Transports Canada
Transport Canada

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES NOUVELLES

Nous vous invitons à lire l'édition rétrospective de 2019 du Bulletin de nouvelles du transport des marchandises dangereuses (TMD). Ce numéro fait un retour sur certains des sujets les plus importants de l'année passée.

DANS CE NUMÉRO

Mot du Directeur général 2

Nouveaux services en ligne PIU (SLP) 3

CANUTEC – 40 ans de conseils en intervention d'urgence 4

Simulations de CANUTEC 5

Un nouveau Guide des mesures d'urgence (GMU) est en cours d'élaboration 6

Ordre no 39 – retrait progressif des anciens wagons citernes servant au transport de pétrole brut et de condensat 7

Norme TP 14877 de Transports Canada 9

Projet pilote d'opération d'application de la loi Canada-États-Unis. 9

Utiliser TRANSCAER® pour la sensibilisation aux incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses. . .10

Symposium sur la recherche dans le domaine du TMD 11

Des changements seront apportés sous peu aux normes visant les citernes routières et les citernes amovibles TC . . .13

Incidents à signaler au Canada de 2011 à 2018 15

Départ à la retraite – Jonathan Rose. 17

2020 | Vol.39 Nº.1 | TP 2711F | 03/2020 | ISSN 0828-5039

Canada

SONDAGE

Nous aimerions remercier tous nos lecteurs qui ont pris le temps de répondre à notre court sondage en Février 2019. Vos commentaires ont été très appréciés.

Lorsque nous avons demandé à nos lecteurs ce qu'ils aimeraient lire dans notre Bulletin de nouvelles, les nouvelles tendances et les technologies émergentes étaient en tête de liste.

Donnez votre avis. Notre prochain sondage sera envoyé en 2020. Nous serons heureux d'avoir de vos nouvelles.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2020. This publication is also available in English under the following title *Transportation of Dangerous Goods – Newsletter.*

Permission 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

MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Benoit Turcotte

En tant que nouveau directeur général de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD), je suis heureux de vous présenter l'édition rétrospective de 2019 du Bulletin de nouvelles TMD. Ce numéro fait un retour sur certains des sujets liés au TMD les plus importants de la dernière année.

Au cours des années que j'ai passées à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD), j'ai été témoin de l'importante contribution de nos intervenants, en termes de connaissances et de savoir-faire, à la réalisation de notre objectif commun : le transport sûr et sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada. Les personnes qui ont participé au Symposium de recherche sur le TMD tenu plus tôt cette année, lequel a fourni une mine d'idées qui aideront à cerner les lacunes dans la recherche actuelle sur le TMD, constituent un excellent exemple de cette contribution.

Notre collaboration soutenue sera d'autant plus importante alors que le secteur du transport continue d'évoluer à un rythme de plus en plus rapide et devient de plus en plus complexe, ces changements étant en grande partie attribuables à l'innovation technologique.

Il reste encore beaucoup de travail à faire, mais le TMD s'engage à adapter ses pratiques commerciales à un secteur des transports en constante évolution et à trouver des moyens de vous offrir de meilleurs services. Les initiatives de transformation du TMD, qui feront l'objet du prochain Bulletin de nouvelles TMD, sont un moyen d'y parvenir.

À compter de cette année, nous publierons le Bulletin de nouvelles TMD deux fois par année – au printemps et à l'automne – afin de fournir les renseignements les plus récents sur les enjeux et les initiatives touchant le transport des marchandises dangereuses.

J'espère que vous apprécierez cette édition de notre bulletin!

NOUVEAUX SERVICES EN LIGNE PIU (SLP)

Mathieu Lemay et Jason Poulin

Le 28 janvier 2019, nous avons lancé un système Web appelé Services en ligne PIU (SLP). Ce nouveau système est compatible avec notre stratégie numérique visant à moderniser la façon dont les programmes et les services sont fournis. Il offre aux demandeurs et aux rédacteurs délégués de plan d'intervention d'urgence (PIU) un outil sûr et convivial pour :

- appliquer;
- modifier;
- renouveler; ou
- gérer les renseignements relatifs à leur PIU.

Le nouveau système améliore et remplace le processus antérieur de demande de PIU. Cela signifie que toute nouvelle demande, renouvellement ou changement concernant un PIU approuvé doit désormais être soumis au moyen du SLP.

Nous n'acceptons plus de formulaires de demande PDF ni de changements par téléphone. Le nouveau système facilitera la mise à jour et le renouvellement des PIU. Il recueillera aussi des données qui nous aideront à poursuivre l'amélioration du programme de PIU.

Astuces pratiques

Avant de soumettre une demande dans le SLP, consultez la page Web PIU :

- pour savoir si vous ou les marchandises dangereuses dont vous êtes responsable avez besoin d'un PIU;
- préparez votre plan et votre demande;
- demandez l'agrément de votre PIU; ou
- comprendre ce que signifie le fait de posséder un PIU.

Utiliser le SLP

Pour soumettre une nouvelle demande ou une mise à jour aux fins d'approbation, vous devez remplir chacune des 12 sections. Une fois la demande soumise, vous recevrez une décision dans un délai de 20 jours ouvrables.

Si vous avez déjà un PIU approuvé, vous devrez soumettre une nouvelle demande en ligne au moyen du SLP :

- si l'un ou l'autre des renseignements qui figurent à l'article 7.3 du Règlement sur le TMD change pendant la période d'approbation
- d'ici janvier 2021 (même si votre période d'approbation se prolonge au-delà de cette date)
- Au moins 90 jours avant l'expiration de votre PIU, au cas où nous demanderions des changements

Contactez-nous

Nous sommes là pour vous aider. Si vous avez des questions sur la façon d'accéder au système, ou pour remplir votre demande, vous pouvez joindre le groupe des interventions d'urgences du TMD.

Liens connexes

- Plans d'intervention d'urgence
- CANUTEC
- Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Règlement sur le TMD)
- Comment utiliser le *Règlement sur le TMD*

CANUTEC – 40 ANS DE CONSEILS EN INTERVENTION D'URGENCE

Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) répond aux appels depuis 1979, et 2019 a marqué sa 40e année de conseils et d'assistance en cas d'urgence lors du transport de marchandises dangereuses.

Partout au pays, les premiers intervenants appellent CANUTEC pour obtenir des renseignements techniques sur les marchandises dangereuses et des conseils en intervention d'urgence. Les conseillers CANUTEC sont disponibles 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 pour donner des conseils d'experts sur ce qu'il faut faire et ne pas faire lors d'incidents mettant en cause le transport de marchandises dangereuses comme des explosifs, des gaz, des liquides inflammables et des substances corrosives.

Ils ont participé à l'intervention dans plusieurs cas importants, dont un incident ferroviaire majeur à Mississauga en novembre 1979 mettant en cause des produits chimiques et des explosifs, incident qui a mené à l'évacuation de plus de 200 000 Canadiens. Ils sont également intervenus lors du déraillement tragique à Lac-Mégantic en 2013. Ce ne sont là que deux des milliers d'événements auxquels ils ont participé au fil des ans.

Les conseillers CANUTEC reçoivent chaque année environ 30 000 appels et courriels, soit une moyenne de 82 par jour. Il s'agit de scientifiques ayant une expérience dans des domaines tels que la chimie, la biochimie et le génie chimique, avec une formation dans des domaines essentiels comme l'intervention d'urgence en cas de déversement de matières dangereuses. Ils fournissent immédiatement des conseils bilingues et de l'information essentielle sur des sujets tels que :

- les propriétés et les incompatibilités des marchandises dangereuses;
- les risques pour la santé et les premiers soins;
- des mesures d'assainissement pour la protection de la vie, des biens et de l'environnement;
- les mesures de protection et les distances d'évacuation;
- les vêtements de protection individuelle et la décontamination;
- l'aide à la mise en œuvre d'un plan d'intervention d'urgence; et
- des services de téléconférence pour réunir les experts et les premiers intervenants lors d'un incident.

Si vous êtes impliqué dans un incident mettant en cause des marchandises dangereuses, n'hésitez jamais à appeler CANUTEC au :

- 1-888-CANUTEC (226-8832) ou 613-996-6666
- *666 à partir d'un téléphone cellulaire

CANUTEC offre un autre service essentiel aux Canadiens : un service d'inscription sans frais pour les expéditeurs canadiens de marchandises dangereuses qui désirent utiliser le numéro 24 heures de CANUTEC sur leurs documents d'expédition. L'équipe du Service à l'inscription est composée de 7 employés bilingues qui offrent de l'information et de l'assistance aux expéditeurs. Ils gèrent également un apport constant de fiches signalétiques (FS) mises à jour qui seront ajoutées à la base de données utilisée par les conseillers et qui aident les inspecteurs du TMD en offrant de l'information sur le statut de l'inscription des expéditeurs. L'équipe du Service à l'inscription peut être jointe au 613-947-5048.

Faits en bref

- Lorsqu'un incident se produit, le soutien commence immédiatement après un appel téléphonique à CANUTEC
- En moyenne, CANUTEC gère près de 2 100 incidents et participent à approximativement 450 simulations annuellement
- CANUTEC maintient une base de données de fiches signalétiques sur plus de 3 millions de produits et en reçoit en moyenne 35 000 par mois
- Plus de 24 000 expéditeurs sont inscrits avec CANUTEC
- CANUTEC est exploité par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada et leur mandat est de promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport, tout en veillant à ce qu'il y ait en place une prévention et une intervention appropriées pour protéger les Canadiens

- CANUTEC collabore avec ses partenaires des États-Unis, du Mexique et de l'Argentine à la publication du Guide des mesures d'urgence (GMU) à l'intention du personnel des services d'urgence, qui pourrait être le premier à arriver sur les lieux d'un incident de transport mettant en cause des marchandises dangereuses
- L'édition 2020 du GMU est bien entamée et inclura plusieurs changements (référez-vous à l'article Un nouveau Guide des mesures d'urgence (GMU) est en cours d'élaboration pour plus de détails)

Merci à CANUTEC pour ses 40 ans d'expertise en intervention d'urgence!

SIMULATIONS DE CANUTEC

Saviez-vous que le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) avait aidé des intervenants d'urgence en participant à 341 simulations en 2018 ?

Chaque jour, CANUTEC reçoit des appels de premiers répondants, de membres de l'industrie, de transporteurs, de municipalités, d'agents de planification des mesures d'urgence et d'organismes gouvernementaux. Ces appels peuvent porter sur la formation, la recherche ou les exercices de simulation ou ont simplement pour but de poser une question.

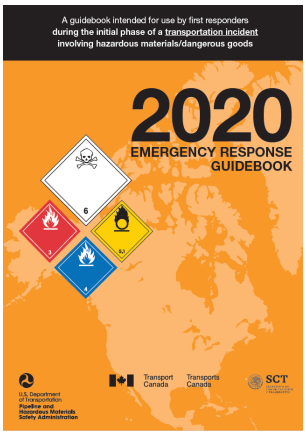
Les spécialistes qualifiés de CANUTEC, formés à la fois dans les domaines de la science et des marchandises dangereuses, contribuent à faire en sorte que les scénarios de formation demeurent le plus réalistes possible.

Il n'est jamais facile d'intervenir lors d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses et de gérer un tel incident. Souvent, l'information n'est pas accessible, ou limitée. La réalisation d'exercices permet aux premiers répondants de s'assurer de connaître les ressources disponibles avant qu'une urgence survienne.

Pour obtenir plus de renseignements sur la contribution de CANUTEC aux préparatifs d'urgence et à la formation, voir notre article dans le Bulletin de nouvelles TMD, volume 37, no 1, de juin 2017, ou communiquez avec CANUTEC par courriel ou par téléphone au 613-992-4624.

UN NOUVEAU GUIDE DES MESURES D'URGENCE (GMU) EST EN COURS D'ÉLABORATION

Suzon Larocque



La version 2020 du Guide des mesures d'urgence (GMU) est en cours d'élaboration! Nous espérons le publier au printemps 2020.

Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) et ses partenaires travaillent actuellement à la création de la version 2020 du GMU. Le GMU est publié tous les quatre ans, et se veut un ouvrage issu de la collaboration entre :

- CANUTEC;
- la « Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration » (PHMSA) du « US Department of Transportation »;
- le Secrétariat des communications et du transport du Mexique; et
- le Centre d'information sur la chimie en cas d'urgence en Argentine.

Afin d'obtenir les commentaires des utilisateurs et de continuer à améliorer la publication, CANUTEC et la PHMSA ont communiqué avec leurs intervenants. Pour lancer le processus, CANUTEC et la PHMSA ont élaboré des questions d'enquête, et un sondage en ligne a été réalisé entre novembre 2017 et mars 2018. Ce sondage a été envoyé aux associations suivantes, afin qu'elles le partagent avec leurs membres :

- Association canadienne des chefs de pompiers;
- Association canadienne des chefs de police;
- Association des paramédics du Canada; et
- Association canadienne des corps de pompiers volontaires.

CANUTEC a également publié un article dans le Bulletin de nouvelles TMD (Transport des marchandises dangereuses) d'août 2018, sollicitant les commentaires des intervenants en TMD. La PHMSA a publié son sondage dans un avis du *Federal Register* publié en mai 2018.

Parallèlement à ces consultations, Transports Canada a travaillé avec ses homologues provinciaux et territoriaux et la communauté des premiers intervenants pour s'assurer que les exigences canadiennes seraient bien représentées dans la prochaine version du GMU. À titre d'exemple, CANUTEC :

- a fourni au Comité consultatif sur les politiques générales (GCPG) des bilans périodiques sur l'élaboration du guide;
- a présenté aux membres du GCPC, afin d'obtenir leur avis, des renseignements au sujet des modifications qui seront apportées au sous-comité sur les interventions d'urgence;
- a donné plusieurs séances d'information aux premiers répondants, dont une lors de la conférence annuelle de l'Association canadienne des chefs de pompiers;
- a continué de collaborer avec les premiers répondants dans le cadre du projet pilote relatif au nouveau programme de formation sur les liquides inflammables; et
- a participé à une réunion des intervenants du GMU tenue par la PHMSA à Washington D.C., en juin. Au cours de cette réunion, les méthodes utilisées pour déterminer les distances présentées dans les pages vertes du GMU, pour les substances qui sont toxiques par inhalation, ont été abordées.

Au total, 194 commentaires ont été reçus depuis la dernière version du GMU, dont 100 sont pris en considération en tant qu'améliorations à apporter. Il doit y avoir consensus parmi tous les partenaires internationaux avant que tout changement proposé soit appliqué au GMU.

Voici un aperçu des travaux réalisés et de certains changements qui figureront dans la prochaine version du guide :

- CANUTEC a entrepris un examen complet des produits énumérés dans les listes des marchandises dangereuses (pages à bordure jaune et pages à bordure bleue). En outre, la PHMSA a retenu les services d'experts en la matière de la « National Fire Academy » pour

effectuer un examen semblable et formuler des recommandations

- Une page d'introduction sera ajoutée pour mieux expliquer comment utiliser les recommandations de sécurité et les guides d'information sur les mesures d'urgence (pages à bordure orange)
- Les pages blanches seront faciles à lire et à comprendre, puisqu'elles ont été révisées de manière à s'assurer qu'elles sont rédigées en langage clair
- De nouvelles sections seront ajoutées aux pages blanches, couvrant la décontamination et les ruptures causées par la chaleur (RCC)
- Le glossaire sera augmenté, afin d'y inclure de nouveaux termes et leur définition
- À la suite des préoccupations exprimées par la communauté d'intervenants en cas d'urgence au sujet de la présence possible de sulfure d'hydrogène dissous dans le pétrole brut (UN1267), une mise en garde sera ajoutée dans le Guide 128 pour refléter les préoccupations concernant la toxicité par inhalation
- La nouvelle indication de danger pour les piles au lithium sera ajoutée
- Dans les pages à bordure verte, il y aura un onglet visuel montrant les différences entre les tableaux 1, 2 et 3
- Des illustrations plus claires figureront dans les tableaux d'identification des wagons et des remorques

Le GMU porte sur les incidents liés au transport, de sorte que le contenu sur les agents de guerre chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires (CBRN) a été revu afin d'en assurer la pertinence. Un sondage à une question a été envoyé aux premiers répondants canadiens, qui ont indiqué vouloir conserver ce contenu. À la lumière de ce commentaire et des discussions avec les partenaires internationaux, il a été décidé que le contenu sur les agents CBRN serait conservé dans le GMU 2020. Cependant, les agents de guerre chimiques qui figurent dans les listes numériques et alphabétiques ne seront pas associés à des numéros UN, puisqu'ils ne sont pas transportés à des fins commerciales.

Pour s'assurer que le GMU 2020 est conforme aux dernières versions des *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type des Nations Unies*, les numéros UN périmés seront supprimés et de nouveaux numéros seront ajoutés.

Le processus de publication en est aux dernières étapes. Il s'agira de mettre les fichiers en forme, d'imprimer des copies du guide et de les distribuer. CANUTEC envoie le GMU par l'intermédiaire des représentants provinciaux et territoriaux qui ont été désignés à cette fin. D'autres renseignements figurent dans la Politique de distribution de CANUTEC.

Une fois la publication diffusée, des documents de communication seront élaborés et partagés. Ceux-ci comprendront une trousse de formation sur la façon d'utiliser le GMU, des scénarios d'exercice et un sommaire comparatif des versions 2016 et 2020 soulignant les modifications apportées.

ORDRE NO 39 – RETRAIT PROGRESSIF DES ANCIENS WAGON-CITERNE SERVANT AU TRANSPORT DE PÉTROLE BRUT ET DE CONDENSAT

Peter Coyles

À la suite de l'élaboration conjointe d'un nouveau wagon citerne nord américain conçu spécialement pour le transport de liquides inflammables par rail, Transports Canada, la « Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration » des États-Unis et la « Federal Railway Administration » des États-Unis ont publié la nouvelle norme TC/DOT 117 sur les wagons citernes.

La nouvelle norme uniformisée sur les wagons citernes énonce les exigences relatives à la

construction d'un wagon citerne transportant des liquides inflammables par rail. La norme prescrit la conception d'un wagon citerne équipé d'une chemise faite d'un acier plus épais (14,3 mm ou un 9/16 de pouce), d'une protection thermique, d'une protection des raccords supérieurs et des boucliers protecteurs complets ainsi qu'une nouvelle conception du robinet à déchargement par le bas.

La nouvelle norme uniformisée énonce également les exigences de mise à niveau pour tous les anciens wagons citernes DOT 111 et CPC 1232 circulant en Amérique du Nord. Elle prévoit également un calendrier de retrait progressif accéléré lié à la capacité du secteur de produire de nouveaux wagons citernes et de mettre à niveau les wagons citernes existants.

En août 2018, le ministre des Transports a donné l'ordre 39, qui a accéléré le retrait progressif des anciens wagons citernes. Les wagons citernes CPC 1232 sans chemise ont été retirés du service de transport de pétrole brut le 1er novembre 2018 plutôt qu'en avril 2020, comme il avait été prévu. L'ordre39 exigeait également le retrait de tous les anciens wagons citernes DOT 111 et de tous les wagons citernes CPC 1232 sans chemise du service de transport de condensat (condensat ajouté au pétrole brut pour la circulation dans un pipeline ou le chargement dans un wagon citerne) le 1er janvier 2019, dont le retrait était prévu à l'origine en avril 2025.

Avant l'entrée en vigueur de l'ordre 39, nous avons consulté des intervenants du secteur, des associations pétrolières et gazières importantes, des fabricants de wagons citernes et des fournisseurs de chemins de fer, des exploitants ferroviaires et des premiers intervenants. L'ordre 39 repose sur un calendrier antérieur de retrait progressif de wagons citernes, où l'on a retiré du service de transport de pétrole brut tous les anciens wagons citernes DOT 111 le 1er novembre 2016 (pour obtenir d'autres renseignements, veuillez consulter l'ordre 38).

En raison de ces accélérations, le pétrole brut et le condensat sont maintenant transportés au Canada dans les wagons citernes les plus solides qui existent. Nous continuons de surveiller étroitement le calendrier de retrait progressif des wagons citernes afin de vérifier le respect des exigences réglementaires et de déterminer si les échéanciers à venir peuvent être devancés.

Un avis de sécurité de la « Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration » (PHMSA)

La « Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration » (PHMSA) a publié un avis de sécurité pour informer le public, les intervenants du secteur des gaz industriels et les responsables gouvernementaux concernant les risques associés à la requalification, au remplissage et au transport des bouteilles portant les marques « DOT 4E » ou « DOT 4BA » qui ont été produites par une entreprise située en Thaïlande sous le nom de « Metal Mate ». « Metal Mate » n'a pas reçu l'approbation de la PHMSA pour fabriquer des bouteilles conformes aux spécifications du « Department of Transportation » (DOT) des États-Unis. Par conséquent, les bouteilles portant le nom « Metal Mate » ne sont pas conformes aux spécifications du DOT. Ces bouteilles ne doivent donc pas être utilisées pour transporter des marchandises dangereuses dans le commerce à destination, en provenance ou à l'intérieur des États-Unis, ou dans un aéronef immatriculé aux États-Unis. Ces bouteilles peuvent ne pas être conformes à la norme de rendement du DOT et peuvent ne pas être sécuritaires pour le transport commercial ou pour usage par les consommateurs. [Traduction du lien ci-dessous]

Pour obtenir plus de détails à ce propos, veuillez consulter :

https://www.federalregister.gov/documents/2019/11/01/2019-23878/hazardous-materials-unapproved-foreign-made-dot-cylinders

NORME TP 14877 DE TRANSPORTS CANADA

Wali Sagaf

La norme TP 14877 intitulée « Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer », de janvier 2018 s'applique aux grands contenants utilisés pour la manutention, la présentation au transport et le transport par chemin de fer des marchandises dangereuses.

La norme modifiée est entrée en vigueur le 2 juillet 2019. Elle a été fusionnée avec le Règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer).

Il est possible de consulter la modification réglementaire dans la Partie II de la Gazette du Canada, et la norme de sécurité est affichée sur le site Web de TC.

PROJET PILOTE D'OPÉRATION D'APPLICATION DE LA LOI CANADA-ÉTATS-UNIS

Daniel Keenan-Pelletier

Un groupe de travail mixte fructueux entre la Gendarmerie royale du Canada, la Direction générale de la Sécurité maritime et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada a suscité de l'intérêt en 2017 dans la recherche d'autres possibilités de coopération interorganismes. Par conséquent, un projet pilote entre la « Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration » (PHMSA) des États-Unis (É.-U.) et la Direction générale du TMD a été créé dans l'espoir d'améliorer la coordination des activités d'application de la loi concernant le transport transfrontalier de marchandises dangereuses.

Le projet pilote de 2017 traitait de questions liées au transport des marchandises dangereuses et visait à améliorer la coopération et la communication entre les États-Unis et le Canada. Le projet a également permis de faire la démonstration des capacités de l'organisme et a jeté les fondements pour des travaux similaires dans le futur.

Du 25 au 27 septembre 2018, les organismes d'application de la loi et de règlementation fédéraux, provinciaux et d'État ont mené une campagne-éclair d'application de la loi à la frontière Ontario-Michigan. La Direction générale du TMD et la PHMSA avaient chacune trois équipes d'inspecteurs en place pour vérifier les importations de marchandises dangereuses par route et par train. Ces inspections comprenaient un examen des documents d'expédition, des certificats de formation, des moyens de confinement et d'autres exigences

juridiques, afin de s'assurer que les véhicules étaient conformes aux règlements canadiens et américains.

L'opération frontalière TC-PHMSA de 2018 a été considérée comme un succès et il a été convenu par tous que nous continuerions cette pratique. La « Multi-Agency Strike Force Operation » (MASFO) de 2019 a eu lieu du 10 au 12 septembre aux postes frontaliers de Niagara, Fort Erie, Sarnia (ferroviaire et route) et Sault Ste. Marie du côté canadien, avec nos homologues américains de leur côté de la frontière. Nos collègues américains ont également mené l'opération au traversier Windsor-Detroit, où ils ont ciblé les mouvements de marchandises dangereuses à l'entrée et à la sortie. Il s'agit d'un excellent exemple du niveau élevé de collaboration dont jouissent nos organisations et nous espérons pouvoir mener d'autres opérations de la sorte à l'avenir, et peut-être étendre l'objectif à d'autres régions le long de la frontière.

Tous les organismes ont collaboré pour identifier et faire cesser les violations. Les problèmes relevés au cours de la campagne-éclair ont été consignés et les problèmes de non-conformité ont été immédiatement réglés. L'information recueillie aidera à déterminer les endroits où de futures inspections des marchandises dangereuses seront effectuées.

Non-conformité à la partie 3 – Documentation

Saviez-vous que le non-respect de la partie 3 (Documentation) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* était le problème d'application de la loi le plus courant en 2018? Ce type de violation représentait 36 % des problèmes d'application de la loi en 2018.

Le document d'expédition et sa commande doivent inclure une description des marchandises dangereuses présentes.

Il est possible de régler facilement ces problèmes en vérifiant l'information sur un document d'expédition.

D'autres renseignements figurent dans le Bulletin TMD – Documents d'expédition de mars 2018.

Les données recueillies permettront également d'améliorer les futures activités d'application ciblées.

Les collaborations futures entre la Direction générale du TMD et la PHMSA se poursuivront.

UTILISER TRANSCAER® POUR LA SENSIBILISATION AUX INCIDENTS FERROVIAIRES METTANT EN CAUSE DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Marc-Olivier Boudreau

Le Groupe de travail sur les interventions d'urgence a publié son rapport final en juillet 2016. Le Groupe de travail a été créé à la suite de l'incident ferroviaire tragique de Lac-Mégantic, au Québec. Son rapport présentait 40 recommandations visant à renforcer l'intervention d'urgence, la préparation et la formation.

Dans l'optique de ces recommandations, des spécialistes en mesures correctives de la région du Québec collaborent avec le Canadien National (CN) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) afin d'échanger avec les premiers intervenants les pratiques exemplaires en matière d'intervention lorsqu'on intervient sur les lieux d'incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses.

Des séances de formation et d'information sont offertes dans le cadre de l'initiative de sensibilisation de la collectivité et d'intervention d'urgence en matière de transport (TRANSCAER®). Les séances portent sur des sujets tels que les systèmes de sécurité ferroviaire, les rapports d'incidents, la sécurité des intervenants d'urgence, l'identification des marchandises dangereuses en cause dans

un accident, l'utilisation d'une feuille de train, l'application AskRail® et le rassemblement des intervenants dans un système de commandement d'intervention (SCI).

Les spécialistes en mesures correctives ont également parlé du programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) et ont expliqué la mise en œuvre d'un PIU, des ressources du secteur et des rôles que jouent les conseillers techniques et Transports Canada sur les lieux d'un incident. Des interventions dans le cadre d'incidents passés sont données en exemple. Les premiers intervenants ont également l'occasion de se familiariser avec le Guide des mesures d'urgence.

En 2018, le secteur ferroviaire canadien a organisé 260 séances de formation pour plus de 5 000 participants. Au total, 28 séances ont été organisées au Québec seulement, au cours desquelles plus de 775 participants ont été formés. Cette initiative nous aide à échanger de l'information et à créer nos réseaux; il s'agit d'un service dont les pompiers sont reconnaissants.

Ces séances créent des liens entre les intervenants et précisent leurs rôles dans le cadre d'un SCI. D'autres séances sont prévues partout au Canada en 2020.

Transport de liquides inflammables et solutions aqueuses d'alcool de classe 3 – exemption pour le méthanol

L'industrie du transport a demandé à Transports Canada de fournir des précisions sur l'application de l'alinéa 1.36*b*) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Règlement sur le TMD)*, en ce qui concerne le méthanol.

L'alinéa 1.35*b*) ne s'applique pas aux solutions aqueuses d'alcool qui ont une classe subsidiaire, sauf pour le méthanol (UN1230). Malgré cette exception, une solution aqueuse qui contient du méthanol doit toujours satisfaire aux exigences de l'alinéa 1.36*b*) du *Règlement sur le TMD*.

SYMPOSIUM SUR LA RECHERCHE DANS LE DOMAINE DU TMD

Amy Park

La Direction générale du Transport des marchandises dangereuses (TMD) a tenu un symposium sur la recherche dans le domaine du TMD, à Ottawa, du 27 au 28 février 2019. Le symposium a été tenu afin de consulter les intervenants sur des idées de recherche sur le TMD et d'aider à déterminer les lacunes des recherches actuelles dans ce domaine.

Dans son discours d'ouverture, Benoît Turcotte, directeur général du TMD, a souligné l'engagement continu de Transports Canada (TC) à l'égard du transport sécuritaire des marchandises dangereuses pour l'ensemble des modes de transport. Il a également souligné l'importance de la recherche dans l'élaboration de recommandations fondées sur des données probantes, afin de soutenir les initiatives de programmes du TMD, y compris l'élaboration de politiques et de règlements.

La Direction générale du TMD examine les priorités de recherche à court et à moyen terme pour les cinq (5) prochaines années. Il est essentiel de consulter les intervenants pour établir les priorités de recherche et explorer les possibilités de collaboration et de financement. Le symposium se voulait une occasion pour la Direction générale et les intervenants de présenter des idées de recherche et de fournir des rétroactions à cet égard.

L'objectif était de présenter des exposés et de tenir des discussions lors du symposium afin d'explorer des domaines de recherche novateurs et envisager d'élargir la portée de la recherche en cours, peut-être en collaborant avec des partenaires nationaux et internationaux ou en s'appuyant sur des recherches.

Il y a eu 23 présentations sur des idées de recherche ou des lacunes dans les six (6) domaines thématiques suivants :

- Grands contenants
- Petits contenants
- Batteries au lithium et autres dispositifs de stockage d'énergie
- Outils de surveillance ou d'intervention en cas d'urgence
- Nouveaux enjeux et technologies perturbatrices
- Évaluation et analyse des risques

Il a également été possible de tenir des discussions et de faire un remue-méninges sur ces présentations et sur des sujets généraux, ainsi que sur d'autres sujets de recherche soumis par les membres de l'auditoire.

Plus de 200 personnes se sont inscrites au symposium. La salle était pleine à craquer, 122 personnes s'étant inscrites pour participer en personne. Il était aussi possible de participer à distance, avec diffusion vidéo en direct et possibilité d'appel téléphonique pour les parties du symposium destinées aux questions et aux discussions; 79 personnes et groupes se sont inscrits pour participer à distance. Les participants venaient de partout au Canada, ainsi que des États-Unis (É.-U.) et d'Asie. Il s'agissait notamment de représentants des secteurs suivants :

- industrie et associations;
- premiers répondants et intervenants d'urgence;
- comités permanents sur le TMD;
- communauté scientifique et établissements de recherche;
- intervenants provinciaux, territoriaux et municipaux;
- partenaires fédéraux, y compris :
  - » Ressources naturelles Canada;
  - » Conseil national de recherches du Canada;
  - » Agence de la santé publique du Canada (ASPC);
  - » Ministère de la Défense nationale;
  - » Recherche et développement pour la défense Canada.
- le « US Department of Transportation »;
- Direction générale du TMD et autres groupes de TC, y compris :
  - » Sécurité ferroviaire;
  - » Sécurité et sûreté maritimes;
  - » Politique de sûreté de transport terrestre et intermodal;
  - » Centre d'innovation;
  - » Analyse économique;
  - » Transformation de TC;
  - » Services numériques.

À la suite du symposium, des idées de recherches ont été puisées :

- des présentations et séances de discussions ayant eu lieu pendant le symposium;
- d'autres propositions de présentations soumises pour le symposium;
- des commentaires et courriels soumis à la Direction générale après le symposium.

Ces idées de recherche sont examinées, et un plan de recherche ainsi que des priorités de recherche sont en cours d'élaboration. Les prochaines étapes peuvent comprendre un examen par les pairs, mettant à contribution les intervenants, pour faciliter l'établissement de priorités ou la sélection des projets de recherche. Il est possible d'explorer des opportunités de tirer parti du financement de la recherche grâce à des collaborations et à des partenariats.

La Direction générale du TMD effectue une vaste gamme de recherches, notamment dans les domaines de la science, de l'ingénierie, du risque, des systèmes d'information géographique (SIG) et des flux de marchandises, ainsi que de la recherche socioéconomique. Un élément révélateur de l'importance de la recherche pour le programme du TMD, l'alinéa 25(a) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, donne au ministre des Transports l'autorisation suivante : « seul ou en collaboration avec tous gouvernements, organismes ou personnes intéressés, canadiens ou non, mettre en œuvre – et en assurer la coordination avec d'autres programmes canadiens semblables – des programmes de recherches techniques portant sur l'établissement et la révision des indications de sécurité, règles et normes de sécurité et des règlements d'application de la présente loi ».

DES CHANGEMENTS SERONT APPORTÉS SOUS PEU AUX NORMES VISANT LES CITERNES ROUTIÈRES ET LES CITERNES AMOVIBLES TC

Chris Nowak

CSA B620, CSA B621 et CSA B622

Toutes les citernes routières qui transportent des marchandises dangereuses en vrac au Canada doivent être conçues, construites, réparées et entretenues conformément au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (*Règlement sur le TMD*). Le *Règlement sur le TMD* renvoie aux normes de sécurité CSA B620, B621 et B622, lesquelles contiennent les exigences relatives à toutes les citernes routières TC et à toutes les citernes amovibles TC qui transportent des marchandises dangereuses.

Afin de fabriquer, d'assembler, de modifier, de réparer, d'inspecter et de mettre à l'essai une citerne routière de spécification TC pour le transport des marchandises dangereuses, une personne doit s'enregistrer auprès de Transports Canada, conformément à la norme CSA B620.

L'Association canadienne de normalisation (CSA) achève la rédaction des prochaines versions des normes CSA B620, CSA B621 et CSA B622. Elles seront publiées au début de 2020. Ces versions contiennent de nombreux changements qui seront présentés au début de 2020. Vous pouvez choisir de respecter les nouvelles règles dès la publication de ces normes, mais après un délai de six mois suivant la date de publication, vous serez tenu de vous y conformer.

Voici quelques-uns des changements les plus importants apportés à ces normes

CSA B620-20 – Citernes routières et citernes amovibles TC pour le transport des marchandises dangereuses

- Le code de l'American Society of Mechanical Engineers (ASME) a été mis à jour et contient désormais un renvoi dynamique à la plus récente version du code de l'ASME. Ainsi, il est possible d'utiliser la plus récente version du code de l'ASME dès qu'il est publié.
- Exigences d'enregistrement des nouveaux organismes de formation pour la qualification des inspecteurs de citernes et des techniciens d'essais
- Mise à jour des exigences relatives à la qualification et à la formation des inspecteurs de citernes et des techniciens d'essais
- Révision des exigences d'arrimage pour toutes les citernes routières
- Mise à jour des exigences en matière de protection contre les dommages pour les citernes TC 331, TC 338 et TC 341
- Fréquence d'examen interne et d'essai de pression de dix ans permise pour certaines petites citernes d'une capacité maximum de 13 250 L et utilisées pour transporter du propane
- Nouvelles exigences de sélection et d'étalonnage des manomètres pour les essais de pression

- Révision des exigences relatives aux essais de mesure d'épaisseur
- Révision des exigences relatives aux essais de pression
- Révision des exigences relatives aux rapports d'examens et d'essais
- Réintroduction de citernes amovibles TC 51, avec des exigences mises à jour
- Mise à jour des exigences concernant l'isolation des citernes TC 423

CSA B621-20, Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et autres grands contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9

- Les citernes TC 44 non rectangulaires ne sont plus limitées au transport de diesel et peuvent transporter d'autres marchandises dangereuses, comme les citernes TC 406 et équivalentes
- Révision des exigences relatives aux citernes à cloison intermédiaire
- Exigences relatives au marquage d'arrêt d'urgence pour les dispositifs d'arrêt à distance activés manuellement
- Au moins deux cales sont requises lors de l'utilisation de cales pour prévenir le mouvement non intentionnel d'un véhicule
- Révision du tableau des marchandises dangereuses triées selon le numéro UN

CSA B622-20, Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et des contenants d'une tonne pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2

- Révision des exigences relatives aux dispositifs de décharge d'urgence pour les citernes de gaz comprimé liquéfié (sauf la classe 2.2)
- Révision des exigences relatives aux réservoirs ravitailleurs et à la tuyauterie des réservoirs ravitailleurs pour le secteur agricole
- Exigences relatives au marquage d'arrêt d'urgence pour les dispositifs d'arrêt à distance activés manuellement
- Les citernes amovibles chargées de marchandises dangereuses, lorsqu'elles sont sur un véhicule, requièrent que l'arrimage soit conçu par un ingénieur professionnel
- Au moins deux cales sont requises lors de l'utilisation de cales pour prévenir le mouvement non intentionnel d'un véhicule
- Révision du tableau des marchandises dangereuses triées selon le numéro UN

Il est à noter que la conformité au *Règlement sur le TMD* est obligatoire et que le défaut de se conformer au *Règlement sur le TMD* peut entraîner la révocation de tout enregistrement de TC de même que l'imposition d'amendes ou des poursuites visant les personnes responsables. Cela s'applique aux installations spécialistes des contenants enregistrées auprès de Transports Canada ainsi qu'aux particuliers et aux entreprises qui transportent des marchandises dangereuses au Canada.

Les installations spécialistes des contenants enregistrées auprès de Transports Canada qui n'ont pas respecté le *Règlement sur le TMD* dans le cadre de leurs activités peuvent recevoir une directive du ministre, également appelée un avis de défectuosité ou de rappel, ou un avis de réparation ou de mise à l'essai, pour tous les contenants qui ne sont pas construits ou entretenus conformément aux exigences des normes de sécurité. D'autres mesures d'application de la loi peuvent également s'appliquer.

La sécurité publique est la responsabilité de tous et la Direction générale du TMD est toujours prête à collaborer avec vous afin de vous aider à respecter le *Règlement sur le TMD*. Nous avons des bureaux régionaux partout au Canada, et nos inspecteurs experts sont toujours prêts à aider. Vous pouvez également communiquer avec l'administration centrale du TMD à Ottawa par courriel ou par téléphone pour toute question relative aux marchandises dangereuses.

Vous trouverez nos coordonnées sur le site Web de TC, et tandis que vous y êtes, consultez la FAQ sur les citernes routières (camions-citernes) et les citernes amovibles TC.

Si vous avez des questions au sujet des marchandises dangereuses, communiquez avec notre équipe du TMD. Notre équipe d'enregistrement dédiée s'occupe des courriels relatifs à l'enregistrement et notre équipe d'ingénieurs peut répondre aux questions techniques sur les types de contenants.

Nous avons pour objectif de veiller à ce que le transport des marchandises dangereuses au Canada soit sécuritaire et sûr pour tous.

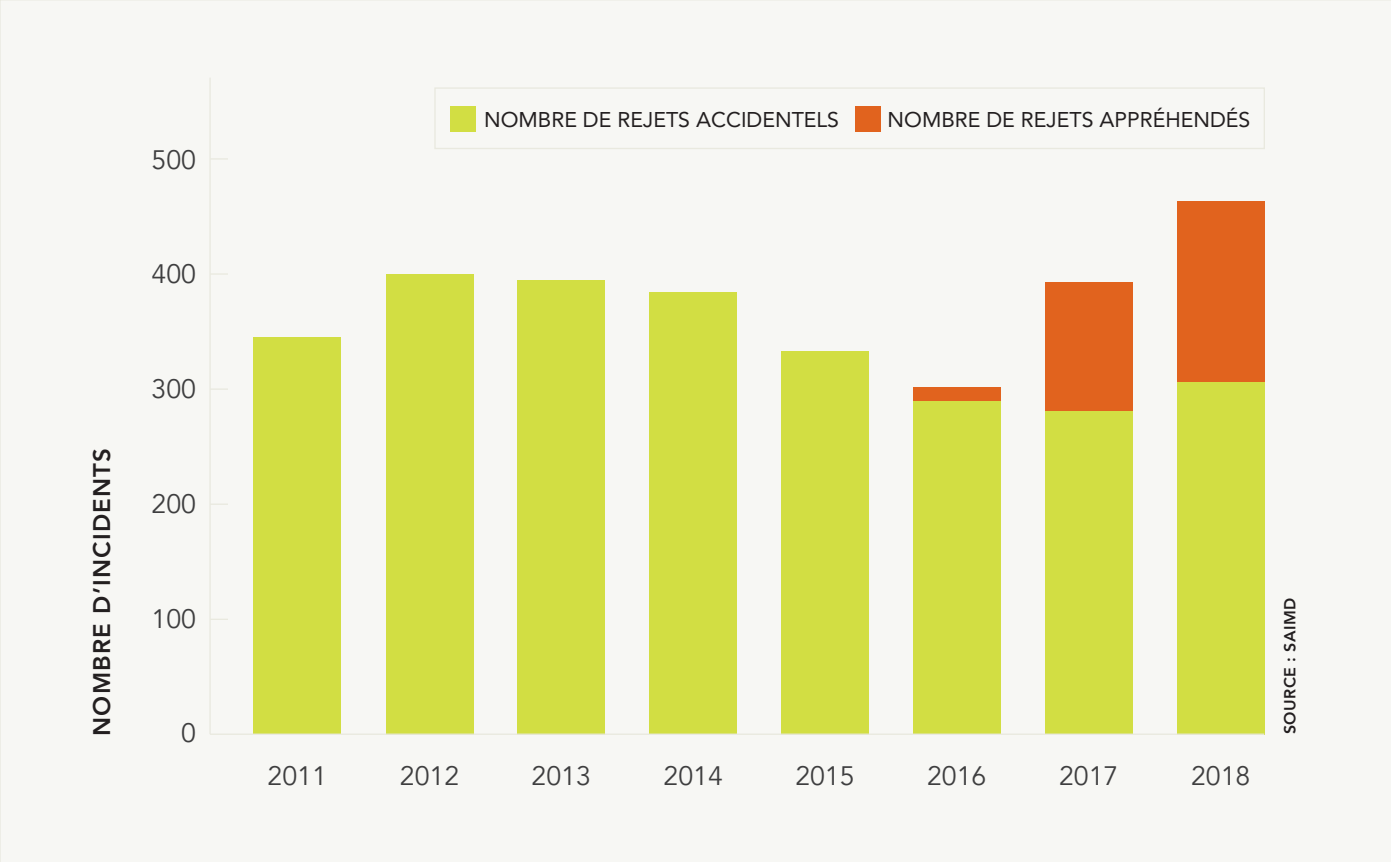
INCIDENTS À SIGNALER AU CANADA DE 2011 À 2018

Jonathan Rose, Patricia Danochristos, Benoît Nosworthy, Khoa Joseph Vo

Le présent rapport montre les statistiques et les échantillons de deux types d'incidents de 2011 à 2018 :

- Incidents avec rejets de marchandises dangereuses
- Incidents avec rejets appréhendés de marchandises dangereuses

Nombre d'incidents signalés, 2011–2018



Veuillez noter que la collecte de données sur les rejets appréhendés n'a commencé qu'en décembre 2016

FAITS SAILLANTS DE 2018

Remarque : ces données ont été mises à jour pour la dernière fois le 21 juin 2019.

- 464 incidents signalés au Canada

CINQ PRINCIPALES MARCHANDISES DANGEREUSES MISES EN CAUSE DANS LES INCIDENTS SIGNALÉS	POURCENTAGE
Pétrole brut – classe 3	24,78 %
Gaz de pétrole liquéfiés; gaz liquéfiés de pétrole – classe 2.1	9,27 %
Diesel; gazole; huile de chauffe légère – classe 3	8,41 %
Essence; carburant pour moteurs d'automobiles ou pétrole – classe 3	4,96 %
Acide chlorhydrique – classe 8	3,88 %

- Classe 8 – matières corrosives
  - » Acide chlorhydrique, 5e position
  - » Liquide corrosif, N.S.A., 8e position
  - » Acide sulfurique, 9e position
  - » Hydroxyde de sodium, 11e position
- 63 % des incidents ont eu lieu pendant le transport et 37 % pendant la manutention (chargement, déchargement et entreposage temporaire)
- 67.24 % des incidents étaient moyennement graves
  - » La gravité des incidents est fondée sur 10 questions auxquelles il faut répondre par « vrai » ou « faux ». Un point est attribué pour chaque réponse « vrai ». Le nombre total de points détermine le degré de gravité :

TOTAL POINTS	SEVERITY LEVEL
Nombre total de points	Degré de gravité
0 à 1	Mineur
2 à 3	Moyen
4 à 5	Majeur
6 à 7	Grave
8 à 10	Catastrophique

Déclaration d'un rejet ou d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses et spécifications relatives aux contenants

Informez-vous sur les exigences de rapport

Consultez le guide pour la déclaration des incidents impliquant des marchandises dangereuses

Allez lire l'article suivant de notre numéro d'août 2018 : Rapport de suivi dans les 30 jours.

Veuillez soumettre votre rapport de suivi dans les 30 jours et votre formulaire de spécification de contenant au ministre dans un délai de 30 jours suivant le rejet ou le rejet appréhendé de marchandises dangereuses lors d'un accident aérien, routier, ferroviaire ou maritime. Pour tout accident aérien mettant en cause des marchandises dangereuses, veuillez également faire le signalement à CANUTEC.

Envoyez les rapports remplis à Transports Canada, par courriel, télécopieur ou par la poste :

- **Courriel : dor-rcd@tc.gc.ca ou rcd-dor@tc.gc.ca**
- **Télécopieur : 613-991-2917**
- **Poste : Transport des marchandises dangereuses (TMD)**
  L'Esplanade Laurier, 15e étage
  300, avenue Laurier Ouest

DÉPART À LA RETRAITE – JONATHAN ROSE

Après plus de 35 années consacrées au Programme du transport des marchandises dangereuses, Jonathan Rose a pris sa retraite à la fin de 2019. À titre d'analyste en économie, Jonathan était responsable de recueillir et d'analyser les rapports de suivi dans les 30 jours. Sa retraite marque la fin d'une époque au sein du TMD. Jonathan est bien connu pour la création et le maintien du Système d'information sur les accidents concernant les marchandises dangereuses, qui était très progressiste pour l'époque et a façonné l'analyse des tendances en matière d'incidents pour les évaluations de risques du programme.

Au fil des années, Jonathan a veillé à ce que des statistiques précises sur les marchandises dangereuses soient accessibles au public par l'intermédiaire du site Web de Statistique Canada. Il a également fourni des renseignements et répondu aux demandes de l'industrie, des associations d'industries et d'inspecteurs du TMD sur des incidents particuliers mettant en cause des marchandises dangereuses.

Jonathan, merci pour tes loyaux services. Nous te souhaitons tous une retraite en santé bien méritée.