

**Rapport et recommandations du
Groupe de travail sur les plans d'intervention
d'urgence (PIU) du Comité consultatif sur la
politique générale relative au transport des
marchandises dangereuses
en ce qui concerne les
liquides inflammables de la classe 3**

Le 31 janvier 2014

À L'HONORABLE MINISTRE LISA RAITT
MINISTRE DES TRANSPORTS

Le 31 janvier 2014

Madame,

Nous, les membres du *Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence* (PIU) du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses, avons l'honneur de vous soumettre notre rapport et nos recommandations.

Le tout respectueusement soumis.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. J. Powers'.

Chef de pompiers Chris Powers (Ret.)

Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP)

Président du Groupe de travail sur les PIU

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	6
1.1	Plans d'intervention d'urgence – partie 7 du Règlement sur le TMD.....	6
1.1.1	Section 1 : Qu'est-ce qu'un PIU?	6
1.1.2	Section 2 : Contexte.....	7
1.1.3	Section 3 : Quand un PIU est-il exigé?	7
1.1.4	Section 4 : Qui a besoin d'un PIU?	7
2	TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR CHEMIN DE FER	8
2.1	Déraillement et incendie à Lac-Mégantic.....	8
2.2	Bureau de la sécurité des transports	9
2.2.1	Recommandations de sécurité ferroviaire du BST, le 23 janvier 2014	9
2.2.2	Exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence (R14-03)	9
3	COMITÉ CONSULTATIF SUR LA POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE AU TMD ET GROUPES DE TRAVAIL	11
3.1	Groupe de travail sur les PIU	11
4	PÉTROLE BRUT ET AUTRES LIQUIDES INFLAMMABLES – RISQUES D'INCENDIE	12
4.1	Pétrole brut.....	12
4.2	Autres liquides inflammables	12
5	DÉFIS DE LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES DE LIQUIDES INFLAMMABLES (FEUX DE CLASSE B)	13
6	UN PIU POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES	13
6.1	Un PIU ou d'autres programmes	13
6.2	Discussion du Groupe de travail sur les PIU et recommandation.....	14
7	QUELS LIQUIDES INFLAMMABLES DE LA CLASSE 3 DEVRAIENT FAIRE L'OBJET DE PIU? ...	15
7.1	Partie 2 du Règlement sur le TMD – Classification et Groupes d'emballage	15
7.2	Risques de déversement d'autres hydrocarbures liquides et de liquides inflammables inclus dans le groupe d'emballage III.....	17
8	QUAND UN PIU EST-IL EXIGÉ?.....	17
9	CONNAISSANCE ET MISE EN ŒUVRE DU PIU	18
10	APPROCHE COOPÉRATIVE EN VUE D'UN PROGRAMME DE PIU POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES.....	19
11	CONTRAINTES DE TEMPS ET BESOIN D'INFORMATION ET DE DONNÉES ADDITIONNELLES.....	20
11.1	Collectivités exposées – Données sur les points d'origine et de destination, la classification et les volumes	20
11.2	Données sur les ressources de lutte contre les feux de liquides inflammables	21

12	ASPECTS CONNEXES EXIGEANT LA PRISE DE MESURES	22
12.1	Information sur les situations d'urgence.....	22
12.2	Planification conjointe des mesures d'urgence.....	22
12.2.1	Planification coordonnée.....	22
12.2.2	Commandement en cas d'incident	22
12.3	Formation des premiers intervenants.....	23
12.4	Préoccupations des Premières Nations.....	23
13	CENTRE CANADIEN D'URGENCE TRANSPORT (CANUTEC).....	23
14	Recommandations.....	24
14.1	Plans d'intervention d'urgence (PIU) pour les liquides inflammables.....	24
14.2	Quand un PIU est-il requis?	24
14.3	Connaissance et activation d'un PIU.....	24
14.4	Approche coopérative en matière de programme de PIU relatifs aux liquides inflammables	24
14.5	Nécessité d'information et de données additionnelles	24
14.6	Groupe de travail sur les PIU pour les liquides inflammables	25
14.7	Fourniture du financement pour le programme de PIU relatifs au transport des marchandises dangereuses.....	25
14.8	Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC).....	25
14.9	Communications et partage de l'information	25
14.10	Système normalisé de commandement en cas d'incident.....	26
14.11	Programmes de formation et exercices	26
15	Calendrier.....	26
16	ANNEXE ET RÉFÉRENCE	27
16.1	Position sur la sécurité ferroviaire de la Fédération canadienne des municipalités (FCM)	27
16.1.1	Position de la FCM sur les avantages d'utiliser un PIU en vertu de la partie 7 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> , à la place d'une solution de rechange.....	27
16.2	Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP) – Sécurité ferroviaire/incidents liés à des marchandises dangereuses	28
16.3	ACPP et ACC (industrie pétrolière) – Commentaires relatifs aux interventions d'urgence liées au transport des marchandises dangereuses.....	30
16.4	Association canadienne des carburants renouvelables – Commentaires du 14 janvier 2014.	32
16.5	Association des chemins de fer du Canada – Position du groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence (PIU), le 24 janvier 2014.....	33
16.6	Communiqué de presse du Bureau de la sécurité des transports, le 11 septembre 2013	34
16.7	Document du Groupe de recherches sur les transports au Canada (GRTC), le 13 janvier 2014.....	35

16.8	Commentaires de la Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés	37
16.9	Règlement sur le TMD, partie 2 – Classification	39
16.10	Tableau 404-0021 de Statistique Canada – Transport ferroviaire, origine et destination des marchandises, annuel (tonnes) (2007-2011).....	41

1 INTRODUCTION

Les marchandises dangereuses sont essentielles pour maintenir l'économie et les activités industrielles du Canada. La production, le transport et l'utilisation des marchandises dangereuses représentent un volume important des activités commerciales, et des transporteurs maritimes, aériens, ferroviaires et routiers acheminent de tels produits chaque jour. L'objectif principal de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et de son règlement connexe consiste à veiller à ce que les produits atteignent leur destination sans incident. La sécurité publique repose d'abord sur les mesures de prévention efficaces comme les dispositions législatives, l'application de la loi, la formation et les pratiques d'exploitation sécuritaire.

Dans les cas où des accidents surviennent et que des marchandises dangereuses ont été ou peuvent être rejetées, les premiers intervenants doivent alors utiliser d'autres volets essentiels du système de sécurité du transport des marchandises dangereuses (TMD). Ces volets incluent le Guide des mesures d'urgence (GMU) et le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) qui sont tous les deux essentiels pour offrir des conseils et de l'aide aux pompiers et aux autres premiers intervenants quant à la meilleure façon de protéger le public et d'atténuer les répercussions d'un rejet. Des milliers de pompiers des grandes villes et de petits services de volontaires ont reçu une formation pour utiliser le GMU et communiquer avec CANUTEC dans le cadre d'une intervention liée aux marchandises dangereuses.

Les plans d'intervention d'urgence (PIU) constituent un aspect important pour aider les premiers intervenants, les expéditeurs et les transporteurs à atténuer les répercussions des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

1.1 PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE – PARTIE 7 DU RÈGLEMENT SUR LE TMD

L'élaboration et la mise en œuvre de PIU sont prévues dans la partie 7 du Règlement sur le TMD. Les renseignements ci-après sur le but d'un PIU et le contexte sont tirés du site Web de Transports Canada :

1.1.1 Section 1 : Qu'est-ce qu'un PIU?

Un PIU ou plan d'intervention d'urgence est un plan qui décrit ce qui doit être fait en cas d'accident du transport mettant en cause certaines marchandises dangereuses à risque plus élevé. Le PIU est exigé par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) pour les marchandises dangereuses qui requièrent une expertise et du matériel d'intervention spéciaux pour intervenir en cas d'incident. Le plan a pour but d'aider les intervenants d'urgence locaux en mettant à leur disposition sur les lieux d'un incident des experts techniques et du personnel d'intervention d'urgence spécialement formé et équipé.

Le PIU décrit les mesures spéciales, le matériel et les procédures d'intervention qui seront utilisés pour appuyer une intervention en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à risque élevé. Le plan 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. 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 l'atténuation des conséquences d'un accident. Cette intégration se fait habituellement dans le cadre d'un système de gestion des incidents – soit un système de commandement en cas d'incident ou SCI. Le SCI est un système dans lequel différentes autorités et organisations d'intervention sont intégrées dans une structure organisationnelle commune conçue pour améliorer les opérations d'intervention d'urgence. Le commandant du lieu de 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.

1.1.2 Section 2 : Contexte

L'exigence relative au PIU remonte aux recommandations faites par le juge Grange à la suite de l'enquête sur le déraillement de Mississauga en 1979. Ce déraillement a causé une rupture de plusieurs wagons, dont un wagon de chlore et plusieurs wagons-citernes de propane. La fuite de chlore a forcé l'évacuation d'environ 220 000 personnes, à l'époque la plus grande évacuation en temps de paix en Amérique du Nord. Ce déraillement avait 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.

Le rapport de la commission Grange recommandait d'exiger que tout expéditeur de marchandises dangereuses dispose d'un plan d'intervention d'urgence approuvé par Transports Canada pour contrôler les rejets de marchandises dangereuses en cas d'accident.

1.1.3 Section 3 : 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 approuvé avant de demander le transport ou d'importer certaines marchandises dangereuses dans une quantité supérieure à celle spécifiée à la colonne 7 de l'annexe I du RTMD. Si aucun nombre (ou renvoi à une disposition spéciale) n'apparaît à la colonne 7 de l'annexe I, aucun PIU n'est requis. Si un nombre apparaît à la colonne 7 de l'annexe I, il faut alors se référer à l'article 7.1 du RTMD.

1.1.4 Section 4 : Qui a besoin d'un PIU?

Un PIU approuvé par Transports Canada est requis lorsqu'une personne souhaite importer ou demander de transporter un envoi de marchandises dangereuses nécessitant un PIU. À noter qu'aux fins de la Loi et du Règlement sur le TMD, une personne comprend une organisation ou une entreprise. Le terme « demande de transport » est défini comme suit dans le Règlement sur le TMD :

Demande de transport signifie, en ce qui concerne des marchandises dangereuses qui ne sont pas en transport, le fait de choisir un transporteur ou d'en permettre le choix dans le but de les transporter, le fait de les préparer ou d'en permettre la préparation pour qu'un transporteur en prenne possession aux fins du transport ou le fait de permettre à un transporteur d'en prendre possession aux fins du transport.

Par exemple, la personne qui permet au transporteur de prendre possession des marchandises dangereuses (c.-à-d., la personne qui a l'autorité de permettre l'accès au produit) est celle qui demande le transport. Plus d'une personne pourrait demander le transport du même envoi. L'expéditeur a la responsabilité d'assurer la conformité du document d'expédition au RTMD, y compris l'exactitude de l'information figurant dans le PIU. Si un producteur/fabricant de marchandises dangereuses est parti à la demande de transport à partir de ses installations, il doit utiliser son PIU puisqu'il n'est pas en droit d'utiliser le plan de quelqu'un d'autre.

Importer est défini comme suit :

Importer s'entend de l'importation de marchandises au Canada, ce qui comprend le transit par le Canada de marchandises provenant de l'étranger et se dirigeant vers une autre destination, sauf lorsqu'elle se fait par navire ou par aéronef non immatriculé au Canada.

L'importateur au Canada est habituellement la personne qui reçoit la marchandise ou qui occasionne l'entrée au Canada des marchandises dangereuses.

Si un produit transite par le Canada, chaque transporteur qui prend possession des marchandises dangereuses devient un importateur selon la définition du terme « importer » ci-dessus (y compris les ports canadiens puisqu'ils ont en leur possession des marchandises dangereuses dans le but de les transporter). On peut ainsi s'assurer qu'il y aura toujours quelqu'un au Canada qui sera responsable des exigences d'un PIU. Les PIU ne seront enregistrés que pour les entreprises établies au Canada. Si, par exemple, un

transporteur établi aux États-Unis demande un PIU parce que les marchandises dangereuses transportées transitent par le Canada, le transporteur devra obtenir une procuration auprès d'un mandataire canadien pour enregistrer le PIU. Le délégué de pouvoir s'assurera que le transporteur des États-Unis est assujéti aux lois canadiennes. De même, une entreprise établie aux États-Unis qui demande le transport de marchandises peut enregistrer un PIU par procuration.

2 TRANSPORT DU PÉTROLE BRUT PAR CHEMIN DE FER

L'évolution de la fracturation hydraulique et le besoin constant d'exploiter les ressources énergétiques de l'Amérique du Nord se sont traduits par la production à grande échelle du pétrole brut dans la formation de Bakken qui inclut certaines parties du Montana, du Dakota du Nord, de la Saskatchewan et du Manitoba. Une grande quantité de pétrole brut lourd (bitume) provient des sables bitumineux de l'Athabasca en Alberta.

À l'origine, le pétrole brut produit en Amérique du Nord était principalement transporté par pipeline. En raison du manque de pipelines ou de l'inefficacité de ceux-ci, le transport du pétrole brut par chemin de fer est devenu un moyen important d'acheminer ce produit vers les raffineries. Les renseignements obtenus de l'*Association des chemins de fer du Canada* (ACFC) révèlent que les expéditions de pétrole brut par chemin de fer ont augmenté de façon exponentielle au cours des dernières années. En 2009, les compagnies de chemin de fer de classe 1 ont seulement transporté 500 wagons-citernes complets de pétrole brut tandis que les estimations actuelles sont de l'ordre de 130 000 à 140 000 wagons-citernes complets par année. Selon la moyenne estimative de 600 barils par wagon-citerne complet, cela représente environ 230 000 barils par jour. L'exploitation continue de ces réserves pétrolières devrait se traduire par le transport d'un volume encore plus élevé de pétrole brut par chemin de fer dans les années à venir.

2.1 DÉRAILLEMENT ET INCENDIE À LAC-MÉGANTIC

Le 6 juillet 2013, un train composé de 73 wagons de la compagnie de chemin de fer Montreal, Maine & Atlantic qui transportait du pétrole brut en provenance de Bakken est parti à la dérive de l'endroit où il était immobilisé et a déraillé dans le centre-ville de Lac-Mégantic. Le train était immobilisé en amont de Lac-Mégantic, à environ 11 km à l'ouest de la ville à Nantes (Québec), avant qu'il ne parte à la dérive et dévale la pente vers Lac-Mégantic. Le train sans personnel à son bord a déraillé dans une zone à proximité du passage à niveau où la ligne de chemin de fer traverse la rue Frontenac, soit la rue principale de la ville. La vitesse du train aurait pu atteindre 100 kilomètres à l'heure. Le wagon-tampon et 63 des 72 wagons-citernes figurent parmi le matériel roulant qui a déraillé. Les 9 wagons-citernes à l'arrière du train sont restés sur la voie et ont été retirés du site du déraillement afin d'éviter qu'ils n'explosent.

Le service d'incendie de Lac-Mégantic est intervenu et grâce à son appel à l'aide, il a obtenu une aide mutuelle de bon nombre de services d'incendie du Québec et de l'État du Maine. Des centaines de pompiers, dont la plupart étaient des volontaires, y ont été éventuellement affectés pendant plusieurs jours. L'incendie de grande envergure et la chaleur qu'il dégageait ont posé de grands risques pour la sécurité de ces pompiers. Après une vingtaine d'heures, les pompiers n'avaient toujours pas accès au centre de l'incendie et des flaques de carburant brûlaient encore. Une mousse extinctrice provenant de la raffinerie d'Ultramar à Lévis (Québec) a été utilisée pour maîtriser les feux restants et éliminer les vapeurs émises par le pétrole brut non brûlé. Des centaines de milliers de litres de pétrole ont contaminé la rivière Chaudière, le réseau d'égouts et le sol à proximité du déraillement.

Cet incident a provoqué la mort de 47 personnes et la destruction du centre-ville. Les coûts financiers s'élèveront à des centaines de millions de dollars.

Les répercussions des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses sur la sécurité publique sont au cœur des préoccupations depuis la tragédie à Lac-Mégantic. L'ampleur et la dévastation de l'incident à Lac-Mégantic sont si accablantes qu'il est difficile de comprendre comment une petite collectivité peut surmonter cette épreuve et se relever.

De nombreuses leçons peuvent être tirées de cette tragédie et le gouvernement a déjà pris des mesures pour renforcer les pratiques d'exploitation ferroviaire liées au transport des marchandises dangereuses. Le pétrole brut transporté doit par exemple faire l'objet d'un essai pour déterminer ses propriétés et les dangers potentiels qu'il peut poser. En outre, le gouvernement a exigé que les compagnies de chemin de fer fournissent aux municipalités chaque année (ou de façon immédiate dans l'éventualité d'un changement important) des renseignements sur le type, le volume et la nature des marchandises dangereuses qu'elles transportent à travers une municipalité. Des changements supplémentaires devraient être apportés puisque des travaux sont en cours à plusieurs niveaux pour cerner et atténuer les risques que d'autres incidents surviennent.

2.2 BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) mène une enquête exhaustive sur l'incident survenu à Lac-Mégantic. Tous les facteurs contributifs ne seront pas connus avant la publication du rapport définitif. Les mesures que le gouvernement fédéral a mises en œuvre jusqu'à maintenant donnaient suite à certaines recommandations formulées antérieurement par le BST. Ce dernier a mentionné ce qui suit :

« Le BST a prélevé des échantillons de produit de 9 wagons-citernes intacts après l'accident à Lac-Mégantic, et a déterminé que ce produit présente les caractéristiques d'une matière dangereuse de classe 3, GE II. Toutefois, on avait présenté et emballé ce produit pour son transport sous la classe 3, GE III, donnant ainsi à croire qu'il s'agissait d'un liquide inflammable moins volatil et moins dangereux. »¹

Le BST a formulé des recommandations de sécurité ferroviaire supplémentaires le 23 janvier 2014

2.2.1 Recommandations de sécurité ferroviaire du BST, le 23 janvier 2014

« Dans le cadre de l'enquête qu'il mène actuellement sur l'accident survenu à Lac-Mégantic, le BST a cerné trois grandes questions de sécurité qui doivent être traitées afin d'améliorer davantage la sécurité du réseau ferroviaire au Canada. Il s'agit de :

- *la vulnérabilité des wagons-citernes de catégorie 111 à subir des dommages;*
- *la planification et l'analyse de l'itinéraire des trains qui transportent des marchandises dangereuses;*
- *les exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence. »²*

2.2.2 Exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence (R14-03)

« Un plan d'intervention d'urgence (PIU) est exigé en vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses pour certaines marchandises qui présentent un risque plus élevé que la moyenne lorsqu'elles sont transportées en certaines quantités. Lorsqu'un accident se produit, la manutention de ces marchandises dangereuses exige une expertise, des ressources, du matériel et de l'équipement spécialisés. Un PIU agréé décrit les capacités d'intervention, l'équipement et les procédures spécialisés dont les intervenants d'urgence locaux disposeront et aidera les intervenants d'urgence à faire face aux conséquences de l'accident. »

¹ Communiqué de presse du Bureau de la sécurité des transports, le 11 septembre 2014

² Bureau de la sécurité des transports, recommandations de sécurité ferroviaire, le 23 janvier 2014, p. 2

« Les risques que présentent des marchandises dangereuses spécifiques sont déterminés en fonction des propriétés, des caractéristiques et des quantités de marchandises dangereuses qui sont transportées. Les personnes qui demandent le transport ou qui importent une marchandise dangereuse pour laquelle un PIU est exigé sont tenues d'avoir un PIU agréé par TC. »

Recommandation précédente

« Après l'enquête du BST sur le déraillement, la collision et l'incendie qui s'en est suivi survenus en 1999 mettant en cause un train-bloc du CN qui transportait des hydrocarbures liquides inflammables dans des wagons-citernes près de Mont-Saint-Hilaire (Québec) (rapport R99H0010 du BST), le Bureau a déterminé qu'un plan d'intervention d'urgence exhaustif dans lequel on définit à l'avance les rôles, les ressources et les priorités des interventions d'urgence permettrait d'améliorer l'intervention d'urgence et d'atténuer les risques consécutifs aux accidents. Le Bureau a recommandé que :

Transports Canada révisé les dispositions de l'Annexe I et les exigences relatives aux plans d'intervention d'urgence pour s'assurer que, lors du transport d'hydrocarbures liquides, on tienne compte des risques que ce transport représente pour le public.

(R02-03, émise en juin 2002)

Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses a été modifié pour exiger un PIU agréé pour 3 liquides inflammables (UN 1202, diesel; UN 1203, essence; et UN 1863, carburant aviation) lorsqu'on en demande le transport ou qu'on les importe s'ils sont transportés dans une configuration bien précise d'au moins 17 wagons-citernes raccordés dont chacun est plein à 70 % ou plus de sa capacité.

Dans le cadre de son évaluation de la recommandation R02-03, le Bureau a indiqué que le renforcement des critères de demande d'agrément d'un PIU, tel que mis en œuvre par TC, atténuait les risques que représente, pour le public, le transport de grandes quantités d'hydrocarbures liquides qui étaient, à l'époque, transportés régulièrement entre Québec et Montréal dans des wagons-citernes raccordés. Par conséquent, en août 2008, le Bureau a estimé qu'une attention entièrement satisfaisante avait été accordée à la recommandation R02-03. »

Plan d'intervention d'urgence

« Dans le cas de l'accident de Lac-Mégantic, après avoir reçu la confirmation que la marchandise dangereuse en cause dans l'incendie était du pétrole brut, les intervenants d'urgence ont évalué la situation et ont estimé qu'il faudrait environ 33 000 litres de concentré de mousse pour permettre la production ininterrompue de mousse à projeter sur les flammes. Étant donné qu'une telle quantité de produit n'était pas disponible dans les environs, le service d'incendie de Lac-Mégantic a pris des dispositions pour le transport de concentré de mousse d'une raffinerie de Lévis (Québec), à quelque 180 km de là.

Dans l'accident à l'étude, étant donné la proximité relative de la raffinerie, la disponibilité du type et de la quantité de concentré de mousse nécessaires, et la capacité de le livrer à Lac-Mégantic en temps opportun, les pompiers ont bénéficié d'un des matériels critiques pour lutter contre cet important incendie d'hydrocarbures. Toutefois, si un tel accident était survenu dans une collectivité canadienne où le matériel et les autres ressources spécialisées n'avaient pas été disponibles en temps opportun, la réussite de l'intervention d'urgence aurait été compromise.

Aucun PIU n'est actuellement exigé pour le transport de grandes quantités de liquides inflammables, tels que le pétrole brut. Toutefois, le fait d'avoir des PIU agréés permettrait de s'assurer de façon uniforme que les premiers intervenants aient accès, en temps voulu, aux ressources et à l'aide nécessaires en cas d'accident mettant en cause d'importantes quantités d'hydrocarbures inflammables.

En novembre 2013, le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses a mis sur pied un groupe de travail sur les interventions d'urgence. Le groupe de travail, dont

la présidence est assurée par l'Association canadienne des chefs de pompiers, est chargé d'examiner la possibilité d'étendre l'application du programme de PIU aux liquides inflammables tels que le pétrole brut ou de recommander d'autres solutions d'intervention d'urgence viables visant à atteindre un objectif semblable, soit d'assurer l'accès à une capacité d'intervention appropriée et au matériel spécialisé nécessaire. On s'attend à ce que les recommandations du groupe de travail portent sur des solutions ou des mesures à plus ou moins long terme que TC pourra adopter pour améliorer les interventions d'urgence.

Le Bureau reconnaît cette initiative de TC. Compte tenu de l'augmentation considérable des quantités de pétrole brut transportées par train au Canada ainsi que de la possibilité d'un important déversement et les risques qu'un tel déversement présenterait pour le public et pour l'environnement, le Bureau recommande qu'à tout le moins :

Le ministère des Transports doit exiger des plans d'intervention d'urgence pour le transport de grandes quantités d'hydrocarbures liquides. » R14-03³

3 COMITÉ CONSULTATIF SUR LA POLITIQUE GÉNÉRALE RELATIVE AU TMD ET GROUPES DE TRAVAIL

Lors de la réunion du Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD qui a eu lieu le 21 novembre, la ministre des Transports Lisa Raitt a soulevé les préoccupations du gouvernement fédéral quant au besoin pressant d'apporter des améliorations visant à veiller au transport sécuritaire des marchandises dangereuses. La ministre avait alors demandé que les membres du Comité consultatif siègent à des groupes de travail responsables d'un sujet précis afin de formuler des recommandations sur l'amélioration de la sécurité publique aux fins d'examen par Transports Canada et le gouvernement.

Trois (3) groupes de travail ont été mis sur pied lors de la réunion et intitulés comme suit :

- 1) Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence (PIU);
- 2) Groupe de travail sur la classification;
- 3) Groupe de travail sur les contenants.

La ministre avait précisé qu'elle désirait que chaque groupe de travail dépose auprès d'elle un rapport comportant des recommandations d'ici la fin de janvier 2014.

3.1 GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PIU

En raison du court délai et de la disponibilité limitée des membres durant la période des Fêtes, les groupes de travail devaient avant tout cerner les principaux sujets de préoccupations et jeter les bases en fonction desquelles des recommandations pourraient être formulées. Les membres du Groupe de travail sur les PIU se sont libérés pour tenir une téléconférence le 18 décembre 2013. Les membres ont discuté de leurs objectifs durant la réunion et ont convenu qu'à compter du 10 janvier, ils tiendraient une téléconférence chaque semaine. Les membres devaient soumettre par écrit leurs positions, suggestions ou préoccupations afin de les inclure dans le procès-verbal et de distribuer ce dernier aux membres avant la réunion du 10 janvier.

Tous les membres du Groupe de travail sur les PIU comprennent et appuient les objectifs généraux des premiers intervenants. Il importe d'adopter un PIU efficace et applicable et de fournir l'équipement et les renseignements nécessaires pour être prêt à faire face à une urgence. Le Groupe de travail comprend aussi la nécessité d'une réglementation afin de veiller à l'adoption de tels plans.

³ Bureau de la sécurité des transports, Recommandations de sécurité ferroviaire, le 23 janvier 2014, p. 9 à 11.

4 PÉTROLE BRUT ET AUTRES LIQUIDES INFLAMMABLES – RISQUES D’INCENDIE

4.1 PÉTROLE BRUT

Le pétrole brut est inclus dans la classe 3, Liquides inflammables, en vertu du Règlement sur le TMD qui s’inspire du système de classification des marchandises dangereuses des Nations Unies. Le pétrole brut est un hydrocarbure liquide qui est raffiné aux fins d’utilisation dans bon nombre de produits différents comme l’essence, le carburant diesel, le kérosène, le carburéacteur, le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ainsi que le mazout lourd, l’huile de graissage, etc.

Avant l’incident à Lac-Mégantic et les déraillements et incendies ultérieurs qui ont eu lieu dans le comté de Pickens (Alabama) en novembre 2013, à proximité de Casselton (Dakota du Nord) le 30 décembre 2013 et à proximité de Plaster Rock (Nouveau-Brunswick) le 7 janvier 2014, le pétrole brut n’était généralement pas considéré comme hautement dangereux. Comme nous le savons maintenant, certains pétroles bruts (particulièrement celui provenant de Bakken) constituent un type de pétrole brut léger très volatil qui a une faible viscosité et qui agit davantage comme un produit raffiné, tel que l’essence, lorsqu’il est en cause dans un incendie. Il contient également divers autres produits chimiques comme le benzène et le sulfure d’hydrogène, ce qui met davantage en danger les premiers intervenants.

La Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des États-Unis a donné un avertissement le 2 janvier 2014 au sujet des dangers que pose le pétrole brut provenant de Bakken après le déraillement et l’incendie à Casselton (Dakota du Nord).

4.2 AUTRES LIQUIDES INFLAMMABLES

L’éthanol est un autre liquide inflammable de la classe 3 qui est transporté en grande quantité par chemin de fer. L’éthanol (UN 1170) est un solvant polaire (eau – miscible) qui est principalement produit à partir de maïs et de blé aux fins d’utilisation en tant que carburant renouvelable. L’éthanol (UN 1170) est souvent ajouté à l’essence (UN 1203) dans des proportions de 10 %. Un pourcentage plus élevé d’éthanol est parfois ajouté à l’essence, ce qui explique pourquoi l’essence est alors classée comme un produit UN 3475. Grâce à cette classification, les premiers intervenants savent qu’ils doivent utiliser une mousse antialcool pour éteindre un incendie mettant en cause ce produit.

Selon des renseignements que l’*Association canadienne des carburants renouvelables* a fournis au Groupe de travail sur les PIU, le Canada a produit 1,8 milliard de litres d’éthanol en 2013, et l’industrie du camionnage s’est principalement chargée du transport de ce produit. En outre, plus d’un milliard de litres d’éthanol est importé par chemin de fer chaque année au Canada.

En plus de la production et de l’importation de l’éthanol aux fins d’utilisation au Canada qui sont susmentionnées, le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) a informé le Groupe de travail que des trains-blocs chargés d’éthanol (et de pétrole brut) transitent par le Canada en transportant de l’éthanol et du pétrole brut d’un point d’origine à une destination qui se trouvent tous les deux aux États-Unis. Ces mouvements ferroviaires (désignés sous l’appellation « trafic en transit ») doivent être intégrés dans l’évaluation des risques des collectivités se trouvant sur l’itinéraire des trains qui transportent des liquides inflammables et qui n’ont ni un point de départ, ni un point d’arrivée au Canada.

5 DÉFIS DE LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES DE LIQUIDES INFLAMMABLES (FEUX DE CLASSE B)

Les liquides inflammables, qui constituent une classe de marchandises dangereuses, posent des défis de taille aux services d'incendie municipaux lorsqu'ils sont en cause dans un incendie, et plus les quantités rejetées sont importantes plus, ces défis prennent de l'ampleur. La majorité des services d'incendie municipaux sont formés et équipés pour lutter contre des incendies d'immeuble mettant en cause des matériaux combustibles ordinaires (feux de classe A) comme le bois, le papier, le tissu, etc. où l'eau est utilisée pour les éteindre.

Il est très difficile, voire impossible, pour les services d'incendie municipaux d'éteindre les incendies majeurs de liquides inflammables (feux de classe B) qui découlent d'incidents de transport. De tels incendies sont par exemple provoqués par le rejet d'une grande quantité de liquides inflammables comme les 70 000 litres contenus dans les remorques-citernes Super-B TC406 ou les quelque 131 000 litres contenus dans les wagons-citernes comme le wagon-citerne de catégorie DOT 111. Dans de nombreux cas, l'incendie peut seulement être maîtrisé une fois que le produit s'est pratiquement épuisé.

Une mousse extinctrice comme une mousse à formation de pellicule aqueuse ou une mousse résistant aux alcools à formation de pellicule aqueuse doit être utilisée pour éteindre des incendies de liquides inflammables. Pour une extinction complète, le concentré de mousse doit être injecté et mélangé à l'eau dans les bonnes proportions (en général 3 % – 6 %), aéré et projeté correctement pour éviter d'agiter le liquide inflammable. Le débit de la solution moussante (mélange d'eau et de mousse) doit être suffisant pour venir à bout de la chaleur dégagée par l'incendie et couvrir la surface du liquide inflammable.

La plupart des services d'incendie municipaux ne possèdent pas les ressources (le bon concentré de mousse en quantité suffisante, les pompes à mousse mécaniques ou les éjecteurs, les buses d'aération, etc.) et la formation spécialisée. Par le passé, la faible fréquence des incidents de liquides inflammables majeurs n'a pas justifié les coûts liés à l'équipement et à la formation de ce type de lutte contre les incendies. La majorité des services d'incendie (qu'ils soient petits ou grands) n'envisagent même pas d'acquérir cet équipement spécialisé en raison du financement limité.

6 UN PIU POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES

6.1 UN PIU OU D'AUTRES PROGRAMMES

Le mandat du Groupe de travail sur les PIU consiste à envisager l'application de PIU ou d'autres types de plan d'intervention d'urgence pour le pétrole brut ou d'autres liquides inflammables. Certains membres du Groupe de travail ont suggéré d'autres approches visant à offrir un programme d'intervention d'urgence acceptable, y compris d'envisager des dispositions particulières en vertu du Règlement sur le TMD ou d'adopter des programmes existants semblables sur une base volontaire. Les programmes mentionnés afin d'être pris en considération incluaient le *programme de secours d'urgence-transport III (TEAP III)* de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, celui de la *Marine Response Organization*, celui de la *Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés* et celui des *Western Canadian Spill Services*.

Une discussion tenue avec le représentant de l'Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence (ACEIU) a permis de confirmer que les compagnies membres de ACEIU utilisent le programme *TEAP III* afin de vérifier les qualifications d'une compagnie membre pour répondre aux normes déterminées. Le programme *TEAP III* n'est pas un programme d'intervention. La plupart des membres de ACEIU ne sont ni formés, ni équipés pour lutter contre les incendies de liquides inflammables; en cas d'incident mettant en cause des liquides inflammables, ces membres s'occuperaient principalement de

transférer le produit et de procéder à la décontamination une fois que les pompiers municipaux auraient éteint l'incendie. Les titulaires d'un PIU confient aux membres de ACEIU l'intervention en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses pour lesquelles ils sont qualifiés.

La *Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés* fournit des équipes d'intervention et des conseillers en mesures correctives aux termes de l'exigence relative aux PIU pour les incidents mettant en cause des gaz de pétrole liquéfiés sans toutefois offrir à l'heure actuelle des ressources pour lutter contre les incendies de liquides inflammables.

La *Fédération canadienne des municipalités* (FCM) et l'*Association canadienne des chefs de pompiers* ont toutes les deux précisé que les PIU en vertu de la partie 7 du Règlement sur le TMD est la seule option qui répond à leurs attentes. La FCM a expliqué dans son exposé de position qui se trouve en annexe les avantages d'utiliser l'approche actuelle des PIU en tant que système recommandé et les facteurs à prendre en considération.

6.2 DISCUSSION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PIU ET RECOMMANDATION

La téléconférence du 10 janvier 2014 a principalement été consacrée à une discussion sur les avantages et les inconvénients de recommander que la partie 7 du Règlement sur le TMD soit utilisée pour élaborer des PIU adaptés au pétrole brut et aux autres liquides inflammables. De nombreuses préoccupations ont été soulevées quant au programme de PIU existant et les membres s'attendent à ce que Transports Canada prenne les dispositions appropriées en fournissant suffisamment de ressources pour tenir compte de ces préoccupations. Le Groupe de travail sur les PIU ne veut pas qu'une solution « sur papier » soit apportée au problème; le programme doit non seulement être solide et fiable, mais les ressources doivent également être adéquates, les employés doivent être formés et les qualifications doivent être vérifiées.

Il est impossible de déterminer si la Direction générale du TMD possède à l'heure actuelle suffisamment de ressources pour approuver, inspecter et tenir à jour les PIU déjà adoptés ou ceux qui seront établis si les liquides inflammables sont dorénavant inclus dans les PIU. La Direction générale a été grandement touchée par les réductions budgétaires continues, et de nouveaux fonds seront fort probablement nécessaires pour gérer la hausse de la charge de travail si les PIU doivent tenir compte des liquides inflammables.

Les représentants de l'*Association canadienne des producteurs pétroliers* (ACPP) et de l'*Association canadienne des carburants* (« l'industrie pétrolière ») continuent de se préoccuper des conséquences qui découleraient de l'utilisation des PIU en vertu de la partie 7 et de l'efficacité du programme à assurer une intervention d'urgence applicable dans la pratique. Ils ont expliqué leur position à cet égard dans leur lettre du 16 janvier 2014 adressée au Groupe de travail sur les PIU qui se trouve en annexe.

La majorité des membres du Groupe de travail sur les PIU ont convenu que le programme de plan d'intervention d'urgence (PIU) prévu à la partie 7 du Règlement sur le TMD représente le moyen le plus approprié de tenir compte des préoccupations soulevées par la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des chefs de pompiers et le gouvernement et de fournir un plan d'intervention d'urgence pour les liquides inflammables de la classe 3. En outre, ce moyen est appuyé par des exigences législatives et est assujéti à des normes particulières, à des inspections et à des vérifications.

Cette recommandation cadre avec les commentaires que le BST a formulés dans son rapport du 23 janvier 2014 :

« En novembre 2013, le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses a mis sur pied un groupe de travail sur les interventions d'urgence. Le groupe de travail, dont la présidence est assurée par l'Association canadienne des chefs de pompiers, est chargé d'examiner la possibilité d'étendre l'application du programme de PIU aux liquides inflammables tels que le pétrole brut

ou de recommander d'autres solutions d'intervention d'urgence viables visant à atteindre un objectif semblable, soit d'assurer l'accès à une capacité d'intervention appropriée et au matériel spécialisé nécessaire. On s'attend à ce que les recommandations du groupe de travail portent sur des solutions ou des mesures à plus ou moins long terme que TC pourra adopter pour améliorer les interventions d'urgence. »

7 QUELS LIQUIDES INFLAMMABLES DE LA CLASSE 3 DEVRAIENT FAIRE L'OBJET DE PIU?

Le comportement du pétrole brut qui a explosé à Lac-Mégantic était imprévu, car sa réaction ressemblait davantage à celle de l'essence que la réaction « traditionnelle » du pétrole brut durant un incendie selon des expériences antérieures. Le Bureau de la sécurité des transports a par la suite confirmé que le pétrole brut en question avait été étiqueté comme une marchandise dangereuse de la classe 3, groupe d'emballage (GE) III plutôt qu'une marchandise dangereuse à point d'éclair plus bas de la classe 3, GE II.⁴

Transports Canada a émis l'ordre préventif n° 31 le 17 octobre 2013 en vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Selon cet ordre, toute personne qui importe ou qui demande le transport du pétrole brut doit analyser la classification du pétrole brut. Le pétrole brut doit être expédié comme un produit de la classe 3, liquide inflammable, groupe d'emballage I, soit la désignation dont le point d'éclair est le plus bas, jusqu'à ce que l'analyse soit exécutée.

La Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des États-Unis a annoncé le 6 septembre 2013 qu'elle sollicitait les observations du public pendant 60 jours sur son préavis de projet de réglementation visant à améliorer davantage le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par wagons-citernes.⁵ L'une des cinq modifications proposées consisterait à imposer des exigences supplémentaires qui amélioreraient les normes relatives aux wagons-citernes de catégorie DOT 111 qui sont utilisés pour transporter les marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II.⁶ [traduction] Bien qu'il s'agisse d'une initiative des États-Unis, des conséquences directes, qui seront vraisemblablement engendrées par une harmonisation, se feront sentir au Canada.

Le Groupe de travail sur la classification étudie actuellement les propriétés de divers pétroles bruts ainsi que différentes méthodes d'essais pour effectuer des analyses fiables et certifiées visant à déterminer les propriétés physiques et chimiques. L'application des exigences relatives aux PIU au pétrole brut pourrait varier considérablement en fonction des constatations et des recommandations du Groupe de travail sur la classification. Il importe par conséquent de se pencher sur les critères liés aux liquides inflammables de la classe 3 aux termes du Règlement sur le TMD comme point de référence pour déterminer les marchandises dangereuses à risque élevé que le programme de PIU doit prendre en considération.

7.1 PARTIE 2 DU RÈGLEMENT SUR LE TMD – CLASSIFICATION ET GROUPES D'EMBALLAGE

Le groupe d'emballage (GE) est attribué en fonction du degré de danger que présente la marchandise dangereuse :

GE I : niveau de danger élevé

GE II : niveau de danger moyen

GE III : niveau de danger faible

4 Communiqué de presse du BST, le 11 septembre 2013

5 Federal Register, vol. 78, n° 173, daté du 6 septembre 2013, projet de règles [en anglais seulement]

6 Groupe de recherches sur les transports au Canada — Sécurité ferroviaire lors du transport des marchandises dangereuses au Canada [traduction], le 13 janvier 2014.

Selon le Règlement sur le TMD, les liquides inflammables de la classe 3 peuvent être inclus dans différents groupes d'emballage conformément à la section ci-dessous de la partie 2 :

2.19 Groupes d'emballage

(1) Les liquides inflammables inclus dans la classe 3, Liquides inflammables, sont inclus dans l'un des groupes d'emballage suivants :

- a)** le groupe d'emballage 1, si leur point initial d'ébullition est inférieur ou égal à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa, quel que soit leur point d'éclair;
- b)** le groupe d'emballage II, si leur point initial d'ébullition est supérieur à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa et leur point d'éclair est inférieur à 23 °C;
- c)** le groupe d'emballage III, s'ils ne satisfont pas aux critères d'inclusion dans les groupes d'emballage I ou II.

(2) Malgré le paragraphe (1), lorsque le groupe d'emballage d'une marchandise dangereuse incluse dans la classe 3, Liquides inflammables :

- a)** est inconnu, l'expéditeur peut inclure la marchandise dangereuse dans le groupe d'emballage I;
- b)** s'avère être le groupe d'emballage II ou III, ou lorsqu'il est raisonnable de croire que c'est le groupe d'emballage II ou III, l'expéditeur peut inclure la marchandise dangereuse dans le groupe d'emballage II; toutefois, si la matière possède les mêmes caractéristiques que UN1203, ESSENCE, la matière peut aussi être transportée sous le groupe d'emballage II.

(3) Malgré l'alinéa (1)*b*), une matière visqueuse dont le point initial d'ébullition est supérieur à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa et dont le point d'éclair est inférieur à 23 °C peut être incluse dans le groupe d'emballage III si les conditions suivantes sont réunies :

- a)** la matière ou tout solvant séparé ne satisfait pas aux critères d'inclusion dans la classe 6.1 ou 8;
- b)** la matière satisfait aux critères du groupe d'emballage III de l'épreuve de séparation du solvant prévue à l'article 32.5.1 de la 3^e partie du Manuel d'épreuves et de critères;
- c)** la matière :
 - (i)** d'une part, a été soumise à l'épreuve conformément aux normes ASTM D 1200 ou ISO 2431,
 - (ii)** d'autre part, possède une viscosité cinématique dans les limites exprimées en temps d'écoulement, lequel se situe dans les intervalles indiqués à la colonne 3 du tableau suivant, en utilisant un ajutage de diamètre indiqué à la colonne 2 pour le point d'éclair correspondant à la colonne 1.

Selon les renseignements obtenus du BST et de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des États-Unis et les exigences prévues par Transports Canada dans l'ordre préventif n° 31, les produits qui sont inclus dans les groupes d'emballage I ou II posent des risques importants et sont soumis aux diverses mesures envisagées.

Les incendies de liquides inflammables qui ont été provoqués par les trois déraillements dans l'Est du Canada – l'incident à Saint-Hilaire (Québec) en 1999, l'incident à Lac-Mégantic (Québec) le 6 juillet 2013 et l'incident à Plaster Rock (Nouveau-Brunswick) le 7 janvier 2014 – ont tous brûlé pendant plusieurs jours, et de grandes réserves de mousses principalement fournies par des raffineries ont été requises avant de pouvoir les éteindre. Par conséquent, il est d'autant plus nécessaire d'établir des PIU pour les liquides inflammables inclus dans les groupes d'emballage I et II. Les compagnies pétrolières qui manutentionnent ce produit dans leurs installations sont une ressource importante pour ce matériel spécialisé et le personnel technique, mais en raison du nombre limité et de l'emplacement de telles raffineries, d'autres ressources supplémentaires seront également requises pour assurer un service dans l'ensemble du pays. Même si les compagnies de chemin de fer et les municipalités démontrent une certaine capacité pour ce qui est des stocks de mousse, elles n'ont actuellement ni l'expertise, ni les ressources que l'industrie pétrolière possède pour maîtriser des incendies de liquides inflammables. Une compagnie de chemin de fer canadienne de classe 1 a acquis six (6) remorques pour transporter de la

mousse dans le cadre d'une initiative visant à améliorer sa capacité d'intervention, ce qui est digne d'éloges, mais un plan exhaustif est néanmoins nécessaire pour créer un réseau national d'intervention d'urgence en cas d'incident mettant en cause des liquides inflammables.

7.2 RISQUES DE DÉVERSEMENT D'AUTRES HYDROCARBURES LIQUIDES ET DE LIQUIDES INFLAMMABLES INCLUS DANS LE GROUPE D'EMBALLAGE III

La Fédération canadienne des municipalités et l'Association canadienne des chefs de pompiers sont d'avis que tous les liquides inflammables devraient être assujettis aux exigences relatives aux PIU, y compris les produits inclus dans le groupe d'emballage III. La Fédération canadienne des municipalités recommande également l'option de transporter tout chargement d'un produit de la classe 3 sous protection d'un PIU. Diverses raisons motivent cet avis, dont la préoccupation que ces produits peuvent tout de même présenter un danger pour l'environnement ou exposer le personnel à un risque associé aux gaz ou aux vapeurs, etc. même s'ils ne posent pas les mêmes risques d'incendie et d'explosion.

Les dommages considérables causés par le déraillement de 43 wagons d'un train du CN au lac Wabamun (Alberta) en août 2005 en est un exemple. Environ 800 000 litres de pétrole brut lourd (de soute C) et d'huile servant au traitement de poteaux ont été déversés lors du déraillement et environ 196 000 litres sont pénétrés dans le lac. À cette époque, les ressources pour le contrôle et le confinement des déversements dans les voies navigables étaient très limitées à l'intérieur du pays. La plupart des barrages flottants et de l'équipement connexe se trouvaient dans les côtes Est et Ouest. Des ressources supplémentaires sont depuis disponibles pour ce type d'incident.

La mobilisation de ressources pour le confinement des déversements lors des efforts d'atténuation initiaux s'avèrerait fort utile durant les premières étapes de déversements d'hydrocarbures de grande envergure. Cela pourrait être possible en utilisant un PIU conçu pour faciliter le confinement initial de déversements.

La protection de l'environnement est à l'origine de l'élaboration de dispositions législatives pour le transport maritime du pétrole brut et de la mise en place d'un programme exhaustif pour protéger l'environnement contre les déversements. Le représentant de la *Fédération maritime du Canada* a fourni au Groupe de travail sur les PIU des renseignements sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et le *Règlement sur les organismes d'intervention et les installations de manutention d'hydrocarbures* qui donnent un aperçu des procédures, de l'équipement et des ressources des organismes d'intervention ainsi que des installations de manutention d'hydrocarbures qui sont utilisées pour les déversements accidentels d'hydrocarbures.

Des PIU devraient être exigés pour tous les liquides inflammables de la classe 3 qui sont inclus dans les groupes d'emballage I et II conformément à la partie 7 du Règlement sur le TMD.

En outre, Transports Canada devrait mener une étude approfondie sur les propriétés des liquides inflammables de la classe 3 afin de déterminer si des PIU devraient être exigés pour ces produits.

8 QUAND UN PIU EST-IL EXIGÉ?

Transports Canada donne les directives suivantes sur le recours à un PIU :

En vertu de la partie 7 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, une personne doit disposer d'un PIU approuvé avant de demander le transport ou d'importer certaines marchandises dangereuses dans une quantité supérieure à celle spécifiée à la colonne 7 de l'annexe I du RTMD. Si aucun

nombre (ou renvoi à une disposition spéciale) n'apparaît à la colonne 7 de l'annexe I, aucun PIU n'est requis. Si un nombre apparaît à la colonne 7 de l'annexe I, il faut alors se référer à l'article 7.1 du RTMD.

Durant la discussion sur les diverses options liées aux volumes de liquides inflammables pour lesquels un PIU devrait être exigé ou non, le représentant du Chemin de fer Canadien Pacifique a expliqué qu'il n'existe aucune façon pratique de gérer un changement dans les exigences relatives à un PIU s'il n'a pas été effectué au moment de l'expédition en fonction d'un seul wagon-citerne lorsqu'une compagnie de chemin de fer rassemble les wagons-citernes pour former des trains ou qu'elle les détèle.

Une disposition particulière est prévue à l'heure actuelle aux termes du paragraphe (6) de la partie 7 du Règlement sur le TMD au sujet d'une exigence relative aux PIU pour certains liquides inflammables.

Le paragraphe (6) s'applique aux wagons-citernes qui contiennent des marchandises dangereuses incluses dans la Classe 3, Liquides inflammables, dont le numéro UN est UN1202, UN1203 ou UN1863.

DORS/2011-239

- (6) Toute personne qui demande le transport ou qui importe des wagons-citernes qui contiennent des marchandises dangereuses dont le numéro UN est UN1202, UN1203 ou UN1863 doit avoir un PIU agréé si, à la fois :
- a) ces wagons-citernes sont raccordés de telle façon que plus d'un puisse être chargé ou déchargé à partir du premier ou du dernier de ceux-ci;
 - b) au moins 17 de ces wagons-citernes sont pleins à 70 pour cent ou plus de leur capacité.

DORS/2011-239

Le représentant de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada a expliqué que les alinéas a) et b) ci-dessus de l'article 7 qui font mention d'au moins 17 wagons-citernes raccordés constituent une exigence qui s'applique uniquement à l'« ultratrain » pour lequel des wagons-citernes raccordés en blocs de 17 wagons ont été spécialement conçus.

Selon les commentaires formulés par les représentants des compagnies de chemin de fer, le programme de PIU devrait être fondé sur le chargement de produit d'un wagon-citerne, soit environ 130 000 litres, ce qui serait la seule façon pratique d'en assurer le fonctionnement. Un PIU est exigé pour des quantités largement inférieures de nombreuses autres marchandises dangereuses puisqu'elles posent un risque très élevé, mais par chemin de fer, elles sont néanmoins expédiées par chargement dans tous les cas.

Selon le Groupe de travail sur les PIU, la seule norme pratique d'exiger un PIU pour les liquides inflammables transportés par chemin de fer est le volume du produit expédié dans un seul wagon-citerne chargé.

9 CONNAISSANCE ET MISE EN ŒUVRE DU PIU

Selon le représentant du *Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le TMD*, les premiers intervenants n'ont pas aisément accès au numéro du PIU et au numéro de téléphone à composer pour mettre en œuvre le PIU en cas d'incident (particulièrement un incident ferroviaire), ce qui est un secteur problématique. Sans ces renseignements, le PIU ne peut pas être mis en œuvre. En outre, aucune exigence prévue par la loi ne précise à qui incombe la responsabilité de mettre en œuvre le PIU ou le moment de le mettre en œuvre.

Si les premiers intervenants ignorent l'existence d'un PIU pour un produit ou s'ils savent qu'un PIU existe, mais que ce dernier n'est pas mis en œuvre puisque la responsabilité de le mettre en œuvre n'a pas été tirée au clair, le PIU n'a alors guère de valeur.

Les représentants de la Direction générale du TMD de Transports Canada ont reconnu que la révision du libellé utilisé dans le Règlement pourrait s'avérer nécessaire pour préciser cet aspect des critères de mise en œuvre du PIU.

Une option pour améliorer la sensibilisation au PIU auprès des premiers intervenants serait d'envisager l'intégration dans la prochaine édition du *Guide des mesures d'urgence* d'une section sur le programme de PIU au Canada ainsi qu'un symbole pour les marchandises dangereuses qui doivent être assujetties à un PIU au Canada, un peu comme la surbrillance en vert utilisée pour les marchandises dangereuses toxiques par inhalation (TIH).

L'amélioration de la sensibilisation à l'existence d'un PIU pour l'expédition de marchandises dangereuses auprès des premiers intervenants devrait être envisagée comme un élément important du partage des renseignements et intégrée dans les programmes de formation sur les marchandises dangereuses. Les renseignements sur le programme de PIU devraient être inclus dans la prochaine édition du *Guide des mesures d'urgence*.

Les dispositions réglementaires sur les PIU devraient être revues pour préciser à qui incombe la responsabilité de mettre en œuvre un PIU et autoriser les premiers intervenants à demander à CANUTEC de mettre en œuvre un PIU si cela n'a pas été effectué en temps opportun par le transporteur.

10 APPROCHE COOPÉRATIVE EN VUE D'UN PROGRAMME DE PIU POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES

Si de nombreux PIU sont en place pour une grande variété de marchandises dangereuses, il en existe seulement quelques-uns pour les liquides inflammables, comme ceux qui sont couverts par la disposition particulière prise en vertu du paragraphe 7.1(6), qui vise seulement les « ultratrains » transportant du mazout (UN 1202), de l'essence (UN 1203) ou du carburant aviation (UN 1863). Des PIU sont aussi en place pour certains liquides inflammables qui sont également des substances toxiques, comme le disulfure de carbone (UN 1131), qui est un liquide inflammable toxique et requiert un PIU.

La plupart des forces d'intervention en cas d'incidents liés à des marchandises dangereuses n'ont pas la formation ni le matériel requis pour lutter contre les feux de liquides inflammables. Les liquides inflammables exigent également beaucoup plus de ressources (personnel, mousse, équipement, alimentation en eau, etc.) que de nombreuses autres marchandises dangereuses. La mise en place d'une capacité d'intervention pancanadienne pour ces produits est donc un défi considérable. Il serait également coûteux et inefficace que chaque expéditeur/importateur ou transporteur mette en place son propre PIU et ses propres ressources.

Un certain nombre de membres du Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence (PIU) ont recommandé une approche coopérative qui permettrait l'élaboration d'un nombre minimum de nouveaux PIU assortis d'une capacité d'intervention assurée par une entité unique. La *Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés* (CIUGPL) est une société sans but lucratif qui offre un système d'intervention d'urgence fournissant des équipes certifiées et de l'équipement d'intervention d'urgence partout au Canada aux membres participants qui ont besoin d'un PIU pour différents produits de GPL. Le système de la CIUGPL ou un système similaire pourraient être adoptés pour les interventions d'urgence liées à des liquides inflammables présentant un risque élevé. Il existe également d'autres organisations d'intervention en coopération qui peuvent aider à la conception d'une capacité d'intervention pancanadienne efficace en matière de liquides inflammables. La *Marine Oil Spill Response Organization* et/ou les *Western Canadian Spill Services* (WCSS) peuvent être des modèles à consulter en vue de la mise sur pied d'une capacité d'intervention sous la forme d'une organisation centralisée financée par les expéditeurs et les transporteurs. Il appartient toutefois aux expéditeurs et aux transporteurs de décider des meilleurs moyens de fournir le personnel qualifié et les autres ressources requises pour satisfaire aux exigences définies dans le PIU.

Il est recommandé d'utiliser pour les PIU ayant trait aux liquides inflammables une approche coopérative permettant l'élaboration de nouveaux PIU pour lesquels la capacité d'intervention serait assurée ou gérée par une entité unique, et constituerait la façon la plus efficiente de se conformer à la réglementation.

11 CONTRAINTES DE TEMPS ET BESOIN D'INFORMATION ET DE DONNÉES ADDITIONNELLES

Les membres du Groupe de travail sur les PIU reconnaissent qu'il existe un besoin urgent de définir et de mettre en œuvre une réponse efficace aux dangers présentés par les déversements de grande envergure de liquides inflammables comme le pétrole brut Bakken, l'éthanol et d'autres produits très volatils. Le public doit être assuré que si un autre incident survient, un plan et des ressources sont en place pour atténuer l'effet de l'incident sur les vies, les biens et l'environnement.

Dans le court laps de temps à la disposition du Groupe de travail sur les PIU, il n'a pas été possible de considérer tous les facteurs contributifs, et d'analyser les volumes de produit, les routes de transport, les collectivités exposées, ainsi que les ressources et les lacunes existantes. Le manque de données disponibles sur les mouvements de marchandises dangereuses et sur les ressources disponibles pour les interventions d'urgence limite la capacité du Groupe de travail de fournir une analyse approfondie des besoins et du temps nécessaire à la mise en œuvre d'un programme pancanadien de PIU pour les liquides inflammables.

11.1 COLLECTIVITÉS EXPOSÉES – DONNÉES SUR LES POINTS D'ORIGINE ET DE DESTINATION, LA CLASSIFICATION ET LES VOLUMES

Le Groupe de travail sur les PIU a découvert qu'il n'existe pas au Canada de données sur le transport des marchandises dangereuses facilement disponibles pour analyse. Transports Canada ne recueille pas cette information, et si divers producteurs, expéditeurs, importateurs et transporteurs peuvent avoir des données sur leurs propres activités, ces données ne sont actuellement pas à la disposition du Groupe de travail sur les PIU. Cela signifie que personne au sein du Groupe de travail ou à Transports Canada ne peut quantifier les marchandises dangereuses qui sont transportées, ni déterminer par quels moyens ces marchandises sont transportées et le long de quels corridors.

Sans données sur les mouvements et les volumes de marchandises dangereuses, il n'est pas possible de savoir quelles collectivités sont exposées et dans quelle mesure. Nous ne savons pas si les ressources d'intervention d'urgence sont situées à des distances raisonnables ni quels produits seraient rencontrés plus fréquemment. Si la majeure partie du pétrole brut transporté par chemin de fer peut être transportée de différents champs pétrolifères américains et canadiens vers des raffineries ou des terminaux pour exportation au Canada, une partie ou peut-être un fort volume peut passer par le Canada en provenance des É.-U. et retourner ensuite aux É.-U. ou aller du Canada aux É.-U. L'ordre préventif n° 32 exigeant que les compagnies de chemin de fer fournissent des rapports annuels aux municipalités sur la nature et le volume de marchandises dangereuses qui traverseront la collectivité sera une importante source de données pouvant aider à l'élaboration des plans d'intervention d'urgence pour ces produits.

Nous avons utilisé les données de Statistique Canada fournies dans le *Tableau 404-0021, Transport ferroviaire, origine et destination des marchandises, annuel (tonnes) (2007 – 2011)* pour tenter de dégager des données de base sur le mouvement des liquides inflammables ainsi que des renseignements sur les points d'origine et de destination, et produire un rapport sur les expéditions d'essence et de carburéacteur pour l'aviation, ainsi que de mazout et de pétrole brut, lequel montre les volumes relatifs par région et sert de guide sur les mouvements de ces produits. Malheureusement, les données datent d'il y a deux (2) ans et depuis, les raffineries au Nouveau-Brunswick et au Québec ont commencé à accepter des expéditions de pétrole brut par chemin de fer, ce qui est un exemple des raisons pour lesquelles les municipalités ont besoin de rapports annuels sur les mouvements de

marchandises dangereuses comme l'exige l'ordre préventif n° 32. Le tableau résultant est montré à l'annexe. Comme les données contenues dans ce tableau s'arrêtent en 2011 et si nous examinons les données de Statistique Canada contenues dans le *Tableau S404-0002, Statistiques de chargements ferroviaires, octobre 2012 à octobre 2013*, le nombre de wagons transportant du mazout et du pétrole brut est passé de 10 952 à 14 689 chargements par mois, avec une augmentation du tonnage métrique passant de 891 932 à 1 210 174 tonnes.

Voir <http://www.statcan.gc.ca/pub/52-001-x/2013010/t002-fra.htm>.

Selon l'Association des chemins de fer du Canada, les chemins de fer de classe 1 ont transporté, en 2009, 500 chargements de pétrole brut tandis que les estimations pour l'exercice en cours sont de l'ordre de 130 000 à 140 000 chargements soit, pour une moyenne estimée de 600 barils par chargement, environ 230 000 barils par jour.

11.2 DONNÉES SUR LES RESSOURCES DE LUTTE CONTRE LES FEUX DE LIQUIDES INFLAMMABLES

L'autre aspect pour lequel les données semblent être inexistantes est la question des stocks existants de matériel et de fournitures pour la lutte contre les feux de liquides inflammables. L'on s'attendrait que la majeure partie de ce matériel soit détenue par les raffineries pour la protection des installations, et que des ressources limitées additionnelles soient en possession des services d'incendie municipaux, des bases du MDN et des compagnies de chemins de fer. La mousse pour l'incident de Lac-Mégantic provenait de la raffinerie Ultramar de Lévis (Québec) et la raffinerie Irving de St. John (N.-B.) aurait fourni du matériel pour l'incident de Plaster Rock. Il serait nécessaire de disposer de données sur le volume et le type de mousse extinctrice, le matériel d'application, etc. ainsi que les emplacements géographiques pour déterminer la capacité existante par région et les lacunes en la matière.

Le Groupe de travail sur les PIU a déterminé que le manque de données était une entrave sérieuse à une analyse détaillée des risques et à la formulation de recommandations visant à corriger les lacunes des capacités d'intervention dans toute collectivité donnée au Canada.

Il est recommandé que des données soient recueillies sur les aspects suivants :

- **volumes, classification et corridors de transport des marchandises dangereuses conformément à l'ordre préventif n° 32;**
- **collectivités exposées le long des corridors de transport des marchandises dangereuses;**
- **ressources existantes de lutte contre les feux de liquides inflammables par secteur géographique;**
- **lacunes existantes et ressources additionnelles requises.**

Il est recommandé que le mandat du Groupe de travail sur les PIU du Comité consultatif sur le TMD en ce qui concerne les liquides inflammables soit prolongé afin que le Groupe de travail continue à travailler à tous les aspects qui sont nécessaires à la mise en œuvre d'une capacité nationale d'intervention d'urgence en matière de liquides inflammables, et que Transports Canada fournisse le financement nécessaire au soutien du travail des associations sans but lucratif qui composent le Groupe.

Ce groupe de travail serait constitué d'intervenants principaux, dont les suivants :

- **Association des pompiers autochtones du Canada (APAC)**

- **Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP)**
- **Association canadienne des carburants (ACC)**
- **Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP)**
- **Fédération canadienne des municipalités (FCM)**
- **Association des chemins de fer du Canada (ACFC)**
- **D'autres intervenants à déterminer comme l'Alliance canadienne des entrepreneurs en intervention d'urgence (ACEIU), Transports Canada, etc.**

12 ASPECTS CONNEXES EXIGEANT LA PRISE DE MESURES

Le programme de PIU dresse une liste complète des points qui doivent faire partie des plans pour que ceux-ci soient approuvés. L'*Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP)* et l'*Association des pompiers autochtones du Canada (APAC)* ont relevé des aspects spécifiques qui nécessitent à leur avis plus d'attention et ne sont pas mentionnés ailleurs dans le présent rapport. Ces aspects sont abordés ci-dessous.

12.1 INFORMATION SUR LES SITUATIONS D'URGENCE

Les premiers intervenants ont besoin d'un accès **immédiat** à l'information sur les produits en cause dans une situation d'urgence. Les compagnies de chemin de fer devraient se voir imposer l'obligation de fournir de l'information sur les produits et les expéditeurs à CANUTEC ou aux intervenants locaux dès qu'une demande est formulée, c'est-à-dire sans les délais importants précédemment imposés (en particulier pour les produits expédiés dans le cadre d'une classification générale UN, comme UN 1267, pétrole brut). Les manifestes ne sont pas suffisants pour permettre la planification des mesures d'atténuation appropriées. Ce type d'information est actuellement fourni par l'industrie du camionnage parce que les documents d'expédition contenant des renseignements détaillés sont en possession du chauffeur.

Le centre d'urgence CANUTEC est doté de scientifiques bilingues formés en intervention d'urgence et spécialisés en chimie ou dans un domaine connexe. Les conseillers en intervention d'urgence ont l'expérience nécessaire pour interpréter les renseignements techniques provenant de différentes sources scientifiques, dont les fiches signalétiques, afin de fournir des conseils pertinents et opportuns sur l'intervention d'urgence. Un produit pour lequel un PIU existe permettra aux premiers intervenants de contacter l'expéditeur pour des renseignements plus détaillés, comme la fiche signalétique du produit.

12.2 PLANIFICATION CONJOINTE DES MESURES D'URGENCE

12.2.1 Planification coordonnée

Un processus normalisé de planification des mesures d'urgence relatif aux incidents ferroviaires doit coordonner l'action des municipalités, des compagnies de chemin de fer et du gouvernement fédéral, et définir les rôles et les responsabilités de chacun.

12.2.2 Commandement en cas d'incident

La structure de commandement en cas d'incident et les responsabilités/pouvoirs du représentant de l'organisation sur place doivent être définies de façon à faciliter l'élaboration d'un plan d'action en cas

d'incident et assurer l'accès aux ressources non disponibles localement (p. ex. le représentant de la compagnie de chemin de fer est-il habilité à faire venir du matériel spécialisé?).

12.3 FORMATION DES PREMIERS INTERVENANTS

Des efforts importants sont nécessaires pour augmenter l'accès des premiers intervenants à de la formation sur les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses. Cette formation devrait être fournie par l'entremise de l'élaboration/la coordination de programmes comme le programme TransCAER (*Transportation Community Awareness and Emergency Response*) de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, les cours en intervention d'urgence du CN, du CP et de l'ACFC, la norme NFPA 472 sur la formation des intervenants en matière d'incidents liés à des marchandises dangereuses et la participation de l'industrie, comme l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP), etc. Transports Canada doit également permettre un meilleur accès et une meilleure formation sur l'utilisation du Guide des mesures d'urgence (GMU), des plans d'intervention d'urgence (PIU) et des services du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC).

12.4 PRÉOCCUPATIONS DES PREMIÈRES NATIONS

Le représentant de l'*Association des pompiers autochtones du Canada* (APAC) a indiqué qu'il était heureux d'être inclus dans le GT, et qu'il était nécessaire d'assurer la prise en considération des préoccupations des Premières Nations relativement aux points discutés. Il a ajouté que les pompiers des Premières Nations affrontent les mêmes dangers et les mêmes risques que les autres pompiers, et que l'accès aux ressources en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses doit leur être assuré.

Le président du GT a invité l'APAC à soumettre au Groupe les suggestions ou les commentaires qui devraient à son avis être inclus dans les discussions futures. L'APAC a également été reconnue comme un intervenant et un participant clés du Groupe de travail sur les PIU pour les liquides inflammables.

Le Groupe de travail sur les PIU a discuté de ces questions de façon générale au cours de la téléconférence du 18 décembre, ainsi que les 24 et 31 janvier, et a convenu qu'elles étaient importantes pour une issue fructueuse des travaux sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Ces points sont inclus dans les recommandations.

13 CENTRE CANADIEN D'URGENCE TRANSPORT (CANUTEC)

Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) exploité par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses fournit 24 heures par jour, sept jours sur sept, 365 jours par année, les services de conseillers bilingues en matière de marchandises dangereuses, et est le point de contact unique pour les premiers intervenants, les compagnies de transport et les expéditeurs de marchandises dangereuses en cas de déversement. Établi en 1979, le Centre est devenu le service 911 des premiers intervenants pour de l'information sur les marchandises dangereuses, des conseils et l'accès à des ressources additionnelles par l'entremise du programme de PIU.

CANUTEC a mis au point des bases de données détaillées sur des milliers de marchandises dangereuses, et a recueilli des fiches signalétiques lui permettant de déterminer avec exactitude les propriétés et les risques de produits spécifiques. Les fiches signalétiques fournissent de l'information beaucoup plus détaillée que le numéro de classification UN, et aident les premiers intervenants à mieux se protéger et à mieux protéger le public tout en atténuant les effets d'un incident.

Les services fournis par CANUTEC sont absolument essentiels au maintien d'un système d'intervention pancanadien efficace relativement aux marchandises dangereuses. Tous les membres du Groupe de travail sur les PIU ont indiqué soutenir l'activité de CANUTEC et une augmentation des ressources visant à garantir la pérennité des services de CANUTEC. Le Groupe

de travail sur les PIU encourage fortement le gouvernement fédéral à investir dans un CANUTEC plus vigoureux. La charge de travail additionnelle qui est requise lorsque de nouveaux PIU sont élaborés, ainsi que la collecte de données, et la fourniture d'information aux municipalités et aux compagnies de chemin de fer conformément à l'ordre préventif n° 32 rendent encore plus urgente la nécessité de fournir les ressources requises par CANUTEC.

14 Recommandations

14.1 PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE (PIU) POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES

Il est recommandé que des PIU soient requis pour tous les liquides inflammables de la classe 3, groupes d'emballage I et II, conformément à la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Il est en outre recommandé que Transports Canada étudie davantage les propriétés de différents liquides inflammables de la classe 3 afin de déterminer si des PIU doivent être requis pour ces produits.

14.2 QUAND UN PIU EST-IL REQUIS?

Il est recommandé que l'obligation d'élaborer un PIU pour les liquides inflammables de la classe 3 transportés par chemin de fer soit basée sur le volume de produit expédié dans un wagon-citerne (chargé) unique.

14.3 CONNAISSANCE ET ACTIVATION D'UN PIU

Il est recommandé qu'une meilleure connaissance, par les premiers intervenants, de l'existence d'un PIU pour un chargement de marchandises dangereuses soit considérée comme un élément important du partage d'information et soit incluse dans les programmes de formation sur les marchandises dangereuses.

Il est recommandé que la réglementation sur les PIU soit révisée afin de clarifier qui a le pouvoir d'activer un PIU et que les premiers intervenants soient autorisés à demander à CANUTEC d'activer un PIU si le transporteur n'active pas rapidement un tel PIU.

14.4 APPROCHE COOPÉRATIVE EN MATIÈRE DE PROGRAMME DE PIU RELATIFS AUX LIQUIDES INFLAMMABLES

Il est recommandé qu'une approche coopérative en matière de PIU relatifs à des liquides inflammables, laquelle approche permettrait l'élaboration d'un nouveau PIU pour lequel la capacité d'intervention serait assurée ou gérée par une entité unique, soit considérée comme le moyen le plus efficace et efficient de se conformer à la réglementation. Il appartient en dernière analyse aux expéditeurs et aux transporteurs de déterminer comment y parvenir au mieux.

14.5 NÉCESSITÉ D'INFORMATION ET DE DONNÉES ADDITIONNELLES

Le Groupe de travail sur les PIU a déterminé que le manque de données était une entrave sérieuse à une analyse détaillée des risques et à la formulation des recommandations visant à corriger les lacunes des capacités d'intervention dans toute collectivité donnée au Canada. Il est recommandé que des données soient recueillies sur les aspects suivants :

- volumes, classification et corridors de transport des marchandises dangereuses conformément à l'ordre préventif n° 32;

- collectivités exposées le long des corridors de transport des marchandises dangereuses;
- ressources existantes de lutte contre les feux de liquides inflammables par secteur géographique;
- lacunes existantes et ressources additionnelles requises.

En outre, il est recommandé que Transports Canada introduise une exigence permanente touchant le partage de l'information sur les marchandises dangereuses avec les municipalités avant l'expiration de l'ordre préventif n° 32 en novembre 2016. L'introduction d'une exigence permanente devrait aller dans le sens des consultations avec les municipalités et les compagnies de chemin de fer sur la mise en œuvre de l'ordre préventif n° 32.

14.6 GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PIU POUR LES LIQUIDES INFLAMMABLES

Il est recommandé qu'un Groupe de travail sur les PIU pour les liquides inflammables continue de travailler à tous les aspects qui sont nécessaires à la mise en œuvre d'une capacité nationale d'intervention d'urgence en matière de liquides inflammables et que Transports Canada fournisse le financement nécessaire au soutien du travail des associations sans but lucratif qui composent ce Groupe.

Ce groupe de travail serait constitué des intervenants principaux, dont les suivants :

- Association des pompiers autochtones du Canada (APAC)
- Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP)
- Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP)
- Association canadienne des carburants (ACC)
- Fédération canadienne des municipalités (FCM)
- Association des chemins de fer du Canada (ACFC)
- D'autres intervenants à déterminer comme l'Alliance canadienne des entrepreneurs en intervention d'urgence (ACEIU), Transports Canada, etc.

14.7 FOURNITURE DU FINANCEMENT POUR LE PROGRAMME DE PIU RELATIFS AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Il est recommandé que des ressources suffisantes soient fournies à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada afin que les responsables du programme de PIU puissent examiner, approuver, inspecter, et suivre de façon efficace et efficiente tous les programmes de PIU.

14.8 CENTRE CANADIEN D'URGENCE TRANSPORT (CANUTEC)

Les services fournis par CANUTEC sont absolument essentiels au maintien d'un système d'intervention pancanadien efficace en matière de marchandises dangereuses. Tous les membres du Groupe de travail sur les PIU ont indiqué soutenir l'activité de CANUTEC et une augmentation des ressources visant à garantir la pérennité des services de CANUTEC. Le Groupe de travail sur les PIU encourage fortement le gouvernement fédéral à investir dans un CANUTEC plus vigoureux. La charge de travail additionnelle qui est requise lorsque de nouveaux PIU sont élaborés, ainsi que la collecte de données et la fourniture d'information aux municipalités et aux compagnies de chemin de fer conformément à l'ordre préventif n° 32 rendent encore plus urgente la nécessité de fournir les ressources requises par CANUTEC.

14.9 COMMUNICATIONS ET PARTAGE DE L'INFORMATION

Lorsqu'un incident se produit, la disponibilité immédiate de renseignements détaillés sur la ou les marchandises dangereuses en cause est essentielle à la sécurité du public et des premiers intervenants. De l'information spécifique sur les produits, au-delà de la classification générale

fournie par le numéro UN, est requise. Les expéditeurs, les transporteurs et CANUTEC doivent mettre au point un système qui fournira aux premiers intervenants l'information nécessaire sans les délais imposés au cours de certains incidents passés. Un produit pour lequel un PIU existe permettra aux premiers intervenants de contacter l'expéditeur pour des renseignements plus détaillés, comme la fiche signalétique du produit.

14.10 SYSTÈME NORMALISÉ DE COMMANDEMENT EN CAS D'INCIDENT

Un système normalisé de commandement en cas d'incident pouvant inclure une structure de commandement unifiée est requis pour éviter la confusion et les activités dangereuses, et assurer l'élaboration d'un plan d'action approprié convenu par toutes les parties concernées. Les représentants d'une organisation sur les lieux d'un incident doivent posséder une formation en commandement en cas d'incident, et comprendre les responsabilités, les pouvoirs et les limitations de leur organisation.

14.11 PROGRAMMES DE FORMATION ET EXERCICES

Pour parvenir aux meilleurs résultats possible, et éviter les confrontations et les efforts à contre-courant, tant les représentants principaux des organisations que les superviseurs devraient participer à des programmes de formation leur permettant d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires à l'exécution sécuritaire de leurs tâches. Des exercices de formation à l'intention des organismes municipaux et gouvernementaux, du personnel ferroviaire, des entrepreneurs privés et des autres intervenants possibles dans un incident lié à des marchandises dangereuses sont un important élément du plan d'intervention. Il faut miser sur les initiatives TransCAER et les autres programmes à la disposition des premiers intervenants, et les soutenir.

15 Calendrier

Comme il a été mentionné précédemment, les membres du Groupe de travail sur les PIU reconnaissent qu'il existe un besoin urgent de définir et de mettre en œuvre une réponse efficace aux dangers présentés par les déversements de grande envergure de liquides inflammables comme le pétrole brut Bakken, l'essence, l'éthanol et d'autres produits très volatils.

La mise sur pied d'un réseau national d'intervention qui inclurait l'acquisition des types et des quantités appropriés de mousse extinctrice et de matériel de projection connexe, la détermination des endroits où cette mousse serait utilisée, et la prestation de la formation nécessaire aux services d'incendie municipaux, au personnel ferroviaire, aux entrepreneurs en intervention d'urgence et à d'autres, est un défi considérable.

Le manque d'information que nous avons évoqué à la section 11, Contraintes de temps et besoin d'information et de données additionnelles, empêche le Groupe de travail sur les PIU de formuler des recommandations sur un calendrier de mise en œuvre. C'est pourquoi il est recommandé qu'un Groupe de travail sur les PIU pour les liquides inflammables continue de travailler à tous les aspects qui sont nécessaires à la mise en œuvre d'une capacité nationale d'intervention d'urgence en matière de liquides inflammables.

Si l'information et les données requises peuvent être fournies à l'intérieur d'une période de deux à trois mois, et qu'un accord initial peut être conclu sur la quantité de ressources qui peuvent être acquises et déployées, il pourrait être possible de fournir des lignes directrices sur la mise en œuvre d'ici la fin de juillet 2014.

Ce travail serait exécuté parallèlement au travail effectué par Transports Canada pour préparer les textes législatifs à soumettre à l'approbation du gouvernement, sous réserve du processus législatif normal.

16 ANNEXE ET RÉFÉRENCE

16.1 POSITION SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE DE LA FÉDÉRATION CANADIENNE DES MUNICIPALITÉS (FCM)

Outiller et appuyer les premiers intervenants municipaux pour faire face aux urgences ferroviaires.

- Les municipalités ont le droit de savoir quelles marchandises dangereuses traversent leur collectivité afin que les services locaux puissent planifier des interventions d'urgence efficaces.
- Les compagnies de chemin de fer et les organismes fédéraux ne peuvent pas planifier seuls les interventions d'urgence. Les administrations et les autorités locales doivent participer à la planification des mesures d'urgence à titre de partenaires.

Garantir que les politiques et les règlements fédéraux et ceux de l'industrie tiennent compte des préoccupations des municipalités en matière de sécurité ferroviaire.

- Les incidents ferroviaires peuvent avoir des impacts locaux et collectifs importants sur la sécurité publique, l'économie et l'environnement.
- Les préoccupations des municipalités doivent être incluses dans l'évaluation des risques et l'élaboration des politiques sur la sécurité ferroviaire par le gouvernement fédéral.

Prévenir l'imposition des coûts liés à la sécurité ferroviaire et aux interventions d'urgence aux contribuables locaux.

- Les systèmes d'assurance responsabilité de tiers doivent être renforcés pour éviter l'imposition des coûts connexes aux contribuables, même en cas de faillites.

16.1.1 Position de la FCM sur les avantages d'utiliser un PIU en vertu de la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, à la place d'une solution de rechange

Approche globale – Le cadre existant des PIU est systématique, prévisible et plus transparent que toute solution de rechange préconisée par l'industrie ou plus informelle. Grâce au lien avec CANUTEC, le système fournit de l'information précise de façon rapide 24 heures par jour. Il permet une assistance pleinement qualifiée et des ressources adéquates en cas d'incident.

Mise en œuvre rapide et relativement simple – Le fait qu'un système solide de PIU existe déjà est un facteur clé. Du point de vue de la réglementation, les processus d'approbation sont déjà établis et du point de vue de l'intervention, il existe déjà un réseau national d'entrepreneurs privés qui sont équipés pour divers dangers. Il est plus rapide et simple d'ajouter de la capacité à ce système, quels que soient les changements requis pour s'adapter à tout nouveau risque présenté par les hydrocarbures ou d'autres liquides inflammables, que de créer un système de remplacement.

Économies d'échelle – S'appuyer sur le cadre des PIU pour inclure les hydrocarbures permettra à tous les participants au système de réaliser des économies d'échelle, ce qui ne serait pas possible autrement, et aidera à réduire les impacts financiers résultant de l'inclusion des hydrocarbures et d'autres liquides inflammables dans un système d'intervention d'urgence complet.

Sensibilisation au sein du secteur municipal – Comme toute intervention d'urgence doit être entreprise en collaboration avec les premiers intervenants locaux, miser sur un cadre qui est déjà bien

connu dans le secteur municipal est l'approche logique à adopter. La plupart des premiers intervenants ont une bonne connaissance du cadre des PIU et de son rôle, de manière générale. Des façons d'améliorer la connaissance de cet outil sont actuellement étudiées, mais la réussite sera plus probable si les efforts peuvent être axés sur un système bien établi unique qui inclut toutes les marchandises susceptibles d'être dangereuses pour une collectivité.

Formation des premiers intervenants – En regroupant tous les liquides inflammables sous le régime des PIU, les programmes de formation offerts aux premiers intervenants municipaux par le secteur privé, y compris par les entrepreneurs qui fournissent assistance et matériel aux termes des PIU existants, peuvent facilement être augmentés de manière à fournir de la formation sur les nouveaux risques qui seraient couverts par le cadre élargi des PIU.

16.2 ASSOCIATION CANADIENNE DES CHEFS DE POMPIERS (ACCP) – SÉCURITÉ FERROVIAIRE/INCIDENTS LIÉS À DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le 3 octobre 2013

On trouvera ci-dessous les préoccupations et les recommandations formulées par l'ACCP relativement à la planification, à la formation et aux interventions à la suite d'incidents ferroviaires liés à des marchandises dangereuses.

1. Partage de l'information (droit de savoir)

(a) Information en vue de la planification des interventions d'urgence

Les municipalités devraient avoir accès à une base de données centrale leur permettant d'identifier les marchandises dangereuses par classe, volume et fréquence de transport dans leur collectivité sur une base mensuelle. Cette information est nécessaire pour permettre une planification appropriée des interventions d'urgence en fonction des risques établis.

Il semble que Transports Canada ne recueille pas pour le moment l'information sur les classes, le volume et la fréquence des mouvements de marchandises dangereuses au Canada. Cette information semblerait essentielle pour que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses soit en mesure de déterminer les tendances nouvelles ou l'évolution des tendances en matière d'expéditions de marchandises dangereuses, et de veiller à ce que les normes de transport sécuritaire soient respectées. Une loi devrait être adoptée afin d'exiger que cette information soit fournie chaque mois à la Direction générale.

(b) Information sur les situations d'urgence

Les premiers intervenants ont besoin d'un accès **immédiat** à de l'information sur les produits en cause dans une situation d'urgence. Les compagnies de chemin de fer devraient se voir imposer l'obligation de fournir de l'information sur les produits et les expéditeurs à CANUTEC ou aux intervenants locaux dès qu'une demande est formulée, c'est-à-dire sans les délais importants précédemment imposés. Les manifestes ne sont pas suffisants pour permettre la planification des mesures d'atténuation appropriées. Ce type d'information est actuellement fourni par l'industrie du camionnage parce que les documents d'expédition contenant des renseignements détaillés sont en possession du chauffeur.

2. Planification conjointe des interventions d'urgence

(a) Planification coordonnée

Un processus normalisé de planification des mesures d'urgence relatif aux incidents ferroviaires doit coordonner l'action des municipalités, des compagnies de chemin de fer et du gouvernement fédéral, et définir les rôles et les responsabilités de chacun.

(b) Commandement en cas d'incident

La structure de commandement en cas d'incident et les responsabilités/pouvoirs du représentant de l'organisation sur place doivent être définies pour faciliter l'élaboration d'un plan d'action en cas d'incident et assurer l'accès aux ressources non disponibles localement (p. ex. le représentant de la compagnie de chemin de fer est-il habilité à faire venir du matériel spécialisé?).

3. Évaluation des risques

(a) Pratiques d'exploitation des compagnies de chemin de fer

Les compagnies de chemin de fer devraient avoir un programme structuré en vue de la détermination des sites, le long des lignes de chemin de fer, où il conviendrait de procéder à des analyses des dangers. Les facteurs à considérer seraient le volume de trafic, l'existence de milieux urbains, le relief montagneux du terrain et les volumes de marchandises dangereuses. Les pratiques d'exploitation dans ces zones à risque élevé pourraient devoir être modifiées pour aider à réduire au minimum les accidents. Les changements aux pratiques d'exploitation des compagnies de chemin de fer requis par Transports Canada à la suite de l'incident de Lac-Mégantic, comme ne pas laisser des trains transportant des marchandises dangereuses sans surveillance sur des lignes principales, verrouiller l'accès aux locomotives, etc. sont un premier pas.

4. Ressources pour les incidents liés à des marchandises dangereuses

Les interventions en cas d'incidents liés à des marchandises dangereuses exigent de l'équipement et du matériel spécialisés dont ne disposent pas la plupart des municipalités. Des stocks régionaux d'équipement et de matériel, de même qu'un spécialiste sur appel, devraient être mis à la disposition de toute municipalité sans frais et à l'intérieur d'un délai d'intervention spécifié. Les compagnies de chemin de fer devraient recueillir et garder à jour cette information, et fournir des listes à jour aux municipalités chaque année.

Les compagnies de chemin de fer devraient collaborer au sein d'un système de soutien en cas d'urgence de type « aide mutuelle » afin de fournir les ressources les plus proches et les plus appropriées. Les chemins de fer de classe I devraient inclure les « chemins de fer de courtes distances » dans ce système d'aide mutuelle.

5. Formation des premiers intervenants

Des efforts importants sont nécessaires pour augmenter l'accès des premiers intervenants à de la formation sur les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses. Cette formation devrait être fournie par l'entremise de l'élaboration/la coordination de programmes comme le programme TransCAER (*Transportation Community Awareness and Emergency Response*) de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, les cours en intervention d'urgence du CN, du CP et de l'ACFC, la norme NFPA 472 sur la formation des intervenants en

matière d'incidents liés à des marchandises dangereuses et la participation de l'industrie, comme l'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP), l'Association canadienne du propane, etc. Transports Canada doit également permettre un meilleur accès et une meilleure formation sur l'utilisation du Guide des mesures d'urgence (GMU), des Plans d'intervention d'urgence (PIU) et des services du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC).

16.3 ACPP ET ACC (INDUSTRIE PÉTROLIÈRE) – COMMENTAIRES RELATIFS AUX INTERVENTIONS D'URGENCE LIÉES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le 16 janvier 2014

L'Association canadienne des producteurs pétroliers (ACPP) et l'Association canadienne des carburants (ACC) (représentant l'industrie pétrolière), à titre de membres du Groupe de travail sur le plan d'intervention d'urgence relatif au transport des marchandises dangereuses (Groupe de travail sur les PIU), soumettent l'information suivante en ce qui a trait aux recommandations sur la façon de répondre à l'invitation de la ministre à conseiller Transports Canada sur la façon d'améliorer les interventions d'urgence.

L'industrie pétrolière

1. L'industrie pétrolière appuie les plans d'intervention d'urgence pour le transport des marchandises dangereuses. Nous n'appuyons pas l'assujettissement de tout le pétrole brut aux dispositions sur les PIU non plus que l'assujettissement de tous les liquides inflammables aux mêmes dispositions.

Justification : Assujettir tout le pétrole brut et/ou tous les liquides inflammables aux dispositions sur les PIU n'utilise pas des mesures fondées sur les risques. À cette fin, il est important de noter le rôle que joue la classification des produits dans une approche fondée sur les risques en matière d'intervention d'urgence. L'industrie pétrolière est donc d'avis que les recommandations du Groupe de travail sur les PIU doivent être considérées dans le contexte du travail effectué par le Groupe de travail sur les essais et la classification (Groupe de travail sur les PIU – E et C). Ce groupe élaborera des recommandations en vue d'une définition, d'une connaissance des propriétés, d'un échantillonnage et d'essais (où, quand et comment) améliorés des produits pour assurer une classification appropriée du TMD. Par conséquent, les recommandations du Groupe de travail sur les PIU – E et C auront des ramifications sur les étiquettes appropriées, les bordereaux de marchandises et les fiches signalétiques, lesquelles ramifications auront à leur tour des implications sur les mesures d'urgence initiales (p. ex. le Guide des mesures d'urgence – GMU), et l'identification des dangers associés aux différents pétroles bruts expédiés à destination du Canada, au Canada et hors du Canada.

2. Travailler avec l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et l'Association canadienne des chefs de pompiers (ACCP), ainsi qu'avec d'autres groupes d'intervenants pertinents, à élaborer une structure d'organisations de préparation aux urgences afin d'établir des plans d'intervention clairs, efficaces et viables, et de permettre une approche tous risques concertée en matière d'intervention.

Justification : Un plan d'intervention d'urgence (PIU) doit comprendre comment les incidents ferroviaires peuvent survenir et comment d'autres produits impliqués dans un incident peuvent réagir. Il est par conséquent crucial que les transporteurs ferroviaires connaissent les dangers de toutes les marchandises qu'ils transportent afin qu'ils soient préparés à prendre les mesures d'intervention d'urgence (et prendre

les dispositions en vue de l'obtention du matériel requis) pour les incidents. L'industrie pétrolière est d'avis que les différents scénarios seraient déterminés au mieux par le transporteur ferroviaire, et non par l'expéditeur ou l'importateur. À cette fin, le transporteur ferroviaire devrait avoir la meilleure compréhension des conséquences possibles d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses. Il est possible que les plans d'intervention d'urgence des transporteurs ferroviaires puissent satisfaire de façon suffisante et complète à toutes les exigences d'intervention liées à un incident ferroviaire mettant en cause des marchandises dangereuses. Ceci permettrait une approche tous risques grâce à la rationalisation des plans d'intervention d'urgence et réduirait les dédoublements en la matière. Cette approche est similaire à l'approche qui a actuellement cours aux États-Unis.

Les recommandations qui précèdent sont basées sur les principes suivants :

- transport sécuritaire des marchandises au Canada et aux États-Unis (harmonisation à la grandeur de l'Amérique du Nord);
- mesures fondées sur les risques;
- le transporteur est le mieux placé pour une intervention d'urgence immédiate (garde et contrôle pour gérer les risques);
- la partie responsable paie;
- l'expéditeur est le mieux placé pour fournir de l'information sur le produit et les experts en la matière.

16.4 ASSOCIATION CANADIENNE DES CARBURANTS RENEUVELABLES – COMMENTAIRES DU 14 JANVIER 2014



Canadian Renewable Fuels Association

Association canadienne des carburants renouvelables

Le 14 janvier 2014
Chef Chris Powers
Association canadienne des chefs de pompiers
440, av. Laurier ouest, bureau 200
Ottawa (Ontario) K1R 7X6

Monsieur,

Au nom des membres de l'Association canadienne des carburants renouvelables (ACCR), je vous écris aujourd'hui pour aborder le sujet urgent de la sécurité dans l'expédition des carburants.

Fondée en 1984, l'ACCR est le premier porte-parole du pays en ce qui concerne les avantages économiques et environnementaux de la combustion sans résidus des carburants renouvelables, et elle représente l'éventail complet de l'industrie canadienne des biocarburants produits au pays. Notre mission consiste à faire fond sur ce succès en développant et en privilégiant un contexte commercial plus innovateur, durable et concurrentiel pour la bioéconomie émergente du Canada.

L'industrie de l'éthanol au Canada est vouée au maintien des normes de sécurité les plus élevées possible pour le transport des marchandises dangereuses. Nous appuyons les engagements du Groupe de travail sur les plans d'intervention d'urgence (PIU), et c'est avec plaisir que nous en faisons partie. L'ACCR continuera de travailler en étroite collaboration avec les intervenants, Transports Canada et la Renewable Fuels Association des États-Unis afin de garantir que la sécurité demeure une priorité absolue.

En 2013, le Canada a produit 1,8 milliard de litres d'éthanol, dont une très faible part a été expédiée par chemin de fer. Les producteurs d'éthanol canadiens sont essentiellement situés à proximité des terminaux de mélange, annulant ainsi la nécessité de transport sur longue distance. L'éthanol produit au pays est presque exclusivement expédié en petites quantités, par camion. Lorsque le transport ferroviaire est utilisé, la distance est ordinairement faible. Les membres producteurs d'éthanol de l'ACCR sont tenus de veiller à ce que la pose de plaques et l'étiquetage de désignation UN soient appropriés. Au Canada, le pourcentage des wagons qui sont réservés au transport d'éthanol représente une faible fraction de ceux qui sont utilisés pour transporter d'autres produits chimiques et du pétrole brut. À ce titre, le risque que surviennent des incidents mettant en cause de l'éthanol est beaucoup plus faible que ceux avec du pétrole brut.

Le risque plus grand est posé dans le transport de l'éthanol importé, soit plus de 1 milliard de litres apportés au Canada chaque année. La majeure partie de ce volume est transportée par pipeline, bien qu'une part appréciable parvienne au Canada par chemin de fer.

J'attends avec impatience l'occasion de travailler plus à fond avec le Groupe de travail sur cette importante question. N'hésitez pas à communiquer avec mon bureau si je peux vous être d'une assistance quelconque.

Cordialement,

W. Scott Thurlow
Président, Association canadienne des carburants renouvelables

c. c. Peter Coyles, conseiller spécial du directeur général, Transport de marchandises dangereuses,
Transports Canada

www.greenfuels.org

605 – 350 rue Sparks Street Ottawa, Ontario, Canada K1R 7S8 Tel/Tél. : (613) 594-5528 Fax/Téléc. : (613) 594-3076

16.5 ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA – POSITION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PLANS D’INTERVENTION D’URGENCE (PIU), LE 24 JANVIER 2014



Groupe de travail sur les
PIU/CCPG – Position de l’ACFC :

Le Comité des marchandises dangereuses (MD) de l’Association des chemins de fer du Canada (ACFC) s’est penché sur la question que le pétrole brut (UN 1267) transporté par chemin de fer soit potentiellement considéré comme un produit couvert par le PIU en vertu de la partie 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD)* du Canada.

À la lumière des récents incidents graves ayant mis en cause du pétrole brut et des volumes qui sont transportés, par la présente, le Comité des MD de l’ACFC a l’honneur de soumettre les options réglementaires suivantes à la réflexion du Groupe de travail.

Option n° 1 – Toute charge de pétrole brut (UN 1267) doit circuler sous la protection d’un PIU.

Ou

Option n° 2 – Toute charge de produits de la CLASSE 3 doit circuler sous la protection d’un PIU.

Le Comité des MD de l’ACFC juge que ces options sont les plus pratiques étant donné la variabilité des quantités de ce produit qui sont expédiées par chemin de fer.

L’ACFC, à ce point-ci, n’est pas prête à formuler des observations sur le processus de PIU tel qu’il est énoncé dans la partie 7 du RTMD.

Nous vous prions d’accepter la présente proposition au nom du Comité des marchandises dangereuses de l’ACFC et de l’effectif de l’Association.

Je vous prie de recevoir l’expression de mes sentiments distingués,

Jim Kozey, Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée
Président du Comité des marchandises dangereuses de l’ACFC
c. c. – Jean Ouellette, CN, Vice-Président du Comité des MD
c. c. – Comité des marchandises dangereuses de l’ACFC
c. c. – Andy Ash, ACFC
c. c. – Mike Lowenger, ACFC
c. c. – Gerald Gauthier, ACFC

59 Bank Street, Suite 901, Ottawa ON Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 F 613 567 6776

59, rue Bank, bureau 901, Ottawa (Ontario) Canada K1P 6B9
T 613 567 8591 TÉLÉC 613 567 6776

16.6 COMMUNIQUÉ DE PRESSE DU BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS, LE 11 SEPTEMBRE 2013

Le BST demande aux organismes de réglementation canadiens et américains d'exiger que l'on détermine et documente correctement les propriétés des matières dangereuses pour garantir leur transport sécuritaire

Ottawa (Ontario), le 11 septembre 2013 – Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a émis des avis de sécurité à l'intention de Transports Canada et de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration des États-Unis concernant son enquête en cours sur le déraillement d'un train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) à Lac-Mégantic (Québec), le 6 juillet 2013. Le BST demande à ces organismes de réglementation d'examiner les processus qu'utilisent les fournisseurs et les entreprises qui transportent ou importent des matières dangereuses pour veiller à ce que l'on détermine et documente correctement les propriétés de ces produits pour les transporter en toute sécurité.

Les résultats des tests effectués par le BST indiquent que l'on avait incorrectement documenté le niveau de risque que posait le pétrole brut que transportaient les wagons-citernes du train en cause. Le pétrole brut fait partie de la classe 3 (liquides inflammables) des matières dangereuses, et l'on divise les produits de cette classe en groupes d'emballage (GE) en fonction des dangers qu'ils posent (de GE I, le groupe le plus dangereux, à GE III, le groupe le moins dangereux). Le BST a prélevé des échantillons de produit de 9 wagons-citernes intacts après l'accident à Lac-Mégantic, et a déterminé que ce produit présente les caractéristiques d'une matière dangereuse de la classe 3, GE II. Toutefois, on avait présenté et emballé ce produit pour son transport sous la classe 3, GE III, donnant ainsi à croire qu'il s'agissait d'un liquide inflammable moins volatil et moins dangereux.

Le point d'éclair plus bas du pétrole brut explique en partie pourquoi il s'est enflammé aussi rapidement à la suite de la rupture des wagons-citernes de la classe 111. Étant donné que les caractéristiques d'un produit sont l'un des facteurs pris en compte dans la sélection d'un contenant pour le transporter, cela remet également en question l'aptitude des wagons-citernes de la classe 111 à transporter des quantités importantes de liquides inflammables à point d'éclair bas (GE I et GE II). Le BST poursuit son enquête sur cette question. D'autres tests sont en cours sur les échantillons de produit, et on a commencé des essais portant sur les composants des wagons-citernes. On a également entrepris un examen des règlements pertinents et des pratiques opérationnelles de la compagnie de chemin de fer. Ces analyses permettront de déterminer le rendement des wagons-citernes au chapitre de la sécurité durant l'accident et de cerner toute lacune de sécurité connexe.

Le déraillement ferroviaire à Lac-Mégantic demeure une priorité pour le BST, et une équipe d'experts demeure affectée à cette enquête. Si le BST découvre d'autres lacunes en matière de sécurité à quelque étape que ce soit de cette enquête, il les communiquera directement aux organismes de réglementation et à l'industrie, et en informera le public.

16.7 DOCUMENT DU GROUPE DE RECHERCHES SUR LES TRANSPORTS AU CANADA (GRTC), LE 13 JANVIER 2014

(Extraits)

LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE DANS LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES AU CANADA

Quels sont les besoins en matière de changements au cadre réglementaire ?

par Malcolm Cairns

L'ACCIDENT DE LAC-MÉGANTIC

Cet accident a été largement couvert dans les médias; nous n'en donnerons donc ici qu'un bref résumé.

Un train-bloc transportant du pétrole brut provenant de la formation schisteuse de Bakken était en route entre New Town (Dakota du Nord) et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Le mouvement a commencé sur le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP), puis a été transmis à la compagnie de chemin de fer sur courtes distances de la Montreal, Maine and Atlantic Railway (MMA), à Montréal, pour acheminement subséquent. Le train a été ultérieurement stationné pour la nuit sur la voie principale de la MMA, à l'extérieur de Lac-Mégantic, au Québec, par le seul mécanicien/conducteur. Selon des circonstances qui font encore l'objet d'une enquête du BST, aux premières heures du 6 juillet 2013, ce convoi formé de 5 locomotives, de 1 wagon à bagages et de 72 wagons-citernes, en partie ou en totalité de la classe DOT-111, est devenu un train à la dérive. Le train a descendu la pente menant à la ville de Lac-Mégantic, a atteint une vitesse dépassant les 100 kilomètres à l'heure, et tous les wagons ont déraillé dans le centre de la ville : 63 des 72 wagons-citernes se sont éventrés, une partie du pétrole brut a explosé, et 47 personnes ont été tuées. Il s'agit du pire accident ferroviaire à être survenu en Amérique du Nord depuis environ 100 ans, et l'ampleur extraordinaire de cette tragédie peut être perçue à la lumière de ces chiffres.

Même si l'on a manifesté un certain étonnement quant au fait que le pétrole brut a explosé, le BST a pu confirmer ultérieurement que ce pétrole brut était étiqueté de façon erronée comme étant un liquide inflammable de la classe de marchandise dangereuse 3, groupe d'emballage III, au lieu du groupe d'emballage II, dont le point d'éclair est plus bas². Ce facteur combiné à l'énergie colossale produite par les wagons en dérive rapide, énergie qui devait se dissiper au moment du déraillement, pourrait expliquer les explosions, mais la validité définitive de cette hypothèse doit attendre les conclusions de l'enquête du BST.

Malgré que la structure des wagons-citernes ne semble pas entrer en ligne de compte dans ce qui a pu causer la dérive du convoi, le fait qu'ils se soient éventrés préoccupera le BST. Il faut cependant noter que certains commentateurs ont avancé qu'en raison de la vitesse acquise par les wagons au moment du déraillement, il aurait été improbable que tous les wagons-citernes soient demeurés intacts, quelles qu'eussent été leur classe et leur conception.

Les organismes visés des gouvernements canadien et américain ont déjà resserré les règles en la matière. Le 23 juillet 2013, Transports Canada a annoncé l'instauration d'une injonction ministérielle en vertu de l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire, et aux États-Unis, la Federal Railroad Administration a délivré une ordonnance d'urgence le 3 août 2013. Cette injonction et cette ordonnance visent un renforcement des règles

d'exploitation afin de prévenir la dérive de trains transportant des marchandises dangereuses. Le 17 octobre 2013, Transports Canada a annoncé également l'instauration de l'ordre préventif n° 31 en vertu de la Loi sur le transport de marchandises dangereuses, suivant lequel toute personne qui importe ou présente au transport des produits de pétrole brut doit réaliser des essais de classification sur ceux-ci. Jusqu'à ce que de tels essais soient effectués, tout produit de pétrole brut devant être expédié par chemin de fer doit être identifié comme étant un liquide inflammable de la classe 3 et de groupe d'emballage I, soit la désignation ayant le point d'éclair le plus bas.

Les wagons-citernes impliqués dans l'accident de Lac-Mégantic étaient d'un type désigné DOT-111, qui transporte des liquides, c'est-à-dire des marchandises tant dangereuses que non dangereuses, et est non pressurisé. À différents moments au cours de 2013, environ 70 % des wagons-citernes en exploitation sur la propriété de chemin de fer du CP et du CN étaient du type DOT-111.

Du nombre total de 320 000 wagons-citernes, à l'exclusion des wagons-citernes pressurisés, nous arrivons à quelque 265 000 wagons-citernes DOT-111, dont environ 160 000 transportent des marchandises dangereuses. De ces 160 000 wagons :

- près de 30 000 transportent du pétrole brut, 30 000 autres, de l'éthanol, et 25 000 autres, les types de marchandises restants qui sont classifiés comme étant des liquides inflammables tels que l'essence;*
- les 75 000 wagons restants transportent des marchandises dangereuses appartenant à d'autres classes.*

La Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) des États-Unis a annoncé le 6 septembre 2013 qu'elle sollicitait les observations du public pendant 60 jours sur son préavis de projet de réglementation visant à améliorer davantage le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par wagons-citernes. L'une des cinq modifications proposées consisterait à imposer des exigences supplémentaires qui amélioreraient les normes relatives aux wagons-citernes de catégorie DOT 111 qui sont utilisés pour transporter les marchandises dangereuses des groupes d'emballage I et II. [traduction] Bien qu'il s'agisse d'une initiative des États-Unis, des conséquences directes, qui seront vraisemblablement engendrées par une harmonisation, se feront sentir au Canada.

16.8 COMMENTAIRES DE LA CORPORATION D'INTERVENTION D'URGENCE DES GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉS

Le 18 décembre 2014

Par Spencer Buckland - **Corporation d'intervention d'urgence des gaz de pétrole liquéfiés**

Soumis à l'examen du Groupe de travail sur le PUI du Comité consultatif sur le TMD.

Contexte : À la suite de la tragédie ferroviaire de Lac-Mégantic, la ministre des Transports a demandé au Comité consultatif sur le TMD de mettre sur pied un groupe de travail sur le plan d'intervention d'urgence. Ce groupe de travail doit préparer un rapport contenant des recommandations concernant les capacités d'intervention en cas d'urgence liée au pétrole brut, et, potentiellement, un PIU pour tous les liquides de TMD de la classe 3.

Au nom de la CIUGPL, je demanderais au Comité consultatif sur le TMD d'envisager d'aller de l'avant avec les principes ci-après :

1. La portée et l'application d'un PIU sur le TMD doivent être clairement définies de manière à inclure ou non le pétrole brut et/ou tous les liquides inflammables de la classe 3.
2. Si l'on applique un PIU au pétrole brut et/ou à tous les liquides inflammables de la classe 3, alors une association sans but lucratif pourrait être créée afin d'aider à soutenir les détenteurs du plan, ou une association semblable existante pourrait être utilisée à cette fin.
 - a. L'association nouvelle ou existante adopterait le rôle d'administrer un système de gestion de la qualité et de l'appliquer aux PIU relatifs aux liquides inflammables, tel qu'il est établi ci-dessus.
 - b. L'association serait gouvernée par un conseil d'administration formé d'intervenants de l'industrie.
 - c. Un comité consultatif technique serait créé pour élaborer des pratiques exemplaires et établir des lignes directrices et des normes aux fins d'intervention en cas d'incident mettant en cause des liquides inflammables.
 - d. L'association utiliserait la structure du Système de commandement en cas d'incident (SCI) comme base pour toutes les politiques, toutes les procédures, toute formation et toute activation liées aux interventions en cas d'urgence.
 - e. Les équipes d'intervention en cas d'urgence mettant en cause des matières de la classe 3 n'agiraient pas à titre de commandants du lieu de l'incident, mais feraient partie de la structure des opérations au sein du SCI.
 - f. Les détenteurs du PIU paieraient des droits à l'association afin de garantir que des équipes de haute qualité et des dépôts d'équipement de conception uniforme soient disponibles dans des endroits stratégiques clés au Canada.

- g. Les équipes d'intervention et les conseillers en mesures correctives seraient tenus de signer des contrats de service afin de garantir que les rôles et les responsabilités de l'équipe d'intervention et de l'association soient clairement définis.
- h. L'association verserait une provision aux équipes d'intervention et aux conseillers en mesures correctives afin de garantir leur disponibilité en cas de besoin et d'aider ainsi à compenser le coût de la formation et de l'équipement de l'équipe d'intervention.
- i. Les équipes d'intervention seraient tenues de satisfaire à des exigences rigoureuses en matière de formation et de compétence, ainsi qu'à des évaluations des effectifs et de l'équipement, établies par l'association, avant de recevoir la certification leur permettant d'intervenir en cas d'incidents mettant en cause du pétrole brut ou des produits de la classe 3 couverts par les PIU.
- j. Les équipes d'intervention auraient à se soumettre à une recertification tous les ans dans le cadre d'exercices de formation annuels et d'une évaluation par l'association.
- k. Il sera nécessaire d'établir la portée de la formation, de l'activation et de l'équipement de l'équipe d'intervention de manière à inclure l'ensemble ou une partie des types d'interventions suivants :
 - i. Récupération du déversement;
 - ii. Transfert de produit;
 - iii. Opération de dépollution;
 - iv. Capacités de lutte contre les feux de liquides inflammables de la classe 3.
- l. Un centre d'appel ouvert en tout temps serait en place pour faire fonction de point de contact initial d'activation d'IU en cas d'incident mettant en cause du pétrole brut ou des matières inflammables de la classe 3.

Pour résumer, si les liquides inflammables doivent nécessiter un PIU, une association sans but lucratif, pouvant coordonner et administrer un système et un réseau d'équipes à l'échelle de notre pays, garantira des interventions urgentes cohérentes et en temps opportun. Il est nécessaire de mettre au point un plan de projet exhaustif exposant les six questions de base (qui, quoi, quand, où, pourquoi et comment), y compris les ressources appropriées des experts de l'industrie, des organismes de réglementation, des municipalités et des premiers intervenants. Il faudra y consacrer du temps, mais cette démarche vaudra le coût de l'investissement initial en réduisant l'impact des incidents futurs au Canada.

16.9 RÈGLEMENT SUR LE TMD, PARTIE 2 – CLASSIFICATION

Classe 3 – Liquides inflammables

2.18. Généralités

(1) Sont incluses dans la classe 3, Liquides inflammables, les matières qui sont des liquides ou des liquides contenant des solides en solution ou en suspension si, selon le cas :

- **a)** leur point d'éclair est inférieur ou égal à 60 °C en utilisant la méthode d'épreuve en creuset fermé visée au chapitre 2.3 des Recommandations de l'ONU; *DORS/2008-34*
- *Un point d'éclair de 65,6 °C en utilisant la méthode d'épreuve en creuset ouvert visée au chapitre 2.3 des Recommandations de l'ONU est équivalent à 60 °C en utilisant la méthode d'épreuve en creuset fermé. DORS/2008-34*
- **b)** elles sont destinées à être, ou sont censées être, à une température supérieure ou égale à leur point d'éclair à n'importe quel moment pendant qu'elles sont en transport.
- *Le numéro UN et l'appellation réglementaire des marchandises dangereuses mentionnées à l'alinéa b) sont UN3256, LIQUIDE TRANSPORTÉ À CHAUD, INFLAMMABLE, N.S.A.*

(2) Malgré l'alinéa (1)a), ne sont pas inclus dans la classe 3, Liquides inflammables, les liquides dont le point d'éclair est supérieur à 35 °C et qui, selon le cas :

- **a)** n'entretiennent pas la combustion, tel qu'il est déterminé conformément à l'épreuve de combustibilité entretenue visée à l'article 2.3.1.3 du chapitre 2.3 des Recommandations de l'ONU;
- **b)** ont un point d'inflammation supérieur à 100 °C, tel qu'il est déterminé conformément à la norme ISO 2592;
- **c)** sont des solutions miscibles avec l'eau dont la teneur en eau est supérieure à 90 pour cent (masse).

2.19 Groupes d'emballage

(1) Les liquides inflammables inclus dans la classe 3, Liquides inflammables, sont inclus dans l'un des groupes d'emballage suivants :

- **a)** le groupe d'emballage I, si leur point d'ébullition initial est inférieur ou égal à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa, quel que soit leur point d'éclair;
- **b)** le groupe d'emballage II, si leur point initial d'ébullition est supérieur à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa, et leur point d'éclair est inférieur à 23 °C;
- **c)** le groupe d'emballage III, s'ils ne satisfont pas aux critères d'inclusion dans les groupes d'emballage I ou II.

(2) Malgré le paragraphe (1), lorsque le groupe d'emballage d'une marchandise dangereuse incluse dans la classe 3, Liquides inflammables :

- **a)** est inconnu, l'expéditeur peut inclure la marchandise dangereuse dans le groupe d'emballage I;
- **b)** s'avère être le groupe d'emballage II ou III, ou lorsqu'il est raisonnable de croire que c'est le groupe d'emballage II ou III, l'expéditeur peut inclure la marchandise dangereuse dans le groupe d'emballage II; toutefois, si la matière possède les

mêmes caractéristiques que UN1203, ESSENCE, la matière peut aussi être transportée sous le groupe d'emballage II.

(3) Malgré l'alinéa (1)*b*), une matière visqueuse dont le point initial d'ébullition est supérieur à 35 °C à la pression absolue de 101,3 kPa et dont le point d'éclair est inférieur à 23 °C peut être incluse dans le groupe d'emballage III si les conditions suivantes sont réunies :

- **a)** la matière ou tout solvant séparé ne satisfait pas aux critères d'inclusion dans la classe 6.1 ou 8;
- **b)** la matière satisfait aux critères du groupe d'emballage III de l'épreuve de séparation du solvant prévue à l'article 32.5.1 de la 3^e partie du Manuel d'épreuves et de critères;
- **c)** la matière :
 - **(i)** d'une part, a été soumise à l'épreuve conformément aux normes ASTM D 1200 ou ISO 2431,
 - **(ii)** d'autre part, possède une viscosité cinématique dans les limites exprimées en temps d'écoulement, lequel se situe dans les intervalles indiqués à la colonne 3 du tableau suivant, en utilisant un ajutage de diamètre indiqué à la colonne 2 pour le point d'éclair correspondant à la colonne 1.

Tableau

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Point d'éclair en °C (creuset fermé)	Diamètre de l'ajutage en mm	Temps d'écoulement (t) en secondes
> 17	4	20 < t ≤ 60
> 10	4	60 < t ≤ 100
> 5	6	20 < t ≤ 32
> -1	6	32 < t ≤ 44
> -5	6	44 < t ≤ 100
≤ -5	6	100 < t

16.10 TABLEAU 404-0021 DE STATISTIQUE CANADA – TRANSPORT FERROVIAIRE, ORIGINE ET DESTINATION DES MARCHANDISES, ANNUEL (TONNES) (2007-2011)

Tableau 404-0021 Transport ferroviaire, origine et destination des marchandises, annuel (t) (5)

Détails, enquête ou programme :

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises - 2736

Géographie, origine des marchandises	Géographie, destination des marchandises	Marchandises et groupes de marchandises	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnage total pour toutes les origines	Tonnage total pour toutes les destinations	Essence et carburacteur	3 040 587	3 577 255	4 245 202	4 122 276	4 247 928
Tonnage total pour toutes les origines	Tonnage total pour toutes les destinations	Mazout et pétrole brut	5 434 288	5 293 739	5 126 558	5 246 516	5 501 838
Tonnage total pour toutes les origines	Région de l'Atlantique, destination des marchandises (1)	Essence et carburacteur	130 900	129 053	125 427	117 321	171 380
Tonnage total pour toutes les origines	Région de l'Atlantique, destination des marchandises (1)	Mazout et pétrole brut	296 882	329 841	346 578	317 133	313 201
Tonnage total pour toutes les origines	Québec, destination des marchandises	Essence et carburacteur	1 057 335	849 849	882 706	692 511	900 465
Tonnage total pour toutes les origines	Québec, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	994 269	1 205 373	1 149 735	1 234 333	1 021 349
Tonnage total pour toutes les origines	Ontario, destination des marchandises	Essence et carburacteur	899 084	878 726	1 000 059	1 273 169	1 496 740
Tonnage total pour toutes les origines	Ontario, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	1 280 465	1 151 164	1 069 024	968 926	1 252 349
Tonnage total pour toutes les origines	Manitoba, destination des marchandises	Essence et carburacteur	40 177	105 636	88 224	70 099	65 640
Tonnage total pour toutes les origines	Manitoba, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	115 346	176 003	122 301	92 754	108 050
Tonnage total pour toutes les origines	Saskatchewan, destination des marchandises	Essence et carburacteur	61 232	51 418	56 231	49 780	27 456
Tonnage total pour toutes les origines	Saskatchewan, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	495	51 912	41 204	12 240	5 734
Tonnage total pour toutes les origines	Alberta, destination des marchandises (2)	Essence et carburacteur	718 474	1 465 140	1 970 612	1 803 183	1 367 254
Tonnage total pour toutes les origines	Alberta, destination des marchandises (2)	Mazout et pétrole brut	525 063	539 653	363 969	420 578	573 960
Tonnage total pour toutes les origines	Colombie-Britannique, destination des marchandises	Essence et carburacteur	124 103	85 979	105 206	102 046	184 845
Tonnage total pour toutes les origines	Colombie-Britannique, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	1 460 437	1 184 935	1 272 232	1 322 296	1 311 820
Tonnage total pour toutes les origines	États-Unis et Mexique, destination des marchandises	Essence et carburacteur	9 282	11 454	16 737	14 167	34 148
Tonnage total pour toutes les origines	États-Unis et Mexique, destination des marchandises	Mazout et pétrole brut	761 331	654 859	761 515	878 256	915 375

Renvois :

- 5 Les données financières, d'exploitation et d'origine et de destination peuvent varier d'une année à l'autre suite à des fluctuations dans le taux de change sur les devises, des reclassifications des comptes, et cetera. Les données sont également influencées par les fusions et acquisitions et les compagnies qui entrent ou sortent de l'industrie.
- 1 Région de l'Atlantique : Terre-Neuve-et-Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard.
- 2 L'Alberta comprend les Territoires du Nord-Ouest.

Source :

Statistique Canada. Tableau 404-0021 – Transport ferroviaire, origine et destination des marchandises, annuel (tonnes)

Le 18 janvier 2014