagnie soit ajoutée à la liste de laboratoires d'analyse et de classification de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, veuillez nous contacter par téléphone au 613-998-5269 ou par courriel au tmd-tdg@tc.gc.ca pour recevoir une copie de notre formulaire d'inscription.

Veillez aussi noter que :

- Certaines informations ou certains sites web peuvent n'être disponibles que dans une seule langue.
- La présence d'un laboratoire sur la liste n'implique pas une approbation ni une recommandation de la part de Transports Canada.
- La publication de ces renseignements n'engage donc aucunement la responsabilité de Transports Canada concernant la qualité et à l'exactitude des analyses effectuées par ces laboratoires.

QU'ARRIVERAIT-IL SI UN ÉVÉNEMENT SEMBLABLE AU DÉRAILLEMENT DE 1979 À MISSISSAUGA SURVENAIT AUJOURD'HUI? QUELLE EST LA CAPACITÉ DE RÉPONSE DE L'INDUSTRIE DU CHLORE?

PAR EVE POIRIER



Pièce pour rapiéçage maison

Il y a un peu plus de 30 ans, un déraillement a causé l'évacuation de plus de 200 000 personnes et a fait de Mississauga une ville temporairement déserte. Plusieurs marchandises dangereuses, dont un wagon de chlore, étaient impliquées.

À Alberton, au Montana, en avril 1996, 90 tonnes de chlore ont été relâchées dans l'atmosphère à la suite d'un déraillement. L'évacuation fut de longue durée puisque la citerne ferroviaire, qui avait été perforée à la suite de l'impact du déraillement, contenait encore du chlore. À cette époque, la technologie pour transférer le chlore autoréfrigéré n'existait pas. Le Chlorine Institute avait donc mis en place un comité de travail pour explorer la technologie disponible.

En 2000, plusieurs experts se sont rassemblés à Mercury, au Nevada, pour tester deux modèles de pompes, dont la Waukesha 5060SS. Ils ont également profité de l'occasion pour tester certaines méthodes pour attacher une valve à une citerne ferroviaire, dont le piquage sur conduite en charge (*hot tapping*) dans des conditions extrêmes pour la soudure, c'est-à-dire souder une pièce métallique à la paroi de la citerne ferroviaire à une température de - 34°C (température du chlore autoréfrigéré). Les résultats ont été concluants.

Au cours des essais au Nevada, du travail a aussi été fait sur la pompe Waukesha et certaines modifications y ont été apportées puisqu'il y avait présence de fuites au niveau des joints d'étanchéité.

En juin 2004, à San Antonio, au Texas, une citerne ferroviaire chargée de chlore a été perforée lors d'un déraillement, ce

qui a relâché une fois de plus du chlore dans l'atmosphère. À peine 6 mois plus tard, soit en janvier 2005, la même chose s'est produite à Graniteville, en Caroline du Sud. Dans ces deux cas, la pompe n'a pas été utilisée puisqu'il était impossible de garantir aux autorités présentes qu'il n'y aurait aucun rejet additionnel de chlore lors des opérations de transbordement. Toutefois, ces incidents ont permis d'améliorer les techniques de rapiéçage et d'optimiser la méthode de neutralisation des vapeurs de chlore avec l'utilisation de pompe venturi (*jet pump*).

En septembre 2008, les experts se sont réunis pour valider la pompe Waukesha 5060SS, dont l'enceinte de confinement de la pompe, entre autres, avait été modifiée depuis les essais au Nevada. Cette validation a eu lieu aux installations de PPG, site de Natrium, en Virginie de l'Ouest (voir l'article paru dans le Bulletin de nouvelles Été 2009 pour en savoir plus <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-ete2009-293.htm#article8>).

En mai 2011, le Chlorine Institute a donné sa première formation avancée pour le transbordement de chlore lorsqu'une citerne ferroviaire est perforée. L'utilisation de la pompe n'est qu'une étape lors d'une opération de transbordement. Il faut d'abord rapiéçer la brèche et neutraliser les vapeurs pour s'assurer de ne pas faire monter la pression dans la citerne ferroviaire. Ensuite, il faut procéder à l'installation d'une valve au niveau le plus bas de la citerne pour procéder au transbordement, ce qui ne se fait pas nécessairement dans les conditions les plus ergonomiques! Puis, avant de raccorder le tout, la pompe doit



Pompe Waukesha 5060SS



Soudure en niveau A



Atelier de piquage sur conduite en charge

être rebâtie en changeant tous les joints d'étanchéité.

L'équipement nécessaire pour intervenir dans ce genre de situation est dans une cache dans l'ouest des États-Unis, prêt à être déployé en tout temps. Les personnes qualifiées sont également répertoriées. Les membres du Chlorine Institute peuvent ainsi mobiliser ces ressources en un seul coup de téléphone.

En 2012, la technologie et les bonnes personnes ressources sont disponibles, parmi elles des Canadiens! Personne ne veut revivre un incident de l'ampleur de Mississauga, mais si la situation se représentait, le degré de préparation permettrait de diminuer la durée de l'intervention et les répercussions sur l'environnement.

COMMUNICATION POUR DES RÉSULTATS

PAR MARCEL PELLETIER

Il est essentiel de collaborer avec l'industrie afin de résoudre des enjeux en vue de se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* dans la région de l'Atlantique. Notre programme de sensibilisation joue un rôle important dans la surveillance et améliore la communication avec l'industrie et d'autres organismes d'application de la loi. Par exemple, nous :

- donnons des présentations aux services d'incendie locaux, aux services de police et à l'industrie;
- informons nos intervenants des modifications apportées à la réglementation et aux normes – en particulier celles concernant les secteurs où nous avons repéré des cas de non conformité;

- réunissons différentes entreprises pour discuter de sujets et régler des questions liées au transport des marchandises dangereuses par voie routière ou ferroviaire;

- mettons en valeur notre service de renseignements téléphoniques (1-866-814-1477), et l'adresse électronique (TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca) permettant à l'industrie et au public de communiquer avec nous pour clarifier certaines questions avant l'expédition de marchandises dangereuses.

Quels sont les résultats? Meilleure conformité au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et aux normes dans la région! Il nous tarde de collaborer avec l'industrie et de constater des résultats encore meilleurs!

OMISSION

Dans l'article intitulé « Interruption de l'effet domino lors d'un déraillement » publié dans le numéro d'automne 2011 du bulletin, nous n'avons pas remercié la Union Tank Car Company d'avoir donné des citernes utilisées lors des essais menés dans le cadre du projet sur l'effet domino. La version publiée sur notre page Web a été mise à jour.

NOUVELLES ÉDITIONS DES NORMES CSA B620, B621 ET B622 POUR LES CITERNES ROUTIÈRES ET LES CITERNES AMOVIBLES

PAR KEVIN GREEN

En janvier 2009, l'Association canadienne de normalisation (CSA) a publié de nouvelles éditions des normes B620, B621 et B622 pour les citernes routières et les citernes amovibles. Elle a aussi publié la nouvelle norme B626, en février 2009, afin de rendre obligatoire l'application de la nouvelle spécification TC44 pour les citernes amovibles pour carburant diesel.

L'adoption de ces nouvelles éditions et de la nouvelle norme par renvoi dans le *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* est en cours. Toutefois, tant que ce processus n'est pas terminé, les normes B620-03, B621-03 et B622-03, y compris les mises à jour de février 2006, demeurent en vigueur.

La nouvelle norme et les nouvelles éditions des normes existantes présentent de nombreux changements. Voici quelques points saillants :

Norme CSA B626-09, Citernes amovibles de spécification TC44

Cette nouvelle norme présente les exigences liées à la conception et à la construction d'une nouvelle citerne amovible de spécification TC44. Elle renvoie à la norme B620-09 pour les exigences communes à d'autres citernes routières et citernes amovibles normalisées.

Les citernes TC44 sont conçues pour le carburant diesel seulement et ont une capacité de 3 000 l ou plus. Elles peuvent être de forme ronde ou ovale avec compartiments ou de forme rectangulaire avec parois planes renforcées. Les citernes rectangulaires occupent moins d'espace, car elles sont intégrées à de grands équipements motorisés, comme de l'équipement de forage pétrolier.

La spécification TC44 devait être intégrée à la norme B620-09 au départ, mais la complexité de la citerne à parois planes a donné lieu à une très longue spécification. Au lieu d'augmenter le coût lié à la norme B620-09 pour tous les utilisateurs, la CSA a décidé de publier la spécification TC44 séparément dans la norme B626-09.

Norme CSA B620-09, Citernes routières et citernes amovibles de TC pour le transport de marchandises dangereuses

Cette norme porte sur la conception, la construction, la modification, la réparation, la vérification et la mise à l'épreuve de citernes routières et de citernes amovibles pour le transport de marchandises dangereuses. Elle porte aussi sur l'inscription des installations qui exécutent ces fonctions. La nouvelle édition contient :

- Des mises à jour des renvois à de plus récentes éditions de nombreuses publications, comme le *Boiler and Pressure Vessel Code* de l'ASME.
- De nouvelles définitions et des définitions révisées, afin de préciser l'application de diverses exigences de la norme. Par exemple, « citerne routière », « citerne amovible », « PMSA », « modification », « remontage », « modernisation » et « soudage à l'arc ».
- Des descriptions sommaires des diverses spécifications des citernes dans la norme

et de leur utilisation habituelle dans la nouvelle Annexe E.

Pour toutes les nouvelles citernes routières, cette norme :

- présentent des exigences de performance liées à la fixation d'une citerne à un châssis ou à un élément de suspension;
- précisent la distance entre le pare choc et les réservoirs;
- ajoutent un certain nombre de marques de vérification et de marquages de la plaque signalétique nouveaux ou révisés.

Des marquages supplémentaires de la plaque sont maintenant exigés pour les citernes modifiées ou remontées.

Pour ce qui est des citernes routières de spécification TC331, 338 et 341 utilisées pour les gaz réfrigérés et les gaz comprimés liquéfiés, les exigences liées à la protection contre les dommages ont été révisées afin de mieux correspondre à celles d'autres citernes routières. La spécification TC341 a été reformulée afin de correspondre aux exigences liées à l'intégrité structurale contenues dans d'autres spécifications. Les opérateurs disposant d'un nouveau système facultatif de régularisation de pression peuvent utiliser une pression plus élevée durant le chargement et le déchargement que celle autorisée durant le transport. De cette manière, les citernes sont plus légères et plus efficaces.

Un nouveau marquage de pression maximale de transport admissible (PMTA) est ajouté aux plaques d'identification en métal de ces citernes pour indiquer les différentes pressions qui peuvent être utilisées durant le transport et durant le chargement et le déchargement.

De nouvelles dispositions dans la norme B620 portent sur les modifications aux citernes normalisées, y compris le remontage (lorsqu'une citerne est retirée d'un châssis de véhicule et remontée sur un autre châssis). Ces dispositions concernent l'inscription de l'installation, les autorisations, les spécifications applicables, l'examen et l'approbation de la conception, la vérification et à mise à l'essai, la certification et les exigences relatives au marquage pour les citernes modifiées ou remontées.

Une nouvelle clause traite des plaques d'identification en métal absentes ou illisibles. Elle décrit quand et comment les marquages absents ou illisibles peuvent être restaurés ou lorsqu'une plaque de remplacement peut être produite et installée.

Les installations qui fabriquent, assemblent, modifient ou réparent des citernes ou qui utilisent des appareils mobiles de vérification et de mise à l'essai devront ajouter de nouvelles sections à leur manuel de contrôle de la qualité afin de mieux tenir compte de ces fonctions.

Les modifications à la norme B620-09 s'appliqueront aux nouvelles citernes fabriquées après la date d'entrée en vigueur de cette norme dans le *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses*.

Norme CSA B621-09, Sélection et utilisation de citernes routières, de citernes amovibles TC et d'autres grands contenants pour le transport de marchandises dangereuses de classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9

Norme CSA B622-09, Sélection et utilisation de citernes routières, de citernes amovibles TC et de contenants d'une tonne pour le transport de marchandises dangereuses de classe 2

Ces normes portent sur la sélection de citernes routières ou de citernes amovibles pour le transport de marchandises dangereuses par voie terrestre, en fonction de l'intégrité de la citerne et du danger que représente la marchandise. Elles comprennent aussi des modifications aux exigences qui s'appliquent avant, pendant et après le chargement et le déchargement. Les exigences liées à la vérification et à la mise à l'essai périodiques des citernes avant le chargement sont révisées et clarifiées, selon que les citernes sont fabriquées conformément aux spécifications canadiennes ou américaines, et selon qu'elles sont vérifiées et mises à l'essai au Canada ou aux États-Unis.

Les citernes canadiennes et américaines vérifiées et mises à l'essai au Canada doivent être vérifiées et mises à l'essai conformément aux exigences canadiennes, tandis que les citernes vérifiées aux États-Unis peuvent être vérifiées et mises à l'essai conformément aux exigences canadiennes ou américaines. Cela procure une certaine souplesse aux transporteurs qui travaillent des deux côtés de la frontière lorsque les vérifications et les mises à l'essai sont requises. Cela facilite également l'utilisation de citernes TC aux États-Unis, laquelle a été autorisée lors de l'entrée en vigueur de la norme HM-215F aux États-Unis en 2008.

Une nouvelle clause générale a été ajoutée à chaque norme pour regrouper les dispositions communes avant, pendant et après le chargement ainsi qu'avant, pendant et après le déchargement. Lorsque

la vérification et la mise à l'essai périodiques doivent être effectuées et que la citerne est sur la route, elle peut se rendre à destination, mais elle devra être vérifiée et mise à l'essai avant d'être chargée à nouveau.

Norme CSA B621-09

L'exigence 4(a) de la norme B621-09 exclue maintenant l'utilisation de citernes non normalisées d'une capacité de 3 000 l ou moins pour les marchandises dangereuses liquides de classe 4 GE III, classe 6.1 GE III, classe 8 GE III, classe 9 et la plupart des marchandises dangereuses solides. Les contenants de cette taille sont visés par la norme CAN/CGSB 43.146-2002 de l'Office de normes générales du Canada (ONGC), laquelle exige un grand récipient pour vrac (GRV) normalisé par l'ONU pour la plupart de ces liquides, et pour certains solides.

Cette modification élimine une incompatibilité entre la norme B621 et de nombreuses exigences de l'ONU en matière d'emballage. Afin d'harmoniser l'exigence 4(a) à d'autres exigences des États-Unis et de l'ONU relatives aux grands contenants, l'application de cette exigence aux grands contenants est actuellement à l'étude en vue d'une future édition de la norme B621.

Les nouvelles exigences 23 et 24 s'appliquent aux nouvelles citernes de spécification TC44 pour carburant diesel et aux citernes de spécification TC423 pour émulsions explosives, respectivement. L'exigence 24 n'est pas requise dans le tableau 4, car les contenants pour émulsions explosives sont abordés dans la norme 43.151 de l'ONGC.

Norme CSA B622-09

De nouvelles dispositions et des dispositions révisées ont été ajoutées pour les citernes servant au transport de gaz liquide comprimé. Les citernes amovibles qui sont retirées du véhicule pour chargement ou déchargement n'ont pas besoin de systèmes de contrôle d'urgence de l'écoulement passif ou « hors camion ». La norme B620 contient une nouvelle référence aux exigences actuelles en matière de vérification mensuelle du système de contrôle de l'écoulement passif afin d'informer les utilisateurs de cette exigence.

Les spécifications 54, 55 et 73 qui autorisent l'utilisation conditionnelle de citernes non normalisées pour l'ammoniac anhydre UN1005 ont été révisées afin d'exiger que la réparation de ces citernes soit effectuée dans des installations inscrites, conformément aux exigences liées aux citernes normalisées.

Pour en savoir davantage

Ces renseignements constituent quelques faits saillants seulement. Veuillez examiner les normes attentivement pour connaître les modifications qui peuvent vous toucher. Vous pouvez vous procurer des exemplaires des normes sur le site Web de la CSA à l'adresse <http://www.csa.ca> ou en composant le 1-800-463-6727.

QUESTION :

Est-il possible d'apposer seulement le nouveau symbole international de quantité limitée lors de l'expédition d'un produit en quantité limitée conformément à l'article 1.17 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ?



RÉPONSE :

Oui. Malgré que l'article 1.17 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* n'autorise pas encore l'utilisation de ces nouveaux symboles, Transports Canada les accepte étant donné que nous effectuons actuellement une mise à jour du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin d'en permettre l'utilisation.

SYSTÈMES D'ARRÊT D'URGENCE « HORS CAMION » SUR LES CITERNES ROUTIÈRES ET LES CITERNES AMOVIBLES

PAR DAVE GREYEYES

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses inspectent régulièrement les citernes routières et les citernes amovibles, qui doivent se conformer à des exigences précises liées aux systèmes d'arrêt d'urgence « hors camion ».

SAVIEZ-VOUS QUE :

- Les citernes en service de livraison mesurée utilisées pour le transport de gaz comprimés liquéfiés (autres que des gaz de la classe 2.2 sans classe subsidiaire) **doivent être dotées d'un système d'arrêt d'urgence « hors camion »?**

Ce système permet aux opérateurs d'arrêter à distance l'écoulement du produit de la citerne et de couper l'alimentation de la pompe de transfert de la citerne. Le système d'arrêt d'urgence « hors camion » doit fonctionner de façon fiable à une distance de 46 mètres (150 pieds) et ne pas permettre la réouverture de la vanne d'auto fermeture interne après un déclenchement d'urgence.¹

- L'opérateur d'une citerne routière ou amovible **doit vérifier** la vanne d'auto fermeture interne dans l'ouverture du déchargement de liquide pour repérer une fuite de la vanne au moins une fois chaque mois au cours duquel la citerne est en service?²
- Toute citerne routière ou amovible dotée d'un système d'arrêt d'urgence « hors camion » ne parvenant pas à arrêter l'écoulement du produit ou l'alimentation de la pompe de transfert de la citerne **doit être mise hors service, réparée et révérifiée après avoir été remise en service?**³
- Les exigences précédant le déchargement des citernes routières ou amovibles comprennent une vérification **quotidienne** du système d'arrêt d'urgence « hors camion »?⁴
L'opérateur doit vérifier, en l'activant, que le système fonctionne dans les 18 heures précédant la première livraison de la journée. Lorsque l'activation se fait à distance au moyen d'émetteurs/récepteurs sans fil, la personne effectuant la vérification doit se trouver à au moins 46 mètres (150 pieds) de la citerne et l'avoir dans son champ de vision.
- Chaque opérateur de citerne routière ou amovible transportant des gaz comprimés liquéfiés doit avoir avec lui ou conserver dans le camion citerne des procédures écrites de contrôle de vidange d'urgence pour toutes les livraisons?⁵

Le fait de ne pas se conformer aux exigences relatives au système d'arrêt d'urgence « hors camion » constitue une infraction au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises*. La peine pourrait comprendre une amende maximale de 50 000 \$ pour la première infraction, et jusqu'à 100 000 \$ pour chaque récidive, ou un emprisonnement maximal de deux ans.

Avez vous vérifié votre système d'arrêt d'urgence « hors camion » aujourd'hui?

Pour en apprendre davantage sur le programme de citernes routières ou amovibles ou toute autre question liée aux normes CSA-B620, CAN/CSA-B621 ou CAN/CSA-B622, veuillez envoyer une télécopie au 613-993-5925 ou un courriel à l'adresse suivante : tdgcontainers-tmdcontenants@tc.gc.ca. Veuillez inscrire « citernes routières » dans l'objet.

¹ Clauses 5.3.2.5 et 6.2.9.3 – CSA B620, *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*.

² Clause 7.2.9.2 – CSA B620, *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*.

³ Clause 7.2.9.4 – CSA B620, *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*.

⁴ Clause 5.5.2 – CAN/CSA B622, *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*.

⁵ Clause 5.2.6 – CAN/CSA B622, *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*.

DES CANADIENS À LA CONFÉRENCE 2012 COOPERATIVE HAZARDOUS MATERIALS ENFORCEMENT DEVELOPMENT

PAR MARC GRIGNON

La conférence *2012 Cooperative Hazardous Materials Enforcement Development (COHMED)* a eu lieu du 30 janvier au 3 février 2012 à Newport Beach, en Californie.

L'effervescence chez les délégués a été à l'image de ce qui se dégage déjà partout en Amérique du Nord : un partenariat entre les gouvernements et avec l'industrie est essentiel pour le personnel d'application de la loi et les intervenants d'urgence lorsqu'ils font face à des défis mettant en cause des marchandises dangereuses.

Cette année, la conférence a accueilli 183 participants, dont 19 provenaient de la communauté canadienne de l'application de la loi. De ce nombre, 5 étaient des représentants de 4 provinces et 14 étaient des représentants de Transports Canada de partout au pays. Plusieurs autres participants représentaient des industries canadiennes.

Les participants ont reçu une formation sur 14 sujets différents afin de les sensibiliser et de leur présenter des stratégies efficaces de préparation et d'atténuation pour réduire l'exposition du public, du personnel d'application de la loi et des forces d'intervention aux marchandises dangereuses.

De nombreux sujets ont été traités, notamment les explosifs, les matières infectieuses, les peroxydes organiques, les plans d'intervention d'urgence et les matières radioactives de fracturation.

La conférence a également marqué le lancement du « Industry and Law Enforcement Awards of Excellence ». Les premiers récipiendaires de ce nouveau prix ont été choisis parmi des membres de l'industrie et de l'application de la loi ayant fait preuve de dévouement et comptant de nombreuses années de service dans le COHMED. Voici les gagnants :

- **Industry Award of Excellence, en l'honneur de Sandra Neylon**
M. Dave Sonneman, gestionnaire, Transport Regulations & Fleet Safety chez Praxair Inc.
- **Law Enforcement Award of Excellence**
Capt. Bruce Bugg, Georgia Department of Public Safety

Le COHMED a été formé en 1986 par le département des Transports des États-Unis et la *Research and Special Programs Administration*, maintenant la *Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration* (PHMSA). Le programme COHMED est une activité de sensibilisation de la *Commercial Vehicle Safety Alliance*. Il favorise la coordination, la coopération et la communication entre les organismes fédéraux, d'État et locaux responsables du transport sécuritaire des marchandises dangereuses et l'industrie qu'ils réglementent. Il est composé de membres d'organismes fédéraux, d'État et locaux ainsi que de l'industrie des États-Unis et du Canada, qui collaborent afin :



- d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses;
- d'offrir une assistance technique, de la formation et de l'information pour l'élaboration de programmes fédéraux, d'État et locaux d'application de la loi;
- de favoriser l'uniformité de la réglementation et de l'application de la loi au niveau national.

Fort de plus de 20 années d'expérience dans l'application de la loi, je peux affirmer que cette conférence a été la meilleure à laquelle j'ai participé. Mais plutôt que de vous dire à quel point elle fut marquante, permettez-moi de partager avec vous des témoignages que j'ai reçus à ce propos.

Les ateliers du COHMED ont surpassé mes attentes. De nombreux sujets ont été abordés. Toutes les personnes concernées par les marchandises dangereuses devraient vraiment songer à participer l'année prochaine.

Vous avez l'occasion de rencontrer des personnes de partout en Amérique du Nord, qui font partie de cette grande industrie. Toutes les connaissances que j'ai acquises m'aideront en tant que formateur et me seront utiles pour mieux répondre aux questions du public. [traduction libre]
- Danny Bechamp, instructeur, Formation des inspecteurs et sensibilisation du public, Transports Canada

Je crois que c'est la meilleure conférence COHMED à laquelle j'ai participé depuis de nombreuses années. Les séances de formation étaient très intéressantes et seront très utiles pour mon rôle dans la province. C'était également MERVEILLEUX de voir des représentants d'autres provinces. [traduction libre]
- Alf Brown, responsable de la liaison, Application des lois relatives aux transporteurs, ministère des Transports de l'Ontario

Le COHMED fut une expérience agréable; les conférenciers et les autres organismes participants étaient bien informés, et il était facile de s'associer à eux. L'aspect social s'est avéré amusant et divertissant, mais surtout très éducatif. J'avais compris que si j'apprenais quelque chose de nouveau, l'activité COHMED était une réussite. J'ai appris beaucoup de choses! [traduction libre]
- Bud Stirman, inspecteur du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada

Les séances de formation ont été une expérience enrichissante. En fait, j'échangerai avec mes collègues inspecteurs routiers certaines choses que j'ai apprises. Ce fut également très intéressant de participer à la conférence aux côtés d'autres représentants canadiens. [traduction libre]
- Benoit Robillard, contrôleur, Contrôle routier Québec

PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE

PAR LISE MORRISSETTE



Transports Canada dispose d'un programme actif pour étudier les plans d'intervention d'urgence (PIU) aux fins d'approbation, tel qu'exigé à la partie 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Les exigences du PIU ont d'abord été établies en 1998, après la commission d'enquête du juge Grange sur le déraillement de Mississauga, survenu en décembre 1979. Au 1^{er} avril 2011, 944 PIU étaient approuvés.

La personne présentant, important, manipulant ou transportant des marchandises dangereuses figurant dans la colonne 7 de l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* doit disposer d'un PIU approuvé par Transports Canada. Le plan décrit l'intervention en cas de rejet réel ou potentiel de ces marchandises dangereuses pendant leur importation, manipulation ou transport, qui présente ou pourrait présenter un danger pour la sécurité publique.

Un PIU prévoit des conseils techniques, de l'équipement spécialisé et du personnel d'intervention qualifié sur les lieux pour aider à gérer et à réduire les risques inacceptables associés au rejet ou au rejet anticipé d'une marchandise dangereuse.

Les spécialistes des mesures correctives de Transports Canada effectuent des enquêtes sur les PIU et recommandent l'approbation ou le refus d'un PIU au chef, application de la loi et opérations de réponse. Un PIU peut être révoqué, recevoir une approbation provisoire ou être approuvé pour une période déterminée.

EN CHIFFRES – Exercice 2010-2011

Approbatons temporaires

Sept approbations temporaires ont été émises en 2010-2011, huit en 2009-2010 et cinq en 2008-2009. Ces approbations sont accordées en vertu de la partie 7(3) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* pour un transport ou une importation unique d'une marchandise dangereuse. La période d'approbation est fondée sur le temps nécessaire au demandeur pour effectuer cette activité unique.

Approbatons provisoires

En 2010-2011, 46 nouvelles approbations provisoires ont été accordées, comparativement à 52 en 2009-2010 et à 58 en 2008-2009. Ces approbations sont accordées en vertu de la partie 7(4) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Même si elles peuvent être d'une durée d'une ou trois années, **toutes** les approbations provisoires sont dorénavant accordées pour trois ans à partir de la date d'approbation. Une approbation provisoire entre en vigueur à la date où elle est signée ou à une date ultérieure, si une telle date y figure.

indéfinie sont maintenant accordées pour une période de cinq ans à partir de la date d'approbation. Une approbation pour une période indéfinie entre en vigueur à la date où elle est signée ou à une date ultérieure, si une telle date y figure.

Renouvellement des approbations

Deux renouvellements d'approbation ont été accordés en 2010-2011, comparativement à 10 en 2009-2010 et à 16 en 2008-2009. Les PIU renouvelés sont accordés en vertu de la partie 7(3) ou de la partie 7(4) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, selon l'état d'agrément. Un PIU renouvelé conserve son état d'agrément pendant l'étude d'agrément d'un PIU. Le chef, application de la loi et opérations de réponse, peut modifier l'état d'agrément lorsque l'approbation est signée ou à une date ultérieure, si une telle date y figure.

Mises à jour du PIU

Au total, 97 mises à jour ont été effectuées en 2010-2011, 68 en 2009-2010 et 101 en 2008-2009. Les mises à jour sont des modifications apportées à un PIU par le chef, application de la loi et opérations de réponse. Ces données sont fournies par des spécialistes des mesures correctives (SMC) au chef, application de la loi et opérations de réponse. Elles peuvent comprendre toute donnée qui met à jour la capacité et l'efficacité documentées d'un PIU.

PIU refusés

Au total, 6 demandes de PIU ont été refusées en 2010-2011, 7 en 2009-2010 et 2 en 2008-2009. Les demandes de PIU sont rejetées pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- le plan ne répond pas aux exigences de la partie 7(3) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*;
- l'étude a permis de déterminer qu'un PIU n'était pas nécessaire pour :
 - o les marchandises dangereuses définies;
 - o les conditions sur lesquelles la demande a été fondée.

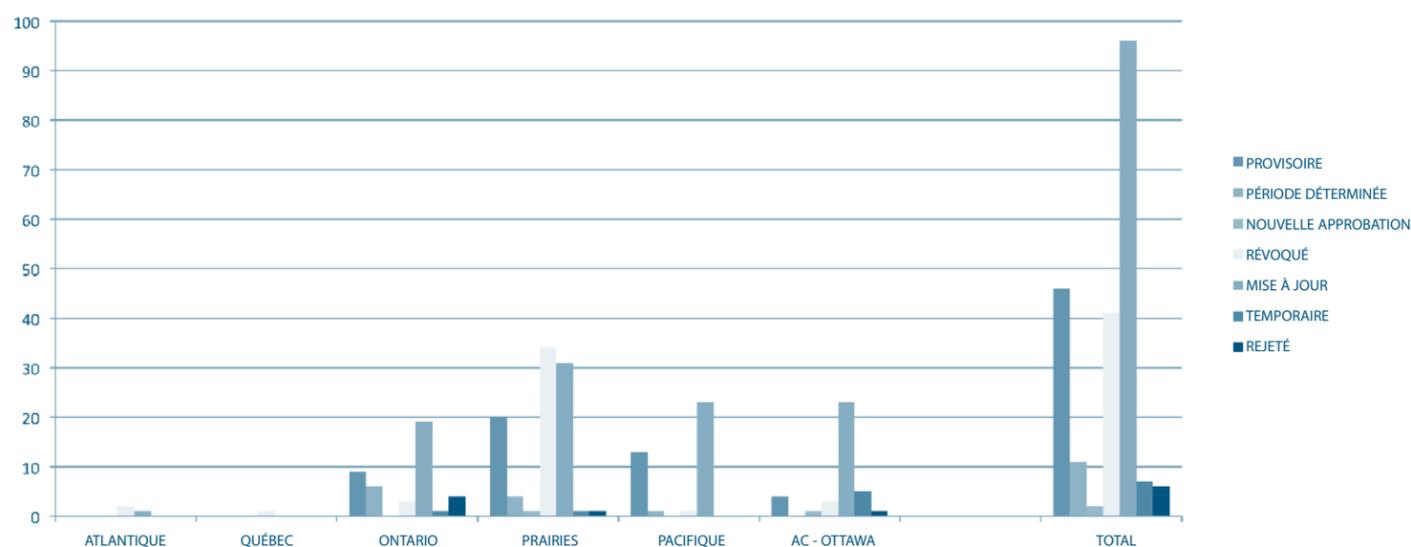
PIU révoqués

Au total, 44 PIU ont été révoqués en 2010-2011, 39 en 2009-2010 et 43 en 2008-2009. Les PIU sont révoqués en vertu de la partie 7(5) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. La révocation entre en vigueur à la date où elle est signée ou à une date ultérieure, si une telle date y figure.

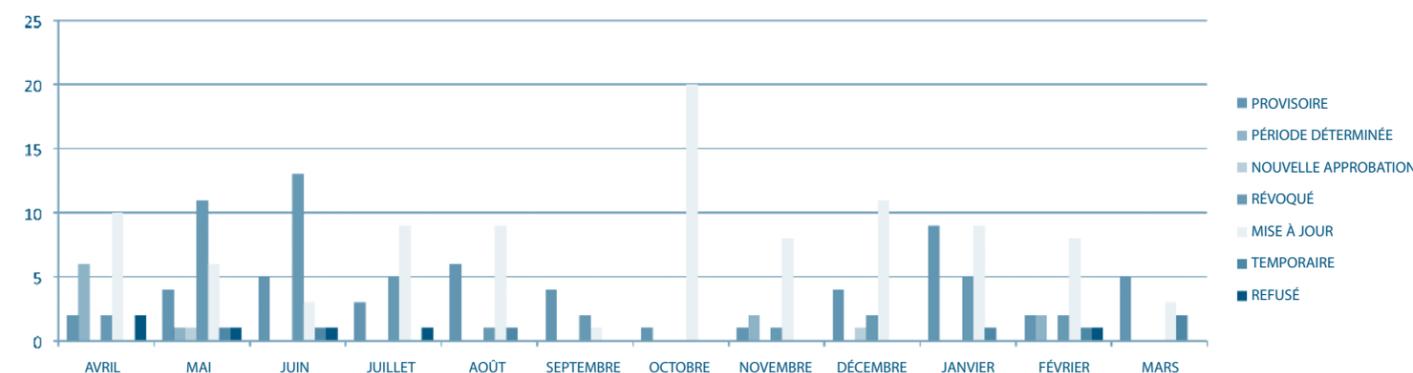
À noter qu'après l'entrée en vigueur de la révocation, aucune inobservation de la *Loi* qui résulte de la révocation ne peut donner lieu à une infraction à moins que :

- la personne visée n'ait reçu la révocation originale signée ou une copie électronique de celle-ci;
- Transports Canada a pris des mesures raisonnables pour porter la révocation à sa connaissance.

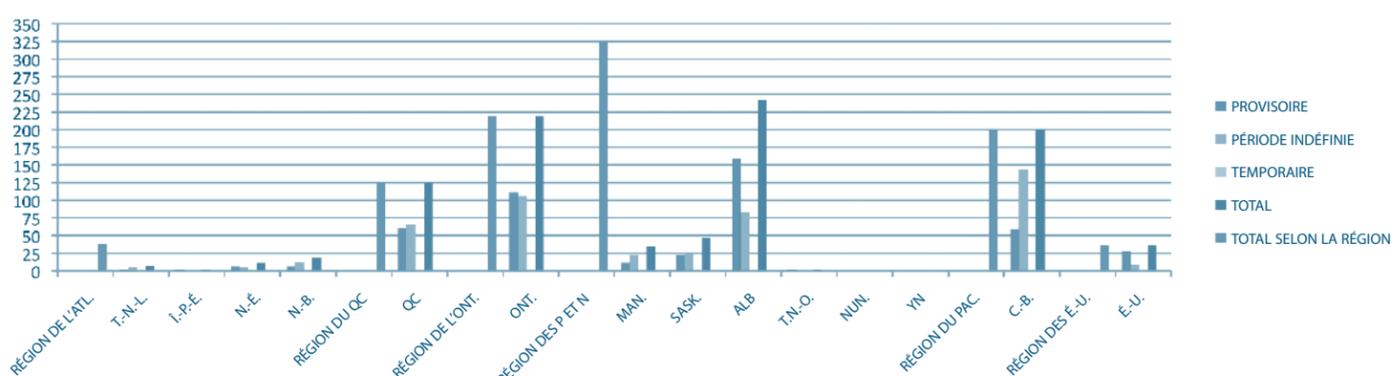
PIU PAR RÉGION 2010-2011



ACTIVITÉS PAR MOIS 2010-2011



TOTAL DES PIU ACTIFS 2010-2011



CANUTEC

du 1^{er} septembre 2011 au 29 février 2012

NOMBRE D'APPELS		APPELS D'URGENCE PAR MODES DE TRANSPORT	
Information	3,496	Routier	127
Règlement	1,833	Ferroviaire	49
Technique	4,724	Aérien	8
Autre	1,478	Maritime	5
Total	11,531	Pipeline	1
Appels d'urgence	465	Non transport	274
		Multimodal	1

SOURCE DES APPELS D'URGENCE		APPELS D'URGENCE PAR ENDROIT	
Expéditeurs	8	Colombie-Britannique	70
Transporteurs	76	Alberta	70
Destinataires	2	Saskatchewan	21
Services d'incendie	135	Manitoba	19
Corps policiers	23	Ontario	155
Contracteurs Hazmat	4	Québec	102
Centres anti-poison	11	Nouveau-Brunswick	4
Groupes d'aide mutuelle	1	Nouvelle-Écosse	10
Centres d'urgence	17	Île-du-Prince-Édouard	2
Services ambulanciers	2	Terre-Neuve-et-Labrador	4
Hôpitaux	18	Yukon	1
Laboratoires	3	Territoires du Nord-Ouest	1
Gouvernements	43	Nunavut	0
Citoyens	79	États-Unis	6
Fabricants	3	International	0
Distributeurs / détaillants	6		
Utilisateurs	25		
Autres	9		

APPELS D'URGENCE PAR CLASSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES*		
Classe 1	Explosifs	9
Classe 2	Gaz comprimés	88
Classe 3	Liquides inflammables	100
Classe 4	Solides inflammables	13
Classe 5	Matières comburantes et peroxydes organiques	21
Classe 6	Matières toxiques et infectieuses	24
Classe 7	Matières radioactives	9
Classe 8	Matières Corrosives	117
Classe 9	Produits divers	9
NR - Non réglementées		109
Chargement mixte		4
Inconnu		32

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

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.

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 :

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

Michel Cloutier - Directeur CANUTEC, Direction générale du TMD

Susan Williams - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

Lindsay Jones - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

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

Pascal Verville - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

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

Eve Poirier - Inspecteur TMD, Région du Québec

Marcel Pelletier - Gestionnaire régional de la région de l'Atlantique, Direction générale du TMD

Kevin Green - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

Dave Greyeyes - Inspecteur TMD, Région des Prairies et du Nord

Lise Morrissette - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Directrice générale
M.F. Dagenais : 613-990-1147
(Marie-France.Dagenais@tc.gc.ca)

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
Courriel : TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca

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