



Transport des marchandises dangereuses



NOUVELLES

2015 | Vol.35 N°.1 | TP 2711F | 12/2015 | ISSN 0828-5039

DANS CE NUMÉRO

Un mot de la directrice générale	4
PIU 101	4
Comment faire une demande de PIU	5
Comment les spécialistes en mesures correctives (SMC) évaluent un PIU	6
Qui peut activer un PIU? Quand et comment?	7
Intervention en cas d'incident impliquant un PIU	8
Le rôle du spécialiste en mesures correctives (SMC)	9
PIU – Ce que les municipalités doivent savoir	11
Le point sur le CBRNE et les PIU	11
Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence – Qui sommes-nous et quel est notre mandat	13
Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence – Les recommandations	15
Modifications réglementaires apportées aux exigences de PIU(Partie 7 du Règlement sur le TMD)	16
PIU – Démontrer votre capacité d'intervention et échanger vos connaissances	18
Programme de sensibilisation à la sécurité du TMD	19
Guide des mesures d'urgence (GMU) 2016	20



ACTIVATION DE PIU – UNE ÉTUDE DE CAS

Par Paul Driver

Les plans d'intervention d'urgence (PIU) sont des plans détaillés préparés par les entreprises avant de demander le transport de certaines marchandises dangereuses à risque élevé au Canada, tel que défini par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement. Ces plans doivent :

- comprendre des renseignements détaillés sur la façon dont l'entreprise aidera les premiers intervenants locaux lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ces ressources peuvent être :
 - de l'équipement spécialisé lors d'une intervention;
 - des conseillers techniques et des experts de produits; et/ou
 - des équipes d'intervention formées disposant de l'équipement approprié et ayant la formation et l'expertise nécessaires pour fournir une assistance pratique aux premiers intervenants sur les lieux d'un incident ferroviaire ou routier.
- décrire la façon dont une entreprise sera en mesure de déployer ces ressources en cas d'incident.

Souvent, les entreprises détenant un PIU auront conclu des ententes avec des entrepreneurs en interventions d'urgence en vue de fournir une assistance dans les différentes parties du pays, tandis que d'autres peuvent disposer de leur propre équipement et du personnel situés dans différentes régions afin d'intervenir.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2015.

This publication is also available in English under the title *Transport Dangerous Goods Newsletter*.

Autorisation de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, contacter

TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca.

On peut s'y abonner gratuitement en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante :

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
Direction générale
du transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
330 rue Sparks, Tour C, 9^e étage-ASDB
Ottawa, (Ontario) Canada
K1A 0N5

POINTS DE CONTACT

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

DIRECTRICE GÉNÉRALE
NICOLE GIRARD
(NICOLE.GIRARD@TC.GC.CA)
TDG-TMD@TC.GC.CA

CANUTEC

Renseignements : 613-992-4624
Urgence : 613-996-6666 Téléc : 613-954-5101

Région de l'Atlantique

Dartmouth: 902-426-9461 Téléc : 902-426-6921
St. John's: 709-772-3994 Téléc : 709-772-5127
Moncton: 1 866-814-1477 Téléc : 506-851-7042
Courriel : TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec

514-283-5722 Téléc : 514-283-8234
Courriel : TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

416-973-1868 Téléc : 416-973-9907
Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg: 204-983-5969 Téléc : 204-983-8992
Saskatoon: 306-975-5105 Téléc : 306-975-4555
Courriel : TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique

New Westminster: 604-666-2955 Téléc : 604-666-7747
Kelowna: 250-491-3712 Téléc : 250-491-3710
Courriel : TDGpacifique-TMDpacifique@tc.gc.ca

AUTEURS / CONTRIBUTION À CETTE ÉDITION :

- **Paul Driver**
Spécialiste en mesures correctives,
Région des Prairies et du Nord
- **Nicole Girard**
Directrice générale,
Direction générale du TMD
- **Anne-Marie Noël**
Superviseur par intérim, sensibilisation à la sécurité du TMD,
Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
- **Monique Lavoie**
Spécialiste en mesures correctives,
Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
- **Nicolas Cadotte**
Spécialiste en mesures correctives,
Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
- **Mathieu Lemay**
Spécialiste en mesures correctives,
Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
- **Jean-Guy Cormier**
Conseiller en intervention d'urgence,
CANUTEC, Direction générale du TMD
- **John Tomaselli**
Spécialiste en mesures correctives,
Région du Québec
- **Josée Boudreau**
Spécialiste en mesures correctives,
Région du Pacifique
- **Fred Scaffidi**
Spécialiste en mesures correctives,
Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
- **Mylaine DesRosiers**
Directrice exécutive,
Groupe de travail sur les interventions d'urgence, Direction générale du TMD
- **Anastasia Karvounis**
Agente de liaison intergouvernementale et projets spéciaux,
Groupe de travail sur les interventions d'urgence, Direction générale du TMD
- **Katy Joncas**
Conseillère principale, direction des affaires réglementaires,
Direction générale du TMD
- **Eve Poirier**
Gestionnaire régional,
Région du Québec
- **Alison Butko**
Conseillère en intervention d'urgence,
CANUTEC, Direction générale du TMD

Bien que chaque entreprise puisse élaborer un PIU mieux adapté à ses besoins et à sa capacité d'intervention, Transports Canada (TC) doit examiner et approuver un plan **avant** que l'entreprise puisse expédier des produits visés par le plan.

Scénario

Dans la matinée du 2 janvier 2015, un train a déraillé près de Small Town, en Saskatchewan, au sud de l'autoroute 5. Les premiers rapports ont indiqué qu'il n'y avait pas de blessé, mais qu'une épaisse fumée noire semblait provenir des lieux de l'incident.

Du personnel de la compagnie ferroviaire, du service d'incendie local et de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a été envoyé sur les lieux du déraillement et a ensuite fixé un périmètre de sécurité initial d'environ 1,6 km (1 mile). Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) a également été informé de l'incident.

L'évaluation initiale a permis de déterminer que :

- 26 wagons ont déraillé, dont six étaient des wagons-citernes transportant des marchandises dangereuses :
 - deux wagons-citernes transportaient de l'acide chlorhydrique (UN1789);
 - deux wagons-citernes transportaient des distillats de pétrole N.S.A. (UN1268);
 - deux wagons-citernes transportaient de l'hydroxyde de sodium en solution (UN1824).
- les wagons-citernes contenant les distillats de pétrole étaient en feu.

Peu de temps après l'évaluation initiale, les premiers intervenants ont élargi le périmètre de sécurité à 3,2 km (2 miles) en raison de l'augmentation de la vitesse du vent.

Afin d'aider les premiers intervenants locaux, les propriétaires du produit ont déployé du personnel de l'organisation d'intervention d'urgence identifiée dans leur plan agréé. TC a envoyé un inspecteur du TMD ainsi qu'un spécialiste en mesures correctives (SMC) formé en intervention d'urgence pour fournir des conseils et surveiller l'intervention.

Comme l'exige le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) les produits (acide chlorhydrique (UN1789)

et distillats de pétrole, N.S.A. (UN1268)) avaient des PIU inscrits auprès de TC. Ces plans ont été activés dans le cadre de l'intervention, ce qui a permis aux premiers intervenants d'obtenir des conseils techniques sur les deux produits. Cela a également permis aux équipes spécialisées en intervention d'urgence pour ces produits d'être envoyés sur le site du déraillement.

Comme il n'y avait pas de bâtiments ou de personnes près des wagons-citernes en feu, les experts ont choisi de laisser le feu se consumer sans risque à la sécurité des pompiers ou du public. Bien qu'elles ne fussent pas directement menacées par le feu, 10 maisons situées dans le périmètre de 3,2 km, ont été évacuées, obligeant ainsi environ 50 personnes à quitter temporairement leur foyer.

Une fois les incendies éteints, les entrepreneurs en intervention d'urgence ont :

1. nettoyé et retiré les deux wagons-citernes de pétrole brûlés du site de déraillement;
2. transféré l'acide chlorhydrique (UN1789) de deux autres wagons-citernes dans des camions-citernes amenés sur les lieux à cette fin, puis ont nettoyé les wagons-citernes endommagés en utilisant de la vapeur avant de les retirer du lieu de déraillement;
3. transféré l'hydroxyde de sodium en solution (UN1824), un produit qui ne nécessite pas de PIU selon le Règlement, dans des contenants agréés avant de nettoyer et de retirer du site les deux derniers wagons-citernes endommagés.

Le scénario du déraillement à Small Town, en Saskatchewan, est un bon exemple de la façon dont l'activation de PIU aide les premiers intervenants lors d'un événement imprévu et comment l'activation peut résulter en très peu de dommages à la propriété et aucune blessure ou perte de vie.



UN MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Par Nicole Girard

Ce numéro marque la nouvelle façon – totalement différente – dont la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) présente dorénavant le Bulletin de nouvelles TMD. Dans le passé, nous encourageons le personnel du TMD à rédiger des articles qu'ils estimaient intéressants pour un large éventail de lecteurs. Ces articles étaient souvent fondés sur des événements récents comme de la formation ou des exercices sur table, des interventions réelles lors d'incidents liés au TMD, des mises à jour réglementaires et des statistiques sur les incidents à signaler.

À partir de ce numéro du Bulletin de nouvelles TMD, nous emprunterons une approche thématique, où chaque numéro sera consacré à un seul aspect du programme. Nous lançons cette nouvelle approche sous le thème des plans d'intervention d'urgence (PIU).

Les industries, ainsi que les entrepreneurs qui interviennent en leurs noms lors d'incidents, comprennent bien et apprécient le programme de PIU. Cela dit, de nombreuses autres personnes qui pourraient tirer avantage de ce programme ignorent son existence ou devraient mieux connaître la raison de son existence et la façon dont il peut les aider. Ces audiences comprennent les municipalités, à l'intérieur des limites où un incident pourrait se produire, et les premiers intervenants, qui, par choix ou par nécessité, ont besoin de ressources d'intervention supplémentaires.

Afin de combler cette lacune, la Direction générale du TMD mènera une importante campagne de sensibilisation à la sécurité et élaborera un certain nombre de « produits » aux fins de distribution auprès des municipalités, des premiers intervenants et de l'industrie. Ces produits informeront chaque groupe des ressources et des capacités offertes pour les appuyer lors d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses assujetties à un PIU.

Nous croyons que de renforcer la sensibilisation au programme de PIU, au Guide d'intervention d'urgence (GIU), au centre d'appels du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) et aux spécialistes en mesures correctives (SMC) régionaux du TMD aidera les premiers intervenants à accéder aux nombreuses ressources inestimables offertes pour les appuyer.

Dans le cadre du programme de sensibilisation à la sécurité du TMD, nous participerons à plusieurs événements au Canada afin de décrire le programme de PIU et la façon dont il appuie les premiers intervenants. Bien que nous ne puissions accepter toutes les invitations, n'hésitez pas à nous informer de tout événement de formation, de conférence ou de foire commerciale auquel pourrait participer un représentant du TMD.

Si le contenu de ce numéro vous donne envie d'en savoir plus sur le fonctionnement du programme de PIU et ce à quoi il peut contribuer, communiquez avec le Chef, Opérations d'intervention (DemandesPIU@tc.gc.ca).

PIU 101

Par Anne-Marie Noël

Un PIU, soit un plan d'intervention d'urgence, décrit les mesures à prendre lors d'un incident en cours de transport mettant en cause certaines marchandises dangereuses. L'activation du plan rassemblera sur les lieux de l'incident des experts techniques et du personnel

d'intervention d'urgence spécialement formé et équipé afin d'aider les premiers intervenants locaux.

Historique

Le 10 novembre 1979, un déraillement à Mississauga, en Ontario, a causé la rupture de plusieurs wagons, dont un wagon de chlore et plusieurs wagons-citernes de propane. La fuite de chlore a conduit les autorités à évacuer environ 220 000 personnes, à l'époque la plus grande évacuation en temps de paix en Amérique du Nord. Ce déraillement a clairement démontré la nécessité de mettre sur pied des équipes d'intervention et du matériel spécialisés afin d'aider les premiers intervenants lors de rejets importants de marchandises dangereuses à risque élevé.

Après ce déraillement, le Bureau du Conseil privé a lancé une enquête au terme de laquelle le juge Grange a fait plusieurs recommandations. La recommandation quatre (4) se lit comme suit :

« Tout expéditeur de marchandises dangereuses par rail au Canada devrait avoir un plan efficace de contrôle de toute fuite de son produit en cas d'accident. De plus, ce plan devrait être soumis au Ministre et approuvé par ce dernier ou par un organisme ou une personne que celui-ci nommerait. Le droit d'expédition peut être retiré en tout temps si le plan est jugé inadéquat, soit dans sa conception, soit dans son fonctionnement. Aucune marchandise ne devrait être expédiée à moins de pouvoir intervenir en cas de rejet. »

Cadre réglementaire

Après la publication des recommandations, le Parlement a adopté la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) en 1980. Elle a été modifiée en 1992 et en 2009.

Bien que la recommandation de M. Grange se rapporte au transport ferroviaire, l'article 7 de la Loi sur le TMD, qui **visé tous les modes de transport**, exige qu'avant que quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de certaines marchandises dangereuses, la personne doit détenir un plan d'intervention d'urgence (PIU) agréé.

Remarque : La partie 7 et l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD)* énumèrent les marchandises dangereuses et la concentration ou la quantité pour lesquelles un PIU est exigé et décrivent également les scénarios pour lesquels un PIU est exigé.

Marchandises dangereuses exigeant un PIU

Une personne doit consulter les paragraphes 7.1(1) à 7.1(7) du Règlement sur le TMD afin de déterminer si un PIU est exigé. Si une marchandise dangereuse répond aux exigences de l'un de ces paragraphes, un PIU est alors requis. Une calculatrice de PIU a été créée pour aider à comprendre ces paragraphes. Vous trouverez une copie de la calculatrice de PIU dans la page du centre du présent Bulletin de nouvelles du TMD.

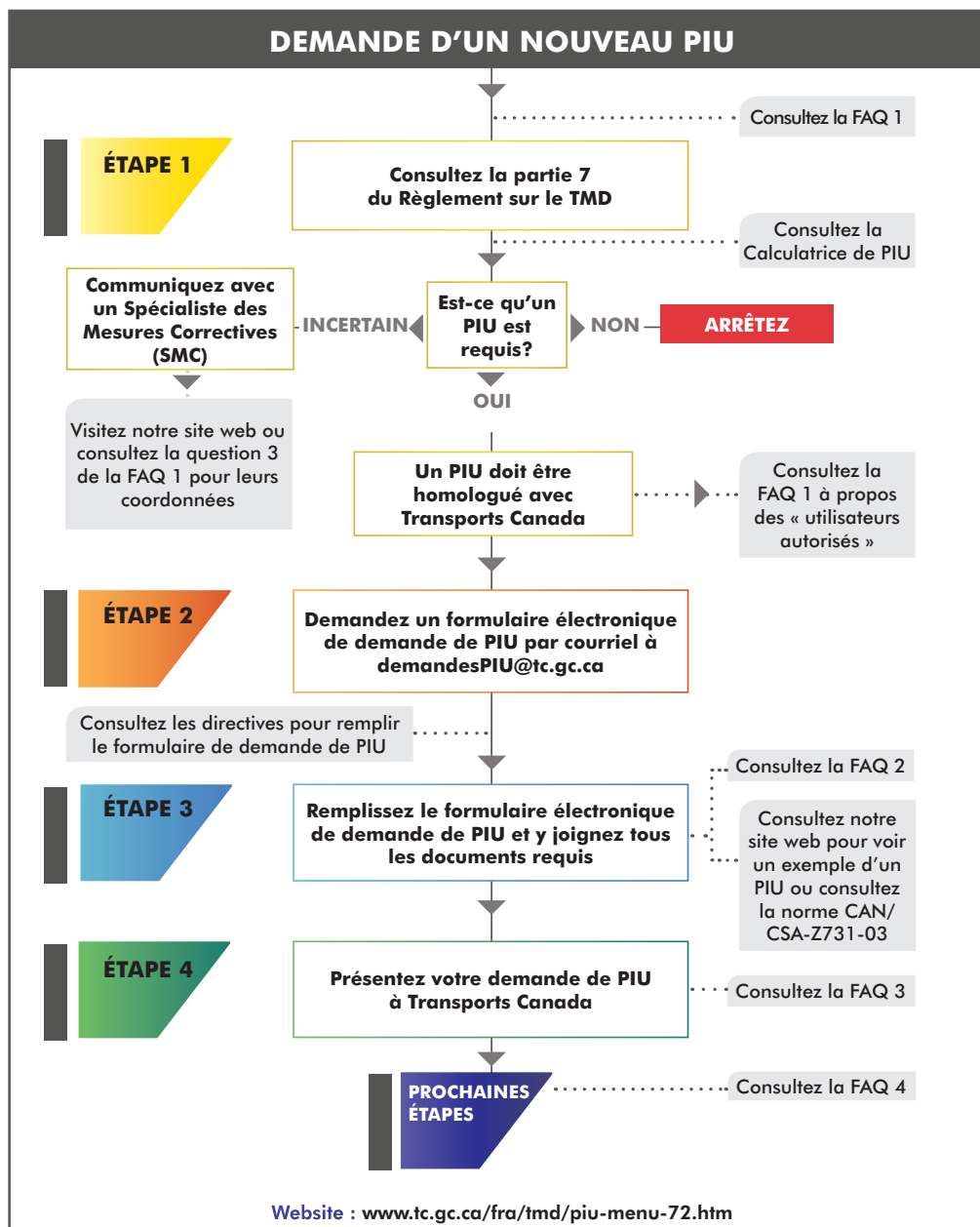
Remarque : La calculatrice de PIU fournit des directives, mais ne remplace en aucun cas le texte réglementaire du Règlement sur le TMD.

COMMENT FAIRE UNE DEMANDE DE PIU

Par Monique Lavoie

Sous peu, le site Web modifié de plans d'intervention d'urgence (PIU) de Transports Canada (TC) offrira une nouvelle trousse de demande de PIU afin d'assurer une meilleure efficacité des processus, d'améliorer la cohérence et d'assurer un contrôle de la qualité pour les clients présentant une demande, une mise à jour, un renouvellement ou une résiliation d'un PIU.

La trousse contiendra une FAQ, des lignes directrices et des outils utiles facilitant la compréhension et le suivi des quatre étapes établies par la Direction générale du transport des marchandises dangereuse (TMD) afin de présenter une demande de NOUVEAU PIU auprès de TC. Tous les renseignements relatifs à l'organigramme suivant se trouveront dans la trousse de demande de PIU.



TC évaluera les nouvelles demandes ou mises à jour. Afin d'éviter des retards, le demandeur doit préparer et soumettre les documents complets. Si TC détermine que tous les renseignements requis sont présentés, il remettra la trousse à un spécialiste en mesures correctives (SMC) aux fins d'examen. Cependant, si la trousse est incomplète ou illisible, TC invitera le demandeur à fournir les renseignements manquants avant une date précise. Ce processus peut se poursuivre jusqu'à ce que TC reçoive tous les renseignements nécessaires. Une fois l'examen du SMC achevé, le Chef, Opérations d'intervention indiquera si la demande de PIU est agréée ou refusée.

COMMENT LES SPÉCIALISTES EN MESURES CORRECTIVES (SMC) ÉVALUENT UN PIU

Par Nicolas Cadotte

Le transport de marchandises dangereuses, de par sa nature, pose toujours un risque de déversements, d'expositions et d'incidents. Transports Canada (TC) a cerné les marchandises dangereuses comportant un risque potentiellement élevé, soit en raison de la nature des produits, soit parce que l'intervention en cas d'incident exige de l'équipement spécialisé ou une formation. Les expéditeurs de ces marchandises dangereuses doivent préparer un plan d'intervention d'urgence (PIU) **avant** l'expédition afin d'adresser les incidents potentiels mettant en cause ces marchandises.

La préparation d'un PIU aux fins de présentation à TC exige de l'entreprise qu'elle détermine les risques liés à ses produits et prévoit une intervention adéquate aux incidents qui pourraient se produire. L'entreprise y parvient en s'assurant de disposer d'un plan, d'employés formés capables de réagir rapidement et du bon équipement afin de manipuler le produit dans toutes les situations possibles.

Plus précisément, quand un SMC examine un PIU, il entreprend un examen approfondi. Cet examen vise à s'assurer que les éléments suivants sont abordés :

1. **Listes de personnes ressources** internes et externes qui apporteront leur soutien à l'intervention. Cette liste pourrait comprendre les coordonnées des experts techniques, des entrepreneurs en intervention, des fournisseurs, des transporteurs aériens ou maritimes, etc.
2. **Rôles et responsabilités** du personnel clé, y compris ceux des cadres supérieurs (pour les autorisations), des conseillers techniques, des chefs d'équipe, des membres des équipes d'intervention et des ressources spécialisées qui sont essentielles aux interventions (p. ex. relations avec les médias, ressources médicales).
3. **Historique de la formation et des exercices** sous forme de matrice de formation démontrant que le personnel d'intervention désigné dans le PIU a reçu une formation sur les éléments essentiels du plan d'intervention (p. ex. transferts de produits, surveillance de l'air, options de contenants, système de commandement des interventions, etc.).
4. **Renseignements liés à l'activation du plan** avec les étapes nécessaires pour son activation en cas d'urgence. Ceci comprend les procédures pour aviser le personnel clé des interventions.

Tous ces éléments sont nécessaires afin de veiller à ce que la chaîne de commandement soit établie dans le plan et que la formation du personnel clé est adéquate et à jour.

5. **Identification et analyse du danger** sous la forme d'une analyse d'incident potentiel, tel qu'exigé par l'alinéa 7.2 h) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD). Cette analyse assure que le détenteur de PIU a considéré tous les incidents potentiels susceptibles de survenir lors du transport et doit comprendre :

- une analyse indiquant comment un rejet accidentel pourrait se produire;
- les conséquences potentielles liées au rejet;
- les mesures qui peuvent être prises pour prévenir les rejets ou les rejets potentiels.

6. **Ressources internes et externes** nécessaires aux interventions, y compris les entrepreneurs en intervention, les conseillers et les ressources techniques pour les tâches spécialisées (p. ex. la neutralisation par combustion). Ces renseignements sont nécessaires pour veiller à ce que le matériel nécessaire dans le plan soit disponible et approprié pour le produit concerné. Le détenteur du plan ou l'entrepreneur doit indiquer en quoi le matériel dont le PIU fait mention :

- est adéquat, disponible d'un point de vue géographique, comment il peut être utilisé de façon opportune et comment il remplit sa fonction;
- est inspecté et maintenu dans un état approprié;
- sera mobilisé. Les options relatives à la mobilisation doivent convenir à la région géographique couverte par le PIU ainsi qu'au mode de transport (p. ex. le transport aérien et maritime est approprié).

7. **Procédures d'intervention d'urgence écrites** pour les tâches essentielles (p. ex. transfert de produits, contenants). Ceci comprend une évaluation de la situation pour aider les intervenants à définir les objectifs critiques et les priorités de l'intervention. Cette évaluation de situation doit être continue et aborder les éléments suivants :

- la nature précise de l'urgence (p. ex. produit, rejets ou possibilités de rejet, feux);
- les conditions changeantes (p. ex. temps, lieu, topographie);
- les menaces potentielles pour la vie, les biens et l'environnement;
- les stratégies correctives et de protection adéquates;
- la réévaluation continue de la situation.

8. **Détails de l'évaluation des dommages** pour évaluer les dommages aux contenants en vue de déterminer la meilleure façon de procéder (c.-à-d. transfert du produit, dépressurisation). Il s'agit d'une partie essentielle de l'intervention étant requise dans le but de veiller à ce que les contenants soient correctement évalués pour prévenir tout problème potentiel. Le PIU doit inclure les éléments suivants :

- les experts identifiés dans l'évaluation des dommages;
- les critères ou méthodes utilisés pour réaliser l'évaluation des dommages.

9. **Ententes avec des tiers** (s'il y a lieu) entre le détenteur du plan et un entrepreneur en intervention. Ces ententes doivent décrire le(s) produit(s) pour lesquels les entrepreneurs interviendront et l'équipement/le personnel qu'ils fourniront. Ceci est nécessaire pour veiller à ce que les entrepreneurs en intervention soient connus et puissent être évalués afin de s'assurer qu'ils peuvent accomplir le travail qu'ils ont été mandatés de faire.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le contenu requis d'un PIU, veuillez communiquer avec le Chef, Opérations d'intervention (DemandesPIU@tc.gc.ca).

QUI PEUT ACTIVER UN PIU? QUAND ET COMMENT?

Par Mathieu Lemay

En cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses pour lesquelles il existe un plan d'intervention d'urgence (PIU), il est important de savoir qui peut activer le PIU, à quel moment et de quelle façon.

Selon l'alinéa 7.5(2)f) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), un PIU doit inclure le numéro de téléphone à composer, y compris l'indicatif régional, pour immédiatement mettre en œuvre le PIU. Comme le numéro fait partie du plan agréé, le détenteur de PIU ne peut pas changer le numéro sans en informer Transports Canada (TC). Les plans présentés à TC doivent comprendre une section d'activation du plan qui définit les étapes nécessaires servant à activer le PIU en cas d'urgence.

Afin d'apporter des précisions à ce sujet, nous répondrons aux questions suivantes.

Qu'est-ce que l'activation d'un PIU?

L'activation est le processus dans le cadre duquel on communique avec le détenteur du PIU au moyen du numéro de téléphone d'activation du PIU lorsqu'une assistance est requise. L'activation d'un PIU commence au moment où le détenteur du PIU énonce ou indique clairement qu'il active le plan. À partir de ce moment :

- des renseignements au sujet de l'incident sont recueillis à des fins d'établissement des besoins d'assistance;
- des conseils techniques sont fournis; et/ou
- les ressources évaluées et identifiées dans le plan sont mobilisées.

L'expression « activation » ne signifie pas nécessairement qu'une équipe d'intervention doit être envoyée sur les lieux de l'incident.

Dans quelles circonstances peut-on activer un PIU?

La plupart des PIU sont activés afin d'assister les personnes intervenant lors d'une urgence liée à des marchandises dangereuses en offrant des conseils techniques ou en envoyant des experts et de l'équipement spécialisé sur les lieux de l'incident.

Les PIU viennent compléter les plans d'autres organisations, comme les transporteurs et les autorités locales et provinciales, qui sont déjà mis en place. TC s'attend à ce que tous les intervenants intègrent ces plans afin d'atténuer les conséquences d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses nécessitant un PIU.

Comment peut-on activer un PIU?

Une personne peut composer le numéro de téléphone du PIU qui, selon l'article 3.5 du Règlement sur le TMD, doit figurer sur le document d'expédition avec le numéro de référence du PIU, qui identifie son détenteur.

Le numéro de téléphone du PIU peut également être obtenu en communiquant avec le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC), le transporteur ou l'expéditeur. CANUTEC peut demander qu'on lui fournisse le numéro de référence du PIU, ceci lui permettant d'identifier le détenteur de PIU et les parties susceptibles de participer à l'intervention.

Remarque : Le numéro de référence du PIU doit débiter avec les lettres « PIU » ou « ERP » ou « ERAP » et peut être affiché sous le format suivant : 2-XXXX-XXX ou 2-XXX, où X représente un chiffre, p. ex. ERP 2 1234 567.

À quoi peut-on s'attendre lorsqu'on compose le numéro de téléphone du PIU?

La personne qui compose le numéro de téléphone devrait pouvoir communiquer avec une personne formée et capable d'activer le plan. S'il y a un réceptionniste, un gardien, un opérateur de salle de commande ou un téléphoniste qui répond au premier appel, cette personne doit être en mesure de communiquer avec un conseiller technique sur appel identifié dans le PIU qui peut donner des conseils techniques dans les 10 minutes suivant l'appel initial. TC s'attend également à ce qu'un conseiller technique et/ou une équipe d'intervention et de l'équipement soient envoyés sur les lieux de l'incident dans un délai raisonnable tout en tenant compte de l'emplacement du site, des conditions météorologiques, de l'accessibilité au site et d'autres circonstances qui pourraient retarder la mobilisation.

Qui peut activer un PIU?

Le Règlement sur le TMD ne prévoit aucune restriction quant à la personne pouvant demander de l'aide en cas de besoin. Ainsi, un transporteur, un expéditeur, un premier intervenant ou toute autre partie ayant accès aux renseignements d'activation du PIU peut composer le numéro de téléphone du PIU. Par contre, c'est la responsabilité de l'expéditeur de l'activer ou non.

Il existe également deux circonstances pour lesquelles TC pourrait ordonner à une personne d'activer un PIU pour réagir au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses afin de protéger la sécurité publique. L'article 7.1 de la Loi sur le TMD confère au Ministre le pouvoir :

1. d'ordonner à la personne qui dispose d'un PIU de le mettre en œuvre pour réagir à un incident visé par le plan;
2. d'autoriser la personne qui dispose d'un PIU agréé à le mettre en œuvre s'il ne connaît l'identité d'aucune des personnes tenues de disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé pour les marchandises dangereuses en cause.

Bien que CANUTEC, les spécialistes en mesures correctives et les inspecteurs du TMD **n'aient pas** le pouvoir d'activer un PIU, ils **peuvent recommander** son activation, selon les circonstances d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Qu'advient-il si un PIU n'est pas activé alors qu'il aurait dû l'être?

Le paragraphe 7(5) de la Loi sur le TMD confère à TC le pouvoir de révoquer l'agrément du plan s'il a des motifs raisonnables de croire que le plan n'a pas été mis en œuvre à l'égard d'un rejet réel ou appréhendé visé par le plan.

La Direction générale du TMD travaille en étroite collaboration avec le Groupe de travail sur les interventions d'urgence afin d'améliorer le programme de PIU, particulièrement afin de clarifier le processus d'activation. Le TMD s'est engagé à faire de la sensibilisation, à examiner les règlements existants sur l'activation de PIU et à offrir des directives supplémentaires aux parties concernées et aux intervenants.

INTERVENTION EN CAS D'INCIDENT IMPLIQUANT UN PIU

Par Jean-Guy Cormier

Le **Centre canadien d'urgence transport** (CANUTEC) est un service offert aux premiers intervenants en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. CANUTEC est l'une des sept directions de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) et collabore étroitement avec la Direction de la conformité et d'intervention. Les scientifiques bilingues de CANUTEC se spécialisent en chimie, ou un domaine connexe, et sont formés en intervention d'urgence.

Essentiellement, CANUTEC rassemble tous les acteurs liés à un incident mettant en cause des marchandises dangereuses et offre des conseils techniques et scientifiques au cours de tels incidents. Les conseils peuvent porter sur :

- les propriétés chimiques, physiques et toxicologiques des marchandises dangereuses;

- les incompatibilités et stabilités des produits;
- les mesures d'atténuation pour des incendies, explosions, déversements ou fuites;
- les mesures de protection pour la vie, les biens et l'environnement;
- les vêtements de protection personnelle et de décontamination;
- les premiers soins à prodiguer et les dangers pour la santé;
- l'estimation de la dispersion chimique.

CANUTEC participe à des simulations et à des scénarios d'intervention avec des organisations comme les services d'incendie, la police, les services médicaux, les centres de formation, les industries chimiques, ainsi que tous les paliers de gouvernement.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* énumère les marchandises dangereuses à risque élevé nécessitant un plan d'intervention d'urgence (PIU). Le PIU aide les premiers intervenants locaux en mettant à leur disposition sur les lieux d'un incident des experts techniques de produits ainsi que du personnel d'intervention d'urgence formé et équipé pour les aider en cas d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses spécifiques. Le PIU décrit les mesures spéciales, le matériel et les procédures d'intervention qui pourraient être utilisés pour appuyer une intervention en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à risque élevé. Il traite également de la préparation aux situations d'urgence, ce qui comprend la formation du personnel, les exercices d'intervention et l'entretien du matériel d'intervention.

Lorsqu'un PIU est activé, CANUTEC est responsable :

- d'offrir des renseignements techniques sur les marchandises dangereuses transportées et visées par un PIU. Par exemple, CANUTEC peut utiliser des logiciels spécialisés pour prédire la distance de déplacement du nuage chimique en tenant compte des conditions météorologiques (p. ex. direction du vent, soleil, pluie, température, etc.). Ces renseignements aident les premiers intervenants à établir une distance d'isolement et à élaborer un plan d'évacuation ou de refuge. Dans certains cas, CANUTEC peut demander à Environnement Canada de créer un modèle de dispersion d'un nuage chimique.
- d'obtenir le nom de l'expéditeur, la couverture géographique du PIU, les renseignements sur les contenants approuvés dans le PIU et le numéro de téléphone lié au PIU, ce qui aide les experts techniques identifiés dans le plan en vue d'intervenir en cas d'incident.

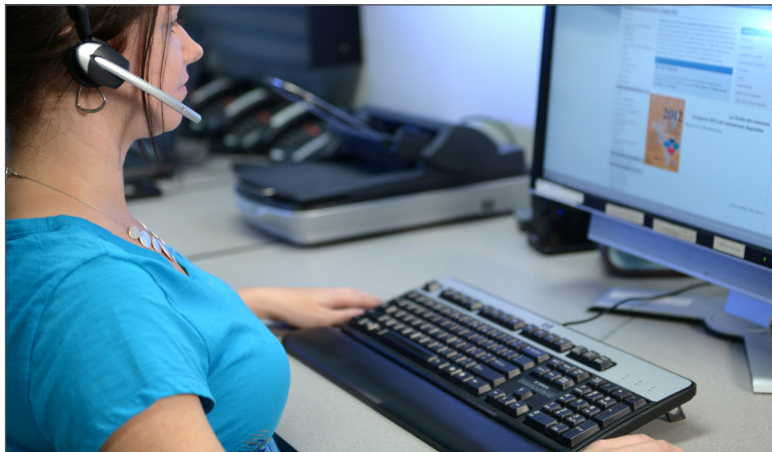
Comme un incident mettant en cause des marchandises dangereuses peut évoluer rapidement et que les conditions peuvent changer, CANUTEC reste en communication étroite avec le commandant sur les lieux de l'incident ainsi qu'avec un inspecteur ou un spécialiste en mesures correctives (SMC) de Transports Canada qui peuvent se trouver sur les lieux. CANUTEC agit également comme agent de liaison auprès des différentes parties concernées, recueille les renseignements nécessaires et discute des risques et des mesures appropriées à prendre afin de protéger la sécurité publique, l'environnement et les infrastructures.

Selon l'ampleur de l'incident, CANUTEC informe également différents ministères fédéraux et provinciaux, tels qu'Environnement Canada, les ministères provinciaux de

l'Environnement, Ressources naturelles Canada et d'autres ministères ou organismes, le cas échéant.

CANUTEC peut offrir des conseils techniques sur les marchandises dangereuses 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, afin d'assurer la saine gestion d'un incident mettant en cause un produit à haut risque nécessitant un PIU.

N'hésitez pas à communiquer avec CANUTEC!



LE RÔLE DU SPÉCIALISTE EN MESURES CORRECTIVES (SMC)

Par John Tomaselli

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) et son règlement visent principalement la prévention des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses lors du transport. Ils comportent également des dispositions afin de prendre des mesures d'intervention efficaces et en temps opportun lorsque de tels incidents se produisent. L'une des dispositions de la Loi sur le TMD traitant de la gestion des conséquences est le plan d'intervention d'urgence (PIU).

UN SPÉCIALISTE EN MESURES CORRECTIVES (SMC) DU TMD DÉTIENT LES MÊMES POUVOIRS QU'UN INSPECTEUR DU TMD.

Un PIU ne peut parer à toutes les éventualités. Il peut s'avérer nécessaire, dans le cas d'un incident particulier, d'apporter des modifications à un PIU. C'est pourquoi l'article 19 de la Loi sur le TMD donne au SMC du TMD le pouvoir de :

- surveiller la conformité aux dispositions de la Loi sur le TMD et de son règlement;
- corriger les cas de non-conformité;
- prendre toute mesure nécessaire pour prévenir un rejet accidentel imminent de marchandises dangereuses ou limiter tout risque d'atteinte à la sécurité publique en résultant.

La période qui présente la plus grande menace se situe pendant et immédiatement après un incident impliquant des marchandises dangereuses. Les intervenants pourraient devoir neutraliser un déversement de marchandises dangereuses, réparer un contenant qui fuit et/ou porter une attention particulière et immédiate à

un contenant endommagé, que ce soit un petit contenant ou même un wagon-citerne, afin de s'assurer qu'il ne causera pas de déversement sur le site ou lors du retrait du lieu de l'incident.

Les procédures d'intervention et l'évaluation de l'intervention exigent une attention spéciale. Par exemple, à la suite du déraillement d'un train, certaines questions peuvent se poser :

- Le camion-citerne a-t-il subi des dommages exigeant une manutention particulière?
- Comment évaluer les dommages?
- La manutention particulière proposée est-elle suffisante?
- Est-il sécuritaire d'utiliser les voies adjacentes pendant les opérations d'intervention?
- Dans quelles conditions est-il sécuritaire de travailler sur le lieu de l'incident?
- Devrait-on procéder à une évacuation, et jusqu'où devrait-elle aller?

À quel moment Transports Canada (TC) participerait-il à un incident mettant en cause des marchandises dangereuses?

Les facteurs susceptibles d'entraîner le déploiement d'un SMC de TC sur les lieux d'un incident incluent :

- la proximité de zones peuplées ou sensibles;
- la quantité et les types de marchandises dangereuses concernées;
- l'état des contenants;
- si un PIU a été activé ou aurait dû être activé, etc.

TC **se rendra** sur les lieux de la plupart des incidents requérant une intervention de plus de 24 heures, comme un déraillement de train majeur impliquant des wagons-citernes transportant des gaz toxiques ou des gaz inflammables. Dans de telles circonstances, TC enverrait un SMC ayant une bonne connaissance des contenants, des marchandises dangereuses présentes et du PIU activé (le cas échéant) sur les lieux de l'incident.

TC **peut se rendre** sur les lieux des incidents requérant une intervention de moins longue durée ou sur les lieux des incidents où un PIU n'est pas requis afin de surveiller les opérations d'intervention, mener une inspection ou une enquête de conformité et recueillir des renseignements sur l'état des contenants et le comportement des marchandises dangereuses.

TC peut également se rendre sur les lieux de ces incidents à la demande des autorités locales, à la condition qu'un SMC puisse arriver sur les lieux dans un délai raisonnable.

Quel est le rôle du SMC du TMD sur les lieux d'un accident?

Le principal rôle du SMC est de promouvoir la sécurité publique en veillant à ce que les mesures correctives appropriées soient prises sur les lieux de l'incident. Le SMC aidera les autorités locales en :

- formulant des conseils et des recommandations;
- surveillant les opérations d'intervention de l'industrie, qu'il s'agisse de transporteurs, d'expéditeurs ou d'entrepreneurs en intervention d'urgence;
- procédant à sa propre évaluation du site et en présentant un rapport aux autorités locales et à TC;
- surveillant la mise en œuvre de tout PIU activé de façon à veiller à ce qu'il se déroule bien.

Le SMC peut entreprendre une enquête afin de déterminer s'il y a eu non-conformité en ce qui a trait aux exigences telles que les indications de danger, les documents d'expédition, le choix et l'état des contenants et la formation reçue avant l'incident. Cette enquête pourrait mener à des poursuites.

Le SMC recueillera des renseignements sur les marchandises dangereuses : leur comportement, les répercussions et les dommages qu'elles peuvent avoir causés. Ces renseignements pourraient être utilisés pour modifier ou valider les données du "Guide des mesures d'urgence" ou modifier certains aspects des règlements.

Le SMC recueillera également des données sur les contenants : les dispositifs de sécurité en place et les causes possibles de défaillance, le cas échéant. Ces données pourraient être utilisées pour valider des normes de conception particulières, modifier des normes existantes, en développer de nouvelles ou déceler les lacunes dans les modèles de conception préalablement enregistrés et approuvés qui n'ont peut-être pas fonctionné comme prévu.

Remarque : Les observations faites sur les lieux par le SMC peuvent, dans certains cas, entraîner l'émission d'un ordre ou le rappel de contenants.

Que peut offrir un SMC du TMD sur les lieux d'un incident?

Le SMC du TMD possède les connaissances, l'expérience, les compétences et les pouvoirs pouvant être exercés dans le cadre d'une intervention en cas d'incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Le SMC du TMD possède une solide connaissance :

- de la Loi sur le TMD et son règlement;
- des exigences des normes ou des règles de sécurité existantes concernant les contenants (wagons-citernes, citernes routières, citernes amovibles, emballages et grands récipients pour vrac);
- des PIU;
- des mesures correctives (la neutralisation, le transfert, la dépressurisation, etc.);
- des propriétés des marchandises dangereuses;
- du Système de commandement des interventions (SCI);
- des ressources d'intervention disponibles de l'industrie;

- des procédures d'évaluation d'un site;
- des activités d'intervention.

Le SMC du TMD appuie les autorités locales en formulant des recommandations concernant les évacuations et les mesures correctives qui doivent être effectuées à la suite d'un incident. Les mesures correctives comprennent le transfert des chargements, la manutention des contenants endommagés ainsi que le moment de mettre en œuvre le PIU.

Le SMC du TMD détient également des pouvoirs particuliers conformément à la Loi sur le TMD pour fournir de l'assistance aux autorités locales sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Comment TC est-il informé d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses?

Le SMC du TMD n'est envoyé sur les lieux d'un incident que si le SMC apprend qu'un incident est survenu. De nombreuses sources peuvent informer le SMC.

Si l'incident se produit sur la route, les autorités locales doivent être avisées immédiatement en vertu de la partie 8 du Règlement sur le TMD. TC n'en sera informé que si les premiers intervenants ont informé le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) qu'un incident est survenu, si l'incident fait l'objet d'un reportage dans les médias ou si quelqu'un téléphone à CANUTEC pour obtenir de l'aide.

Si l'incident met en cause les modes de transport aérien ou ferroviaire, les transporteurs sont tenus, en vertu du Règlement sur le TMD, d'informer immédiatement TC via CANUTEC. Si l'incident met en cause le mode de transport maritime, les transporteurs doivent aviser aussitôt les autorités compétentes de la Garde côtière ou du port, qui, à leur tour, aviseront TC.

Des accords sont conclus avec d'autres ministères fédéraux et provinciaux (p. ex. le ministère de l'Environnement) et avec des organismes (p. ex. le Bureau de la sécurité des transports) afin de permettre l'échange d'information concernant la notification d'incidents. Toutes les notifications d'incidents à TC doivent être faites par l'intermédiaire de CANUTEC.

Comment les autorités locales peuvent-elles communiquer avec un SMC du TMD?

La réponse est simple : il suffit de **téléphoner au CANUTEC au 613-996-6666** ou ***666** partout au Canada.

PIU – CE QUE LES MUNICIPALITÉS DOIVENT SAVOIR

Par Josée Boudreau

Les plans d'intervention d'urgence (PIU) peuvent être d'une grande aide pour les municipalités lors d'incidents liés au transport de marchandises dangereuses (TMD). Dans cet article, nous examinerons l'objectif, l'applicabilité et l'utilisation d'un PIU afin de permettre aux municipalités de se familiariser avec les avantages.

Qu'est-ce qu'un PIU?

Un PIU est un plan qui décrit ce qui doit être fait en cas d'incident mettant en cause le transport de certaines marchandises dangereuses à risque plus élevé. Le PIU est exigé par le Règlement sur le TMD pour les marchandises dangereuses qui requièrent une expertise et du matériel d'intervention spéciaux pour intervenir en cas d'incident.

Les PIU viennent compléter les plans du transporteur ainsi que ceux des autorités locales et provinciales, et doivent être intégrés aux activités d'autres organisations afin de contribuer à réduire, dans la mesure du possible, les conséquences d'un incident. Cette intégration se fait habituellement dans le cadre d'un système de gestion des incidents – soit un système de commandement des interventions (SCI). Le SCI intègre de multiples autorités et intervenants dans une structure organisationnelle commune conçue pour améliorer les opérations d'intervention d'urgence. Le commandant du site où a eu lieu l'incident est la personne qui a la responsabilité globale de l'intervention et est habituellement un membre supérieur des services d'incendie ou de police locaux.

Quand un PIU est-il exigé?

En vertu de la **partie 7** de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, une personne doit disposer d'un PIU agréé avant de demander le transport ou d'importer certaines marchandises dangereuses.

La partie 7 et **la colonne 7 de l'annexe 1** du Règlement sur le TMD énumèrent les marchandises dangereuses et la concentration ou la quantité pour lesquelles un PIU est exigé et décrit également les scénarios pour lesquels un PIU est exigé.

Où peut-on trouver les renseignements liés à l'activation d'un PIU?

Le Règlement sur le TMD exige que, lorsqu'un PIU est requis, le numéro de référence du PIU

de Transports Canada ainsi que le numéro de téléphone du PIU doivent figurer sur le document d'expédition. Bien qu'il n'existe aucune exigence quant à l'emplacement des renseignements sur le document d'expédition, les renseignements liés à l'activation du PIU doivent être précédés ou suivis des lettres « PIU » ou « ERP » ou « ERAP (Emergency Response Assistance Plan) ».

Qui peut composer le numéro de téléphone du PIU?

Toute personne ayant besoin d'aide lors d'un incident mettant en cause le transport des marchandises dangereuses, peut composer le numéro de téléphone du PIU. Généralement, ce sera un premier intervenant sur les lieux de l'incident et/ou un transporteur responsable de la gestion et du contrôle des marchandises dangereuses et des contenants qui composera le numéro de téléphone du PIU. Conformément à l'article 7 de la Loi sur le TMD, le détenteur du PIU est responsable de l'activation du plan et doit aviser CANUTEC que le plan a été activé. Si le PIU n'est pas activé lors d'un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses, le PIU peut être révoqué.

Comment peut-on activer un PIU?

Le PIU sera activé lorsque quelqu'un compose le numéro de téléphone du PIU et que de l'aide est demandée lors d'un incident lié au TMD. L'activation peut varier de conseils techniques par téléphone à une intervention complète sur les lieux de l'incident, y compris le matériel et les conseillers techniques, selon l'ampleur de l'incident.

LE POINT SUR LE CBRNE ET LES PIU

Par Fred Scaffidi

Plusieurs aspects du programme de plans d'intervention d'urgence (PIU) sont en cours de changements. Pour en nommer quelques-uns, la Direction générale du Transport des marchandises dangereuses (TMD) examine les critères d'évaluation des PIU, développe une nouvelle base de données pour les PIU, assure le suivi des évaluations dans le but d'élaborer de nouvelles normes de service et embauche de nouveaux inspecteurs partout au pays. Le TMD a également augmenté le nombre de postes de spécialistes en mesures correctives à 17 à l'échelle nationale.



Nous avons également créé un Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) et élargi les PIU afin d'inclure les liquides inflammables. Veuillez consulter les articles portant sur le GTIU.

Bien que le programme de PIU se concentre sur la sécurité, nous devons malheureusement être prêts à faire face à des individus qui envisagent intentionnellement de causer des méfaits en utilisant des marchandises dangereuses. Plusieurs d'entre vous connaissent déjà l'acronyme CBRNE (chimique, biologique, radiologique, nucléaire et explosif), qui renvoie à l'utilisation de ces agents et dont bon nombre se trouve couramment dans le transport de marchandises dangereuses lors d'un acte intentionnel et malveillant (terroriste).

Tel que décrit dans la Stratégie nationale de résilience aux incidents CBRNE (la Stratégie), le rôle de Transports Canada (TC) est de renforcer la préparation et l'intervention internes du Canada. Cet objectif sera atteint grâce à un programme permettant d'avoir accès à des intervenants d'urgence formés et certifiés et de s'assurer qu'une assistance est disponible aux autorités afin de réduire les risques et les conséquences liés aux marchandises dangereuses utilisées dans des cas de terrorisme. Comme vous pouvez l'imaginer, les modifications apportées au programme de PIU ont amélioré notre préparation pour intervenir lors d'incident CBRNE, car plusieurs de ces mêmes ressources sont utilisées.

Le Programme d'intervention lors d'incidents CBRNE est conçu pour répondre aux exigences de la Stratégie et est étroitement lié au programme de PIU. Il évolue avec l'objectif principal d'informer la communauté des premiers intervenants des capacités et de l'expertise qui existent parmi les détenteurs de PIU (ce qui comprend les entrepreneurs en intervention d'urgence qui offrent des services en vertu d'un PIU).

TC travaille en étroite collaboration avec Recherche et développement pour la défense du Canada – Centre des sciences pour la sécurité (RDDC CSS) sur des projets d'incidents CBRNE. En fait, TC et Environnement Canada sont les co-chefs de la Communauté de pratique de RDDC CSS depuis 2009.

L'une de nos activités conjointes a été d'élaborer et d'offrir des exercices de simulation d'intervention lors d'incident CBRNE. À ce jour, le TMD a dirigé cinq exercices de simulation :

- Hamilton en 2012
- Calgary en 2013
- Montréal et Halifax en 2014
- Toronto en 2015

Au mois de novembre 2015, nous avons organisé un dernier exercice de simulation à Vancouver.

À l'aide d'une approche guidée, les participants (y compris les représentants des services d'incendie, de police, médicaux d'urgence, d'Environnement Canada, de TC, des expéditeurs, des détenteurs de PIU et autres) mettent en œuvre une intervention en révélant les enjeux ou les domaines à améliorer. Ces exercices de simulation aident les participants à :

- comprendre les capacités d'intervention disponibles aux premiers intervenants lors d'un incident CBRNE;
- observer la façon dont les intervenants utilisent les capacités et l'expertise d'un PIU en cas d'urgence;
- explorer la façon dont les entrepreneurs en intervention participeront à la structure type de commandement des incidents (connaissance des protocoles et du concept des opérations);
- comprendre le processus de transfert des responsabilités à l'industrie pour la restauration du site et le retour à la normale.

Notre expérience démontre que la communauté des premiers intervenants accueillent les capacités offertes par le PIU et sont « à la table » prêts à aider. Les détenteurs de PIU et les entrepreneurs soulignent l'assistance supplémentaire qu'ils peuvent offrir pendant un incident CBRNE en matière d'expertise technique, de personnel et d'équipement spécialisé.

Ces exercices de simulation offrent un second avantage en permettant aux personnes susceptibles de devoir travailler ensemble lors d'un incident réel à grande échelle de se rencontrer avant qu'un tel événement se produise.

Le TMD prévoit également élaborer un code de pratique (CP) s'inspirant des leçons apprises pendant les exercices de simulation. Le CP visera particulièrement l'intervention de l'industrie lors d'événements liés au TMD, incluant un volet criminel, et prodiguera des conseils aux planificateurs du gouvernement pour la préparation aux incidents CBRNE dans leurs collectivités.

Les prochaines étapes du Programme d'intervention en cas d'incidents CBRNE sont de :

1. poursuivre la collaboration avec le RDDC CSS dans des domaines comme la réalisation d'exercices et l'élaboration du code de pratique;
2. mettre sur pied une base de données des capacités d'intervention disponibles en cas d'incident CBRNE;
3. mener des recherches sur des questions comme le recouvrement des coûts et la protection de la responsabilité pour les intervenants;
4. faire participer davantage les détenteurs de PIU de toutes les manières possibles, car on ne peut surestimer leur valeur lors d'un incident CBRNE.



LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LES INTERVENTIONS D'URGENCE – QUI SOMMES-NOUS ET QUEL EST NOTRE MANDAT

Par Mylaine DesRosiers et Anastasia Karvounis

La création du Groupe de travail sur les interventions d'urgence (Groupe de travail) a été l'une des nombreuses initiatives de Transports Canada en réponse aux recommandations provisoires du Bureau de la sécurité des transports à la suite de l'incident survenu à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013. Dans une annonce faite en avril 2014, la ministre des Transports a confié au Groupe de travail un mandat d'une année afin de mener des recherches, d'évaluer et de formuler des recommandations en vue d'améliorer le programme de plans d'intervention d'urgence (PIU), en se concentrant principalement sur le transport des liquides inflammables par voie ferroviaire. Ce mandat a éventuellement été prolongé jusqu'en avril 2016.

Le secrétariat du Groupe de travail

Un nouveau secrétariat appuie le Groupe de travail :

- en organisant des activités de consultation avec les secteurs public et privé;
- en rédigeant des comptes rendus des réunions et des rapports;
- en préparant et en surveillant la collecte et l'analyse de données, ainsi que les projets de recherche;
- en assurant la liaison avec Transports Canada et d'autres ordres de gouvernement.

Suite à la dotation des postes du secrétariat en juin 2014, le secrétariat a lancé un appel aux membres potentiels, créé une page Web et organisé la première réunion du Groupe de travail le 10 juillet 2014.

Les membres

LE GROUPE DE TRAVAIL CONSTITUE UN IMPORTANT FORUM POUR LES COMMUNAUTÉS D'INTERVENTION ET LES MUNICIPALITÉS

Le président du Groupe de travail est Chris Powers, chef des pompiers à la retraite et membre de l'Association canadienne des chefs pompiers. Le Groupe de travail a un nombre croissant de membres, soit 81 participants inscrits, représentant un large éventail d'industries du transport, de fabricants et de distributeurs de produits chimiques, ainsi que des communautés d'intervention. Par exemple :

- l'industrie du transport est représentée par des associations ferroviaires (le CN, le CP et l'ACFC), Teamsters Canada et l'Alliance canadienne du camionnage.
- Les fabricants et les distributeurs de produits chimiques sont représentés par l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP), l'Association canadienne des carburants, l'Association canadienne de l'industrie de

la chimie, l'Institut canadien des engrais, l'Association canadienne du propane et la Renewable Fuels Association des États Unis.

- Les communautés d'intervention d'urgence et les municipalités sont représentées par les organismes suivants :
 - Service d'incendie de Lac-Mégantic et son chef pompiers, Denis Lauzon;
 - Association canadienne des chefs pompiers;
 - Association canadienne des services volontaires d'incendie;
 - Bureau du commissaire des incendies et de la gestion des situations d'urgence;
 - Association des pompiers autochtones du Canada;
 - Association canadienne des chefs de police (ACCP);
 - Assistance d'intervention d'urgence du Canada;
 - Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence;
 - Justice Institute of British Columbia;
 - Fédération canadienne des municipalités.
- Transports Canada est représenté par des experts internes, y compris les conseillers du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC), les spécialistes en mesures correctives régionaux et les représentants de la Direction de la conformité et interventions.

LE GROUPE DE TRAVAIL ÉTABLIT DES PARTENARIATS AVEC LES SECTEURS PUBLIC ET PRIVÉ QUI SONT ESSENTIELS AUX EFFORTS CONTINUS VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ PUBLIQUE.

- Les participants représentent également :
 - le ministère de la Sécurité publique du Québec;
 - Environnement Canada;
 - le ministère de l'Environnement de la Colombie Britannique;
 - le ministère de l'Environnement du Manitoba (conformité et mise en application);
 - le ministère de la Défense nationale – Centre des sciences pour la sécurité (MDN CSS).

Contributeurs

Le Groupe de travail demande l'avis de nombreuses organisations spécialisées qui ont fourni une aide précieuse à ses membres. Par exemple :

- l'Initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière

LE GROUPE DE TRAVAIL SUR LES INTERVENTIONS D'URGENCE – LES RECOMMANDATIONS

Par Mylaine DesRosiers et Anastasia Karvounis

Trouver des solutions pour renforcer l'appui aux premiers intervenants en cas d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables au Canada, voilà la raison d'être du Groupe de travail sur les interventions d'urgence.

Des membres des industries pétrolières, chimiques et ferroviaires, des associations de premiers intervenants et des autorités gouvernementales du Canada ont uni leurs forces et ont entamé des discussions en juillet 2014. Au cours de la dernière année, le Groupe de travail a présenté 33 recommandations à Transports Canada (TC).

Les recommandations portent sur des enjeux liés aux thèmes suivants :

DES ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION ET UN RÉSEAU FONDÉ SUR LA CONFIANCE AVANT QUE NE SURVIENNENT DES INCIDENTS SONT ESSENTIELS À UNE CAPACITÉ D'INTERVENTION SOLIDE AU CANADA.

Renforcer l'ordre N°33

L'ordre n°33 exhorte l'industrie à soumettre des plans d'intervention d'urgence (PIU) à TC aux fins d'approbation, dans un délai de 150 jours, pour neuf liquides inflammables. Le Groupe de travail était d'avis que l'industrie tirerait avantage d'une approche collective pour déterminer la nécessité de PIU pour d'autres liquides inflammables. Il estimait également que les premiers intervenants devaient mieux connaître les ressources supplémentaires offertes par le détenteur de PIU en cas d'incident.

Les membres ont fait plusieurs propositions pour aider TC à renforcer ses activités de sensibilisation du programme de PIU, plus particulièrement concernant les liquides inflammables. Une de ces propositions a entraîné l'ajout de renseignements de base sur le programme de PIU dans le Guide des mesures d'urgence 2016 en cours d'élaboration.

Commandement et préparation en cas d'incident

Comme dans le cas de l'incident de Lac-Mégantic, à l'instar de nombreux incidents ferroviaires à grande échelle, plusieurs

agences et organisations participent à l'intervention lors d'incidents, chacun ayant sa propre perspective et ses propres responsabilités. Cette situation présente un ensemble unique de défis pour gérer les interventions d'urgence. Le Groupe de travail a convenu qu'une intervention efficace et coordonnée, peu importe la nature de l'incident, débute avec un « Système de commandement unifié » (SCU).

D'autres éléments clés d'une intervention d'urgence réussie incluent :

- rôles et responsabilités précis;
- donner la priorité à la sécurité publique au lieu des activités d'application jusqu'à ce que l'incident soit stable et que la santé publique soit assurée;
- renforcer la confiance avant que ne surviennent des incidents en faisant du réseautage, en offrant de la formation et en participant à des exercices.

Formation des premiers intervenants



Les normes actuellement utilisées pour former les pompiers en Amérique du Nord sont élaborées par la National Fire Protection Association (NFPA) aux États-Unis. À l'heure actuelle, ces normes portent sur la plupart des incidents mettant en cause des armes de destruction massive. Par conséquent, il n'existe aucune norme de formation qui traite précisément des incidents ferroviaires mettant en cause du pétrole brut. En janvier 2015, le Groupe de travail a demandé à la NFPA d'élaborer une nouvelle norme de compétence sur la lutte contre les feux de liquides inflammables.

Entre-temps, les membres du Groupe de travail recommandent une approche en trois phases :

Phase 1 – Développer un programme de formation de base en ligne pour les premiers intervenants canadiens. Ce programme, offert sans frais et dans les deux langues officielles, devrait être achevé d'ici la fin décembre 2015.

Phase 2 – Offrir de la formation de niveau opérationnel (formation pratique) dans les collèges de pompiers et les installations de formation provinciales. L'objectif de ce programme est d'offrir aux premiers intervenants un niveau approprié de formation afin d'intervenir lors d'un incident ferroviaire mettant en cause de grands volumes de liquides inflammables.

Phase 3 – Offrir un programme continu de formation opérationnelle et spécialisée.

Remarque : Les phases 2 et 3 du programme devraient être élaborées d'ici l'été 2016.

Améliorer le programme de PIU

LE RÉSULTAT ATTENDU DU PROGRAMME DE PIU EST D'OFFRIR DES SERVICES D'INTERVENTION QUI SONT EN TEMPS OPPORTUN, APPROPRIÉS, SÉCURITAIRES ET COORDONNÉS.

- Cerner les liquides inflammables supplémentaires exigeant un PIU :
 - TC a modifié son Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) le 31 décembre 2014 afin d'inclure les exigences de PIU pour neuf liquides inflammables identifiés dans l'ordre n°33, ainsi que pour les numéros UN3494 et UN1987. Dans le cas de UN1987, ALCOOLS, N.S.A., TC a reconnu que de grands volumes d'éthanol provenant des États Unis ont été transportés vers le Canada ou sont passés par le Canada, sans PIU. Cette situation met en lumière la possibilité que d'autres liquides inflammables aient été potentiellement transportés par train sans PIU.
 - L'analyse de 663 liquides inflammables inclus dans la classe 3 (groupes d'emballage I, II et III) a entraîné une classification en fonction des propriétés physiques et chimiques. Cet exercice a permis d'identifier 43 produits supplémentaires représentant un risque élevé qui seront potentiellement ajoutés au programme de PIU.
 - TC utilise ces résultats, ainsi que les volumes des wagons-citernes et la cartographie des chemins de fer du Système d'information géographique (SIG), afin de procéder à une évaluation des risques dans le but d'identifier d'autres liquides inflammables, le cas échéant, susceptibles d'exiger un PIU avant l'expédition.
- Inclure un profil de compétences pour les conseillers techniques en matière de liquides inflammables, identifiés dans les PIU, avec les exigences de formation et de critères d'accréditation.
- Inclure un tableau intitulé « Niveau d'intervention et délais d'exécution » des PIU en fonction des pratiques exemplaires reconnues par l'industrie. Il permettrait de préciser les trois différents niveaux de service des détenteurs de PIU à la suite d'un incident ferroviaire et les délais d'exécution prévus.
- Surveiller le rendement du programme de PIU en fonction de quatre résultats attendus : des services d'intervention qui sont en temps opportun, appropriés, sécuritaires et coordonnés (TASC).

- Exiger des compagnies de chemin de fer de fournir l'information de la feuille de train au Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) sous forme électronique dès qu'elles ont connaissance d'un incident ferroviaire impliquant le rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses.

Ces étapes ont joué un rôle important dans l'amélioration de la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses. De telles réalisations démontrent le dévouement des participants et des nombreux contributeurs. Certaines initiatives sont toujours en cours en raison de la nature des projets.

MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES APPORTÉES AUX EXIGENCES DE PIU (PARTIE 7 DU RÈGLEMENT SUR LE TMD)

Par Katy Joncas

À la suite de l'incident à Lac-Mégantic survenu en juillet 2013, Transports Canada (TC) a pris un bon nombre de mesures afin d'améliorer la sécurité du public lors du transport de marchandises dangereuses au Canada.

À l'automne 2013, la ministre des Transports a mis sur pied un groupe de travail du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses (CCPG-TMD) afin d'examiner l'élargissement des exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence (PIU) au pétrole brut et aux autres liquides inflammables de la classe 3.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formulé une recommandation provisoire le 23 janvier 2014, qui indiquait « qu'à tout le moins, [Transports Canada] doit exiger des plans d'intervention d'urgence pour le transport de grandes quantités d'hydrocarbures liquides ».

Compte tenu de cette recommandation et de la nécessité d'adapter le programme de PIU, TC a créé le Groupe de travail sur les interventions d'urgence dont l'objectif principal est de formuler des recommandations visant à améliorer la sécurité publique lors d'incidents ferroviaires liés à des marchandises dangereuses mettant en cause des liquides inflammables. Le Groupe de travail a également le mandat de mener d'autres recherches, des évaluations ainsi que formuler des recommandations visant à faire progresser et à améliorer le programme de PIU.

Le 23 avril 2014, TC a émis l'ordre n°33 exhortant l'industrie à soumettre des PIU à TC aux



fins d'approbation, dans un délai de 150 jours, pour les liquides inflammables suivants :

- UN1170 ÉTHANOL;
- UN1202 DIESEL;
- UN1203 ESSENCE;
- UN1267 PÉTROLE BRUT;
- UN1268 DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A.;
- UN1863 CARBURÉACTEUR;
- UN1993 LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;
- UN3295 HYDROCARBURES, LIQUIDES, N.S.A.; et
- UN3475 MÉLANGE D'ÉTHANOL ET D'ESSENCE.

En juin 2014, le BST a publié une *Évaluation de la réponse à la recommandation sur la sécurité ferroviaire R14 03* en indiquant que : « L'ordre n°33 permet de s'assurer que des PIU agréés seront en place pour l'acheminement des hydrocarbures liquides à risque élevé. En outre, TC a inclus d'autres liquides inflammables, notamment l'éthanol, dans les exigences relatives aux PIU. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation R14-03 est entièrement satisfaisante. »

www.tsb.gc.ca/eng/recommandations-recommendations/rail/2014/rec-r1403.asp



En décembre 2014, les modifications à l'annexe 1 et au paragraphe 7.1(6) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) ont intégré les exigences de PIU pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses mentionnées dans l'ordre no33 ainsi que pour deux autres marchandises dangereuses, UN1987, ALCOOLS, N.S.A. et UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE. L'ordre a été révoqué suite à l'entrée en vigueur du Règlement sur le TMD.

Remarque : L'ajout de UN1987, ALCOOLS, N.S.A. permet de tenir compte des grandes quantités d'éthanol transportées sous ce numéro des États Unis.

En mars 2015, le BST a fermé le dossier lié à la Recommandation sur la sécurité ferroviaire R14 03 en publiant les résultats d'une Réévaluation de la réponse à la recommandation sur la sécurité ferroviaire R14 03 qui indique ce qui suit : « Le Bureau reconnaît l'initiative de Transports Canada d'appliquer aussi à l'éthanol les exigences relatives aux PIU et juge donc la réponse à la recommandation entièrement satisfaisante. Le présent dossier est fermé. »

En mai 2015, le Règlement modifiant le Règlement sur le TMD (TC 117) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette publication inclut :

- des exigences relatives aux nouveaux wagons-citernes servant au transport de liquides inflammables;
- une clarification concernant les exigences de PIU pour les marchandises dangereuses énumérées ci-dessus, en déplaçant l'index de PIU de l'annexe 1, colonne 7, au paragraphe 7.1(6) qui se lit maintenant comme suit :

« Toute personne qui importe ou qui présente au transport, par train dans un wagon-citerne, l'une ou l'autre des marchandises dangereuses ci-après doit avoir un PIU agréé si la quantité de ces marchandises dangereuses dans le wagon-citerne est supérieure à 10 000 L »;

- l'ajout de la disposition particulière 150 à l'annexe 2 en vue de rappeler au lecteur les exigences de PIU applicables aux marchandises dangereuses assujetties à cette disposition particulière.

Pour plus de précisions, la disposition particulière 150 renvoie le lecteur au paragraphe 7.1(6) pour les marchandises dangereuses concernées et se lit comme suit :

« Un plan d'intervention d'urgence (PIU) est exigé en vertu du paragraphe 7.1(6) de la partie 7 (Plan d'intervention d'urgence) pour ces marchandises dangereuses. UN1170, UN1202, UN1203, UN1267, UN1268, UN1863, UN1987, UN1993, UN3295, UN3475, UN3494. »



PIU – DÉMONTRER VOTRE CAPACITÉ D'INTERVENTION ET ÉCHANGER VOS CONNAISSANCES

Par Eve Poirier

Depuis le déraillement de train à Saint-Hyacinthe, Québec le 30 décembre 1999, le spécialiste en mesures correctives (SMC) du transport des marchandises dangereuses (TMD) situé dans la région du Québec a travaillé en étroite collaboration avec Valero, un fabricant international de carburants de transport et, plus particulièrement, avec l'équipe d'intervention d'urgence de la raffinerie Jean Gaulin située à Saint-Romuald, Québec.

À la suite de cet incident, le SMC a travaillé avec des employés motivés de Valero sur l'élaboration de leur plan d'intervention d'urgence pour le transport de pétrole et pour assurer une capacité suffisante d'intervention lors d'incidents ferroviaires qui peuvent mettre en cause jusqu'à 68 wagons-citernes remplis de diesel, d'essence et de carburéacteur. À cette époque, ils en étaient à leurs premiers balbutiements d'identification des ressources matérielles nécessaires pour aborder l'aspect incendie lors d'une intervention ne se déroulant pas à une installation fixe. De plus, ils n'avaient pas accès aux normes préétablies qui offrent des réponses aux nombreuses questions au sujet de ce type de situation. Par conséquent, ils ont dû obtenir les renseignements recherchés en consultant différentes normes, pratiques de l'industrie et leurs propres expériences de déraillements mettant en cause ces types de marchandises dangereuses.

Le SMC a appris beaucoup de choses de Valero sur tous les aspects de la lutte contre les incendies. Non seulement Valero a démontré sa capacité d'intervention dans le cadre de nombreux déraillements (et exercices), mais les membres de son équipe d'intervention d'urgence ont également partagé leurs connaissances afin que le SMC puisse mieux comprendre comment « lire un incendie », mettre en œuvre des stratégies de lutte contre un incendie et utiliser efficacement la mousse et d'autres agents d'extinction. En fait, le SMC a eu l'occasion de participer à la formation des pompiers de Valero aux installations situées au Texas A&M Engineering Extension Service (TEEX) l'hiver dernier, ce qui s'est avéré une expérience mémorable. Le SMC comprend maintenant le respect que les premiers intervenants, particulièrement les pompiers, ont pour le feu.

La mousse est un outil efficace pour lutter contre un incendie de liquide inflammable. Cependant, les intervenants doivent stocker cette substance dans des conditions précises afin de garantir



son intégrité lorsque vient le temps de l'utiliser et de l'appliquer efficacement lors d'une intervention. L'application de la mousse peut sembler simple, mais elle est en fait complexe à certains égards. Quelqu'un doit surveiller d'un œil attentif l'équipe chargée d'appliquer la mousse afin de s'assurer que tout se déroule comme prévu. Agir comme "troubleshooter" pour une équipe appliquant de la mousse quand les flammes sont à leur apogée est une tâche très importante.

Peu importe la marchandise dangereuse inscrite par une personne dans un plan d'intervention d'urgence auprès de Transports Canada, une personne doit faire plus que simplement démontrer sa capacité d'intervention. Comme Valero, cette personne doit :

- échanger ses connaissances avec les premiers intervenants et d'autres partenaires qui jouent un rôle sur le site d'un incident lié au transport de marchandises dangereuses;
- aider à établir des normes de haute qualité pour intervenir lorsque, malheureusement, ces situations se produisent.



PROGRAMME DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ DU TMD

Par Anne-Marie Noël

La Direction générale du Transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada :

- élabore des normes et des règlements sur la sécurité pour l'industrie;
- surveille la conformité;
- donne des conseils d'expert (au moyen du Centre canadien d'urgence transport – CANUTEC) lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Bien que nous nous employions toujours à promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au Canada, l'augmentation des expéditions de marchandises dangereuses au cours des dernières années indique clairement que le Canada tirera avantage du nouveau Programme de sensibilisation à la sécurité du TMD. L'équipe du Programme de sensibilisation à la sécurité (EPSS) vise trois publics : les municipalités (représentants élus et personnel des services techniques), les premiers intervenants et l'industrie, y compris les fabricants, les expéditeurs et les transporteurs.

L'EPSS a entamé ses efforts de sensibilisation en avril 2015 en participant à des événements tels que ceux de la Fédération canadienne des municipalités et de l'Association canadienne des professionnels de la sécurité routière. L'EPSS s'est également engagée à faire des présentations dans de nombreux événements TRANSCAER afin d'atteindre ses publics cibles. L'Initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER) a été lancée au Canada en 1985 par l'**Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC)**. Elle est dirigée aujourd'hui par l'ACIC et l'**Association des chemins de fer du Canada (ACFC)**. Les membres du TRANSCAER collaborent avec les municipalités, les intervenants d'urgence et les résidents des collectivités situées le long des itinéraires de transport afin de s'assurer qu'ils sont informés

des produits transportés dans leur région et qu'ils sont prêts à intervenir en cas d'incidents potentiels de transport impliquant des marchandises dangereuses.

Le TMD était représenté lors de nombreux événements TRANSCAER, tel que Gravenhurst et Sault Ste. Marie (Ontario), Bécancour et Richmond (Québec), Moose Jaw (Saskatchewan) et Lloydminster (Alberta). Nous prévoyons participer à plus d'événements TRANSCAER dans la région des Prairies et du Nord, ainsi que dans la région du Pacifique.

Comme le volume de marchandises dangereuses transportées par train ne cesse d'augmenter, la Direction générale du TMD a également commencé à travailler avec la sécurité ferroviaire de Transports Canada afin d'élaborer du matériel de sensibilisation commun et de participer conjointement à des événements.

À la suite de l'incident survenu à Lac-Mégantic, l'EPSS s'emploie également à mettre sur pied des séances de formation de sensibilisation à la sécurité à l'intention des premiers intervenants et des municipalités. Au cours du présent exercice, l'équipe communiquera avec les municipalités afin de mesurer leur intérêt et de leur offrir la formation. Cette formation portera essentiellement sur le programme du TMD, les exigences réglementaires, le programme de Plan d'intervention d'urgence (PIU) et le Système de commandement des interventions (SCI).

Afin d'en savoir plus sur le Programme de sensibilisation à la sécurité du TMD, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante : TC.TDGSafetyAwareness-SensibilisationalsecuriteduTMD.TC@tc.gc.ca



GUIDE DES MESURES D'URGENCE (GMU) 2016

Par Alison Butko

Le Guide des mesures d'urgence (GMU) est une ressource précieuse pour les premiers intervenants élaborée par Transports Canada, le Département aux Transports des États Unis, le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique et le Centre d'Information pour Urgences Chimiques de l'Argentine (CIQUIME). Il est mis à jour tous les quatre ans et est publié en anglais, en français et en espagnol dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain.

Les premiers intervenants utilisent le GMU pour identifier les dangers chimiques et physiques des marchandises dangereuses mises en cause dans un incident de transport. Le Guide inclut les matières chimiques énumérées dans les Recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) relatives au transport des marchandises dangereuses (TMD), qui forment la base du Règlement sur le TMD dans de nombreux pays dans le monde.

Le Guide est gratuit pour les premiers intervenants canadiens et devrait se trouver dans chaque véhicule d'intervention d'urgence (voiture de police, camion de pompier et ambulance) afin de contribuer à harmoniser les mesures d'intervention d'urgence initiales des premiers intervenants lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

La nouvelle version 2016 :

- contiendra de nombreuses sections modifiées et mises à jour :
 - un nouvel organigramme intitulé « Comment utiliser ce guide » qui remplace les directives écrites;
 - de nouveaux tableaux sur l'identification de wagons et de remorques;

- les pages de renseignements sur les pipelines mises à jour;
- de nouvelles appellations réglementaires et leurs numéros UN, conformément aux versions 18 et 19 des Recommandations de l'ONU relatives au TMD;
- des mises à jour des tableaux 1 et 3, qui offrent des mesures préventives sur les distances visant à protéger le public du rejet de matières toxiques par inhalation, fondées sur les nouveaux modèles de dispersion chimique.
- comprendra de nouveaux sujets pertinents aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses :
 - des renseignements sur le Système d'harmonisation mondiale (SHM) de classification et d'étiquetage des produits chimiques;
 - de nouvelles pages du guide pour les gaz absorbés;
 - des renseignements sur les plans d'intervention d'urgence (PIU), qui :
 - incluent une courte section pour informer les premiers intervenants des PIU au Canada;
 - expliquent brièvement le programme de PIU, définissent la teneur du PIU et expliquent comment l'activer.

Vous pouvez en apprendre davantage sur le GMU sur le site Web du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) : www.tc.gc.ca/fra/canutec/guide-menu-227.htm