



## Transport des marchandises dangereuses



# NOUVELLES

2018 | Vol.38 N°.1 | TP 2711F | ISSN 0828-5039

### DANS CE NUMÉRO

Mission et vision de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses	1
Un mot du directeur général	5
Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses; enquête sur l'accident de Lac-Mégantic	6
Outils d'application de la loi	7
Centre d'expertise en matière d'application de la loi (le Centre)	8
Poursuites	10
L'approche progressive	11
Publication des sommaires des mesures d'application de la loi sur le site web du TMD	12
Mise en œuvre des cycles d'inspection du TMD	13
Blitz routier sur le TMD	14
Processus de rapports de suivi dans les 30 jours	15
Citernes routières avec tuyau de raccordement et réservoirs fixes installés de façon permanente sur une remorque	17
Guide des mesures d'urgence (GMU) 2020	19
Utilisation adéquate du numéro de téléphone 24 heures de CANUTEC sur les documents d'expédition de marchandises dangereuses	20
Bonne gouvernance	20

You're not alone!  
Vous n'êtes pas seuls!



## MISSION ET VISION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Par Antonella Busa

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) partage le mandat de Transports Canada (TC) qui est d'assurer un réseau de transport sûr et sécuritaire pour une économie saine et compétitive. Des réseaux de transport efficaces, sûrs et sécuritaires et les responsabilités en matière d'environnement sont des priorités importantes de l'ensemble du Ministère.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2018.

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

### Autorisation de reproduire

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

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, contacter [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca).

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

[www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm)

Pour modifier ou annuler votre inscription, veuillez communiquer avec l'éditeur au :

[TC.TDGNewsletter-NouvellesTMD.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.TDGNewsletter-NouvellesTMD.TC@tc.gc.ca)

Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

**Rédactrice en chef**  
**Bulletin de nouvelles**  
**Transport des marchandises dangereuses**  
**Direction générale**  
**du transport des marchandises dangereuses**  
**Transports Canada**  
**300, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage,**  
**Ottawa (Ontario) K1A 1J2**

## Points de contact

### Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général intérimaire

Benoit Turcotte

([benoit.turcotte@tc.gc.ca](mailto:benoit.turcotte@tc.gc.ca))

[TDG-TMD@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMD@tc.gc.ca)

### CANUTEC

Renseignements : 613-992-4624

Urgence : 613-996-6666 Téléc : 613-954-5101

1-888-CAN-UTEC (226-8832)

### Région de l'Atlantique

Dartmouth : 902-426-9461 Téléc : 902-426-6921

St. John's : 709-772-3994 Téléc : 709-772-5127

Moncton : 1 866-814-1477 Téléc : 506-851-7042

Courriel : [TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca)

### Région du Québec

514-633-3400 Téléc : 514-633-3430

Courriel : [TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca](mailto:TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca)

### Région de l'Ontario

416-973-1868 Téléc : 416-973-9907

Courriel : [TDG-TMDOntario@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDOntario@tc.gc.ca)

### Région des Prairies et du Nord

Winnipeg : 204-983-5969 Téléc : 204-983-8992

Saskatoon : 306-975-5105 Téléc : 306-975-4555

Courriel : [TDG-TMDPNR@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDPNR@tc.gc.ca)

### Région du Pacifique

New Westminster : 604-666-2955 Téléc : 604-666-7747

Kelowna : 250-491-3712 Téléc : 250-491-3710

Courriel : [TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca](mailto:TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca)

## AUTEURS / CONTRIBUTION À CETTE ÉDITION :

- **Benoit Turcotte**  
Directeur général intérimaire  
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
- **Antonella Busa**  
Conseillère en programme, Mobilisation des intervenants et partenariats  
Groupe des programmes
- **Marc Grignon**  
Directeur régional  
Sécurité et sûreté maritimes, Région du Pacifique
- **Suzanne Lessard**  
Inspectrice/Instructrice du transport des marchandises dangereuses  
Conformité et intervention
- **Jeremy Hill**  
Consultant  
Centre d'expertise en matière d'application de la loi
- **Danny Bechamp**  
Agent principal de programme  
Affaires réglementaires
- **Krista Ainslie**  
Agent des politiques et de l'économie  
Recherche et analyse de sécurité
- **Vincent Whitton**  
Inspecteur des normes et des marchandises dangereuses  
Conformité et intervention
- **Roberto Bruni**  
Conseiller principal, Éducation et sensibilisation du public  
Conformité et intervention
- **Anne Champagne**  
Conseillère en intervention d'urgence  
CANUTEC
- **Kaitlyn Lavergne**  
Conseillère en intervention d'urgence  
CANUTEC
- **Laurianne Bouchard**  
Inspectrice/Instructrice du transport des marchandises dangereuses  
Conformité et intervention
- **Stéphanie Lepage**  
Analyste principale  
Secrétariat du transport des marchandises dangereuses

C'est la raison pour laquelle le programme national du TMD fait la promotion de la sécurité publique axée sur les risques au cours du transport des marchandises dangereuses, élabore des normes et des règlements de sécurité, surveille la conformité de l'industrie et fournit des conseils d'expert (p. ex. Centre canadien d'urgence transport – CANUTEC) sur des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

En travaillant avec ses partenaires ici et à l'étranger, la Direction générale du TMD fait la promotion des normes de sécurité et les fait respecter par le biais de trois grandes activités : l'établissement de règles, la surveillance et la sensibilisation.

## Établissement de règles

L'**établissement de règles** consiste à déceler les menaces contre la sécurité publique et à faire respecter la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD) et son règlement. La Direction générale du TMD propose et met en place des lois, des règlements, des normes et des politiques stricts, selon les exigences de la Loi sur le TMD.

La Direction générale du TMD est chargée de l'administration, de l'élaboration et de la modification de la Loi sur le TMD et de son règlement. Grâce à une étroite collaboration avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux, la mise en œuvre du programme de sécurité est grandement facilitée.

## Résultats

À la suite du déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic (Québec) en juillet 2013, la Direction générale du TMD a aussitôt :

- émis des ordres exigeant des expéditeurs/importateurs de pétrole brut qu'ils procèdent à des essais de classification et des compagnies de chemin de fer, qu'elles échangent des renseignements avec les municipalités;
- collaboré de près avec l'industrie, la Fédération canadienne des municipalités, les premiers intervenants et les fonctionnaires clés des transports des États-Unis pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité;
- commencé à élaborer des mesures/actions ciblées à plus long terme pour renforcer la sécurité ferroviaire et la sécurité du TMD. Mentionnons notamment :
  - Donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports et du Bureau du vérificateur général/commissaire à l'environnement et au développement durable;
  - Apporter des changements d'ordre réglementaire et opérationnel pour mieux intervenir face aux incidents mettant en cause des liquides inflammables;
  - Travailler avec diligence afin d'améliorer tous les domaines du programme pour assurer la mise en place de régimes appropriés sur le TMD afin de protéger la sécurité publique.

## Surveillance

La **surveillance** consiste à orienter les interventions d'urgence et à limiter les répercussions des incidents mettant en cause le transport de marchandises dangereuses, à l'élaboration de politiques et à la réalisation de recherches en vue d'améliorer la sécurité. La Direction générale du TMD délivre des licences, des certificats, des enregistrements et des permis; elle mène des inspections et des activités de surveillance; et elle prend des mesures d'application de la loi lorsque les règles sont enfreintes.

L'accident tragique de Lac-Mégantic, de même que la croissance sans précédent du transport ferroviaire de pétrole brut, continuent de définir les priorités à long terme de la Direction générale du TMD.

Le programme du TMD est assorti d'un solide régime de surveillance. Celui-ci comporte des plans nationaux d'inspection qui garantissent que l'industrie respecte les lois et les règlements fédéraux. Les inspecteurs du TMD n'hésitent jamais à prendre des mesures lorsqu'ils constatent une forme quelconque de non-conformité.

## Inspections

Il importe de signaler que les inspections ne représentent qu'un élément du système de surveillance du programme du TMD. D'autres experts de TC, notamment des spécialistes en mesures correctives, des chercheurs et des ingénieurs, complètent les travaux menés par les inspecteurs du TMD.

Grâce à une capacité d'inspection et d'application de la loi qui n'a cessé de croître depuis 2013, TC a pris de nombreuses initiatives afin de renforcer la capacité d'intervention au cas où surviendraient des incidents impliquant des marchandises dangereuses. Par exemple, la Direction générale du TMD a :

- nettement amélioré la formation des inspecteurs et les documents d'orientation; conçu des outils, des processus et des procédures de suivi documentées à l'intention des inspecteurs; appuyé l'examen des activités d'inspection du transport des marchandises dangereuses; adopté un programme d'assurance de la qualité;

- actualisé les politiques et les procédures du programme de plans d'intervention d'urgence en lien avec les approbations de ces plans, et préparé des documents d'orientation améliorés à l'intention des spécialistes en mesures correctives;
- créé le Comité directeur sur la formation des premiers intervenants le 14 décembre 2016 à titre de plate-forme où les premiers intervenants peuvent enrichir leurs connaissances et leur expertise des incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables;
- demandé aux inspecteurs d'utiliser un outil national d'évaluation des risques comme fondement de leur planification des inspections axée sur les risques.

Depuis 2014–2015, TC a nettement augmenté le nombre d'inspecteurs du TMD. À l'hiver 2017–2018, le programme du TMD comptait environ 150 inspecteurs (parmi lesquels des ingénieurs et des spécialistes en mesures correctives), et il prévoit mener plus de 5 000 inspections annuelles en 2018–2019.

La Direction générale du TMD analyse constamment ses effectifs, et cherche à recruter, à former et à maintenir les effectifs dont elle a besoin pour planifier et mener des activités de surveillance efficaces.

## Sensibilisation

Les activités de **sensibilisation** ont pour but de promouvoir la sécurité et la sûreté du public et de mieux sensibiliser le public au transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au Canada.

Le programme du TMD dispense des programmes de formation à tous les inspecteurs fédéraux et à certains inspecteurs provinciaux/territoriaux. La Direction générale du TMD conçoit également des documents de sensibilisation (p. ex. la publication « **Vous n'êtes pas seuls!** ») et assure la sensibilisation à la sécurité dans plus de 60 événements par année (ce chiffre continue de croître chaque année).

## Sensibilisation à la sécurité

La Direction générale du TMD a également publié quatre **trousses de sensibilisation à la sécurité** à l'intention d'auditoires ciblés, à savoir :

1. Les premiers intervenants;
2. Les communautés/municipalités;
3. L'industrie;
4. Le grand public.

Ces trousses aident à sensibiliser les Canadiens impliqués dans le transport des marchandises dangereuses. En 2017, plus de 1 687 trousses ont été remises aux municipalités canadiennes situées le long des corridors ferroviaires et aux coordonnateurs provinciaux chargés de la diffusion du Guide des mesures d'urgence.

En outre, la Direction générale du TMD donne des présentations de sensibilisation aux premiers intervenants et aux planificateurs des mesures d'urgence :

1. pour leur expliquer les ressources de la Direction générale du TMD;
2. pour discuter du Guide de mesures d'urgence et en faire la promotion.

Chaque année, les marchandises dangereuses sont de plus en plus nombreuses à être transportées au Canada par camion, par train, par bateau et par avion. Conformément à sa vision et à sa mission, et à ses activités de réglementation, de surveillance et de sensibilisation, la Direction générale du TMD travaille d'arrache-pied pour servir l'intérêt public et garantir un réseau de transport au Canada reconnu par le monde entier comme étant sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.



*Silhouette de la tête d'une personne reliée à des bulles qui comprennent les mots suivants : éducation, surveillance, efficacité, recherche, réglementation, application de la loi, conformité, intervention, partenariats, formation, planification, sécurité, sensibilisation, outils et sécuritaire*

# UN MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Par Benoit Turcotte

J'ai l'honneur de vous présenter cette édition du Bulletin de nouvelles du transport des marchandises dangereuses (TMD). Cette édition porte essentiellement sur la surveillance et propose des articles sur les activités d'inspection et d'application de la loi de même que sur plusieurs de nos plus récentes initiatives.

La capacité du programme de surveillance a nettement augmenté depuis 2013 en ce qui a trait au nombre d'inspections et d'inspecteurs. Cette tendance à la hausse témoigne de la stabilisation du programme du TMD.

## Plan national de surveillance

Le plan national de surveillance décrit les activités de surveillance sous trois catégories :

1. Les inspections prévues, comme les inspections de conformité générale et les inspections des installations de contenants;
2. Les activités réactives, comme les inspections de suivi et les inspections non prévues;
3. Les autorisations réglementaires, comme les certificats d'équivalence, les certificats temporaires et les plans d'intervention d'urgence.

Parmi les autres moyens qui permettent d'appuyer et d'améliorer la conformité au-delà des activités d'inspection, il faut mentionner l'éducation, la formation et la sensibilisation à la sécurité.

Le processus de planification de la surveillance est régulièrement mis à jour en fonction des enjeux émergents axés sur les risques et de l'amélioration continue. Parmi les initiatives propres à cette année, mentionnons :

- l'incorporation de la notion de tolérance au risque;
- l'examen de la faisabilité d'adopter des exigences d'inscription obligatoire pour les sites de TMD;
- la création et la mise en œuvre d'une structure intégrée de gouvernance des données;
- l'établissement de normes temporelles pour bon nombre des activités visées dans le plan;
- l'amélioration du programme d'estimation de la conformité.

## Gouvernance

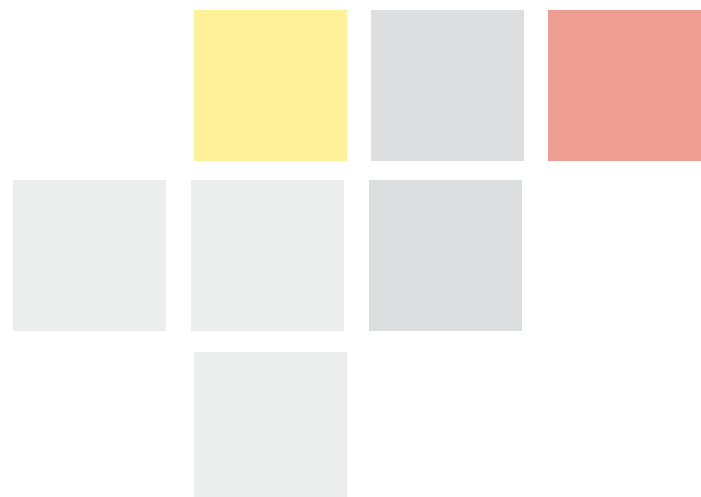
Les rapports que la Direction générale du TMD entretient avec les intervenants jouent un rôle important dans le succès du programme. On constate une représentation équilibrée d'intervenants possédant différentes compétences et qui sont membres de divers comités, sous-comités et groupes de travail.

Le Comité consultatif sur la politique générale (CCPG) a été créé en 1985 en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses afin de conseiller le ministre des Transports sur différentes questions sociales, stratégiques, et de sécurité liées au transport de marchandises dangereuses. Le CCPG formule également à l'intention du Ministère des recommandations visant à renforcer la sécurité publique et à resserrer les normes. Il se réunit deux fois par année et ses délibérations apportent à Transports Canada une contribution précieuse en vue d'améliorer le programme du TMD et la sécurité publique.

## Conclusion

En terminant, j'aimerais mentionner qu'un employé clé du programme du TMD et de l'équipe de la haute direction, Clive M. Law, est décédé à notre plus grande consternation le 10 juin 2017. Son décès a été soudain et il nous manque toujours. Vous trouverez un article à sa mémoire dans ce numéro.

J'espère que vous trouverez des renseignements qui vous seront utiles dans cette édition.



# LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES; ENQUÊTE SUR L'ACCIDENT DE LAC-MÉGANTIC

Par Marc Grignon

À la suite de l'incident ferroviaire de Lac-Mégantic, Transports Canada (TC) a mené une enquête réglementaire de 14 mois avec l'aide de la GRC, pour déterminer s'il y avait eu des infractions à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le 26 octobre 2017, TC a inculpé Irving Oil Commercial GP (Irving), par procédure sommaire, de 34 chefs d'accusation pour avoir enfreint la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*:

- 18 chefs d'accusation pour avoir omis de s'assurer de la classification exacte des marchandises dangereuses (pétrole brut) pour leur transport au Canada;
- 16 chefs d'accusation pour avoir eu du personnel non qualifié faire la demande de transport de marchandises dangereuses (pétrole brut).

Irving a plaidé coupable à tous les chefs d'accusation qui ont trait à l'importation et au transport de plus de 15 000 wagons-citernes contenant du pétrole brut (UN1267) entre novembre 2012 et juillet 2013. Les tribunaux :

- ont infligé à Irving une amende de 400 320 \$;
- ont ordonné à Irving de payer à TC la somme de 3 599 680 \$ aux termes de l'alinéa 34(1) d) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. TC doit affecter cette somme à la mise en œuvre de programme de recherches techniques portant sur l'établissement et l'amélioration des indications de danger – marchandises dangereuses, des exigences de sécurité et des normes de sécurité;
- ont ordonné à Irving de remettre à TC un plan de mesures correctives visant à remédier :
  - au manque de conformité de l'entreprise et à l'absence de procédures et de directives à l'intention du personnel;
  - au niveau rudimentaire de connaissances générales en matière de sécurité du TMD que possèdent les employés et leurs gestionnaires assumant des responsabilités relatives à la manutention, à la demande de transport et au transport de marchandises dangereuses.

Irving et le Service des poursuites pénales du Canada ont convenu de ne pas interjeter appel de la décision des tribunaux.

Le même jour, TC a également accusé la Compagnie de chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick, par procédure sommaire en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, d'avoir omis d'établir des documents d'expédition en règle :

- pour le transport de pétrole brut et
- d'avoir eu du personnel non qualifié responsable de préparer les documents d'expédition de marchandises dangereuses.

La Compagnie de chemin de fer du Sud, Nouveau-Brunswick n'a pas plaidé pour l'instant. Aux termes de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, quiconque commet une infraction encourt, sur déclaration de culpabilité, est passible :

- par mise en accusation, d'un emprisonnement maximal de deux ans;
- par procédure sommaire, d'une amende maximale de 50 000 \$ pour la première infraction et de 100 000 \$ pour chaque récidive.

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* réglementent le pétrole brut comme un liquide inflammable de classe 3.

Le fait de classer correctement les marchandises dangereuses aide les expéditeurs à :

- sélectionner le bon contenant pour le transport;
- s'assurer que leurs documents d'expédition contiennent les renseignements qui conviennent et servent à avertir les transporteurs, les destinataires, les manutentionnaires et les premiers intervenants des risques liés aux marchandises dangereuses.

L'erreur de classification du pétrole brut par Irving n'a pas causé, ni contribué à l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013, aux victimes, aux dégâts matériels et au déversement de pétrole brut dans l'environnement qui en ont résulté. Il se peut néanmoins que cela ait ralenti l'intervention des premiers intervenants qui disposaient de mauvais renseignements sur le produit.

La sécurité ferroviaire demeure la priorité absolue du ministre Garneau. Le Ministère continue de surveiller de près la sécurité ferroviaire et la sécurité du transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au Canada. TC n'hésite pas à prendre des mesures contre le non-respect des lois et des règlements.

# OUTILS D'APPLICATION DE LA LOI

Par Suzanne Lessard

Les activités d'application de la loi sont des éléments essentiels des efforts déployés par Transports Canada (TC) pour atténuer les risques pour la vie humaine, protéger les biens matériels, réduire les incidences environnementales et favoriser l'efficacité continue du réseau national de transport.

Pour sa part, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) et ses cinq bureaux régionaux cherchent à obtenir la conformité volontaire avec la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD) et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le TMD). Pour y parvenir, la Direction générale du TMD se livre à des activités de sensibilisation, d'éducation et d'application de la loi. Cet article présente les différents outils d'application de la loi dont se servent les inspecteurs du TMD pour promouvoir la sécurité publique et la conformité future.

## Cas de non-conformité

Au cours d'une inspection, les inspecteurs du TMD réagissent généralement à un cas de non-conformité en fournissant des renseignements et en exigeant de la personne (personne-physique ou entreprise) de mettre fin à l'activité non conforme tant qu'elle n'a pas pris de mesures correctives. Toutefois, dans certains cas, une intervention d'application de la loi s'impose.

Pour choisir l'intervention qui convient, les inspecteurs du TMD se servent du Cadre de décision de conformité, de l'outil d'évaluation des risques et de l'approche progressive décrite dans les politiques du Centre d'expertise en matière d'application de la loi de TC. Cette approche oblige les inspecteurs à tenir compte du risque, de l'ampleur du préjudice existant, de la diligence raisonnable, des antécédents de conformité et des intentions de la personne, ainsi que des facteurs aggravants.

## Types d'outils d'application de la loi

On trouvera ci-après une liste des outils d'application de la loi dont disposent les inspecteurs pour faire face aux cas de non-conformité et au préjudice immédiat ou au risque de préjudice et pour assurer la conformité future :

- Le **rapport d'inspection** est un document écrit des constatations d'un inspecteur au cours d'une inspection. Le rapport informe la personne des résultats de l'inspection, notamment de tout cas de non-conformité avec la Loi sur le TMD et le Règlement sur le TMD et il précise que les activités non conformes doivent cesser et que la personne doit prendre les mesures correctives qui s'imposent.
- Un **avis d'infraction** est un avertissement officiel par écrit d'une infraction à la Loi sur le TMD et au Règlement sur le TMD. Il peut aboutir à une mesure d'application de la loi plus stricte comme des poursuites judiciaires.
- Un **avis de rétention** est un ordre par écrit émis par un inspecteur aux termes du paragraphe 17(1) de la Loi sur le TMD. Son objectif est de retenir des marchandises dangereuses ou des contenants destinés à contenir ou qui contiennent des marchandises dangereuses.
- Un **avis d'ordre de prendre des mesures correctives** est un ordre par écrit émis par un inspecteur aux termes du paragraphe 17(2) de la Loi sur le TMD. Cet avis avise la personne d'un cas de non-conformité existant et lui ordonne de remédier à la situation.
- Un **avis d'ordre de ne pas importer ou de renvoyer au point de départ** est un ordre par écrit émis par un inspecteur aux termes du paragraphe 17(3) de la Loi sur le TMD. Son objectif est d'assurer que les marchandises dangereuses ou les contenants destinés à contenir ou qui contiennent des marchandises dangereuses non conformes, n'entrent pas au Canada ou soient renvoyés à leur point de départ. Au Canada, les inspecteurs du TMD utilisent cet outil d'application de la loi lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de croire que les mesures visant à remédier à un cas de non-conformité sont impossibles ou indésirables.
- Un **ordre** émis aux termes de l'article 19 de la Loi sur le TMD a pour but de remédier à un préjudice immédiat. Son but est d'empêcher tout danger pour la sécurité publique en cas de rejet effectif de marchandises dangereuses. Les inspecteurs du TMD utilisent souvent cet outil d'application de la loi lorsqu'ils se trouvent sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Ils peuvent donner l'ordre oralement ou par écrit, et la personne doit s'y conformer immédiatement.

- Les inspecteurs du TMD émettent des **contraventions** sous le régime de la *Loi sur les contraventions* et du *Règlement sur les contraventions*. Des poursuites intentées par le système de contravention plutôt que par une accusation criminelle formelle permettent à TC de remédier aux infractions mineures à la Loi sur le TMD et au Règlement sur le TMD.
- Les inspecteurs du TMD intentent des **poursuites** lorsqu'ils constatent de sérieuses infractions ou qu'une personne n'a pas pris de mesures correctives. Le Service des poursuites publiques du Canada examine les preuves pour décider si des poursuites s'imposent.
- Les inspecteurs du TMD peuvent recourir à une **révocation d'un certificat d'inscription** si le fabricant d'un contenant ou le requalificateur inscrit auprès de Transports Canada ne respecte pas ou ne peut pas systématiquement respecter les exigences des normes qui s'appliquent à un contenant.

Les inspecteurs du TMD peuvent recourir à une combinaison d'outils d'application de la loi pour intervenir de manière opportune et ponctuelle en cas de non-conformité et de préoccupations en matière de sécurité.

## Interventions face aux cas de non-conformité

La Loi sur le TMD confère également au ministre ou lui délègue d'autres pouvoirs d'intervenir adéquatement face à un cas de non-conformité avec la Loi sur le TMD ou d'atténuer un danger pour la sécurité publique.

Ces interventions consistent à :

- mettre en œuvre un plan d'intervention d'urgence (PIU);
- révoquer un PIU;
- émettre un rappel ou un avis de défectuosité pour la construction, la réparation ou la mise à l'essai de contenants;
- émettre des ordres.

Depuis les conseils verbaux officieux jusqu'aux poursuites, les inspecteurs du TMD disposent d'un vaste éventail d'outils d'application de la loi pour répondre aux préoccupations en matière de sécurité, et pour assurer et promouvoir la conformité future.

## CENTRE D'EXPERTISE EN MATIÈRE D'APPLICATION DE LA LOI (LE CENTRE)

Par Jeremy Hill

En mars 2014, Transports Canada (TC) a créé le projet d'application de la loi pour le transport multimodal (PALTM). Dans le cadre de la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté 2020, ce projet vise à améliorer la sécurité et la sûreté du réseau de transport grâce à un régime d'application de la loi plus fort, plus rigoureux et plus ponctuel dans l'ensemble du Ministère.

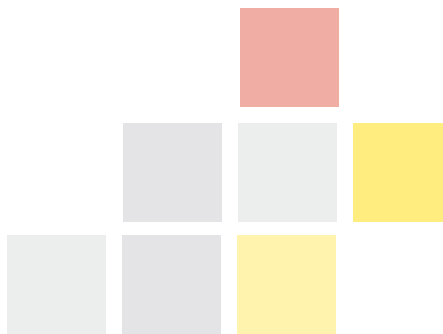
Après de multiples consultations, le comité directeur du PALTM a publié la politique d'application de la loi de TC. Peu de temps après, TC a établi le Centre d'expertise en matière d'application de la loi (le Centre).

### Qu'est-ce que le Centre?

Les employés du Centre d'expertise en matière d'application de la loi mettent leur expertise en la matière à la disposition des inspecteurs et des enquêteurs sur le terrain. Le rôle premier du Centre consiste à fournir une aide spécialisée efficace et ponctuelle aux inspecteurs et aux enquêteurs de TC, aux spécialistes en mesures correctives, aux ingénieurs, aux gestionnaires et à d'autres employés, à propos de toutes les questions qui ont trait à l'application de la loi. Le Centre est assujéti à des normes, ce qui l'oblige à fournir les bons conseils, au bon moment, aux bonnes personnes dans un cadre opérationnel.

Ces conseils consistent à élaborer des normes d'application de la loi, à publier des bulletins de nouvelles ciblés et à fournir des conseils propres à un dossier. Le Centre :

- élabore et annonce les normes, les politiques, les programmes et les services d'application de la loi;
- favorise l'efficacité nationale en matière d'application de la loi grâce à des directives stratégiques, des instructions de travail et des pratiques sur les normes;
- représente TC devant le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC);
- apporte un appui essentiel sur la gestion des cas;
- assure une capacité de pointe au cours des événements majeurs.





## Qui fait partie du Centre?

Les employés du Centre sont des inspecteurs, des enquêteurs et d'anciens employés aguerris du ministère de la Justice qui se concentrent sur les questions propres à l'application des règlements. Même si son historique est relativement court, ses membres comprennent certains des employés d'application des règlements les plus aguerris de TC et sans doute même de l'ensemble du gouvernement du Canada! Le Centre a également directement accès à plus de 30 inspecteurs et enquêteurs aguerris qu'il peut mobiliser dans tout le Canada et qui font partie de l'équipe d'appoint afin d'intervenir face aux événements majeurs ou graves d'application de la loi.

Les agents de TC qui font face, observent ou apprennent la survenue d'un comportement non conforme, qui présente activement et actuellement une menace ou qui cause un préjudice ou une menace de préjudice, sont investis du pouvoir, et dans certains cas, de l'obligation d'agir. Ils peuvent avoir un besoin immédiat de conseils opportuns. Tout comme les experts de CANUTEC prodiguent des conseils immédiats pour répondre à un besoin de sécurité immédiat, les experts du Centre fournissent des conseils immédiats sur l'application de la loi par courriel ou par téléphone.

Par exemple :

- Dans les situations qui donnent lieu à des préoccupations en matière de sécurité, de sûreté ou d'environnement sans pour autant prouver clairement un comportement non conforme, mais où les règlements autorisent les agents de TC à intervenir pour empêcher que le risque de préjudice ne survienne ou n'augmente, ces derniers peuvent solliciter les conseils ponctuels du Centre directement par courriel ou par téléphone.
- Pour les mesures d'application de la loi opérationnelles qui nécessitent d'importantes activités de planification et de préparation (p. ex. l'appui d'une ordonnance de production ou d'un mandat de perquisition, la planification d'enquêtes et d'entrevues), les agents de TC peuvent faire appel à la capacité du Centre pour examiner et appuyer directement la préparation de documents d'application de la loi.

## Normalisation de l'application de la loi

Le Centre est également chargé d'élaborer des normes multimodales d'application de la loi et des documents d'orientation. Une ressource précieuse que le Centre a préparée et publiée, est connue sous l'appellation du Manuel du Centre. Rédigé avec la précieuse collaboration du personnel d'application de la loi de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ce manuel des pratiques exemplaires d'application des règlements est l'un des tout premiers outils que consultent les spécialistes de l'application de la loi de TC. Il fixe les normes d'application de la loi de TC à propos de nombreux points décisionnels essentiels, y compris les normes sur :

- la réduction immédiate des préjudices – l'outil d'évaluation des risques;
- la sélection des instruments et du montant des sanctions – approche progressive;
- les avis de préparation d'une infraction;
- les transitions – préoccupations en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement, inspections et enquêtes;
- les poursuites par procédure sommaire et les actes criminels;
- les renseignements visant à obtenir un mandat de perquisition, les ordonnances de production et la demande;
- les entrevues de témoins et de suspects;
- la prise de notes par un agent;
- l'exécution d'un mandat de perquisition;
- la collecte, la conservation et le contrôle des preuves et des biens matériels;
- la préparation de rapports de cas;
- les principes majeurs de la gestion des cas.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter notre site web : [Programme du transport des marchandises dangereuses](#).



# POURSUITES

Par Marc Grignon

Les poursuites sont l'un des nombreux instruments que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada met à la disposition de ses inspecteurs, pour faire respecter la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD) et son règlement.

Les inspecteurs du TMD ont recours à des poursuites quand :

- les cas de non-conformité sont si graves qu'ils présentent un danger appréciable et manifeste pour le public, ou qu'ils menacent sérieusement l'environnement;
- un présumé contrevenant a délibérément fourni des renseignements erronés, ou a intentionnellement ignoré les dispositions de la Loi et de son règlement.

## Enquête et infractions présumées

Lorsqu'ils enquêtent sur des infractions présumées ou des incidents de transport où des personnes et des organismes sont assujettis à la Loi sur le TMD, les inspecteurs du TMD peuvent également tenir compte des antécédents de la personne en matière de conformité pour déterminer si des poursuites constituent l'action la plus appropriée.

À titre de ligne directrice, les inspecteurs du TMD tiennent toujours compte des situations suivantes lorsqu'ils déterminent s'il convient de recommander des poursuites au Service des poursuites publiques du Canada :

- Il y a un lien direct entre une infraction à la Loi, et :
  - la mort ou les blessures graves d'une personne;
  - un préjudice ou un risque grave pour l'environnement, la vie humaine ou la santé.
- Le contrevenant présumé :
  - a caché ou tenté de cacher des renseignements se rapportant à l'infraction;
  - a sciemment fourni des renseignements erronés ou induisant en erreur;
  - a empêché l'inspecteur de s'acquitter de ses responsabilités en vertu de la Loi sur le TMD;
  - continue à ne pas respecter la Loi en ne tenant apparemment aucun compte d'autres inspections et avis d'infraction;
  - a délibérément ignoré un ordre et un avis de rétention.

Une fois que les inspecteurs du TMD ont enquêté sur une infraction présumée et décidé de recommander des poursuites, ils :

- préparent un rapport à l'intention d'un procureur de la Couronne et recommandent des chefs d'accusation;
- soumettent les preuves et les renseignements qu'ils ont recueillis au cours de l'enquête.

Si le procureur de la Couronne présente des chefs d'accusation devant les tribunaux, il divulguera ces renseignements à l'avocat du contrevenant.

## Décision d'intenter des poursuites

Dans l'exercice de ses fonctions et responsabilités, le procureur de la Couronne doit avoir suffisamment de preuves et déterminer si elles servent le mieux les intérêts du public avant de porter l'affaire devant les tribunaux. C'est la raison pour laquelle les inspecteurs du TMD font preuve de diligence lorsqu'ils mènent des enquêtes. Toute recommandation d'intenter les poursuites doit comporter :

- des preuves à l'appui des faits;
- des renseignements objectifs et complets.

## Condamnation

Les personnes et les organismes dont l'affaire est traduite devant un tribunal sont passibles de sanctions sous la forme d'amendes, d'incarcération ou d'autres mesures que le tribunal peut estimer nécessaires. Par exemple :

- En vertu du paragraphe 33 (2) de la Loi sur le TMD : Quiconque commet une infraction visée au paragraphe 33 (1) encourt, sur déclaration de culpabilité :
  - par mise en accusation, un emprisonnement maximal de deux ans;
  - par procédure sommaire, une amende maximale de 50 000 \$ pour la première infraction et de 100 000 \$ pour chaque récidive.
- L'article 34 de la Loi sur le TMD confère à un juge le pouvoir de prendre les mesures suivantes, par ordonnance :
  - interdire l'exercice d'activités régies par la présente Loi;
  - ordonner la compensation, qui peut consister à mettre en œuvre des programmes de recherches techniques portant sur l'établissement et l'amélioration des indications de danger – marchandises dangereuses, des exigences de sécurité et des normes de sécurité.

Bien que les inspecteurs du TMD doivent juger de chaque situation en fonction des circonstances du délit immédiat, il est dans leur intérêt de toujours bien documenter leurs constatations au cours des inspections de surveillance. Il est également dans l'intérêt des personnes et des organismes de respecter les dispositions de la Loi sur le TMD et de son règlement, étant donné que les résultats des inspections peuvent jouer un rôle déterminant pour savoir si des poursuites sont la meilleure façon de régler le présumé délit.

# L'APPROCHE PROGRESSIVE

Par Jeremy Hill

Par approche progressive, on entend le fait de choisir les instruments d'application de la loi et les sanctions qui cadrent avec la gravité et les conséquences d'un comportement non conforme, mais qui néanmoins incitent ou invitent le contrevenant à s'y conformer et à demeurer conforme.

## Choix des mesures d'application de la loi

Les agents de Transports Canada (TC) se sont vu déléguer le pouvoir de faire appliquer certains règlements et lois. Même s'il y a de légères différences entre les pouvoirs et les programmes, il y a des éléments communs au moment de choisir et d'utiliser les outils d'application de la loi.

Les **cinq** outils d'application de la loi les plus courants sont :

1. des **conseils verbaux officieux**, par lesquels un agent de TC invite un présumé contrevenant à se conformer aux exigences et lui fournit des renseignements ainsi que des conseils sur la façon de procéder;
2. un **avertissement par écrit**, par lequel un agent de TC attire l'attention d'un présumé contrevenant sur un comportement non conforme particulier et lui explique qu'à défaut de respecter les exigences, il s'expose à des sanctions plus graves comme un avis de prendre des mesures correctives;
3. une **sanction administrative pécuniaire (SAP)**, grâce à laquelle un agent de TC signifie à un contrevenant un avis officiel d'infraction qui mentionne l'infraction et la sanction pécuniaire qui va de pair. L'objectif est de dénoncer le comportement et d'encourager la conformité future (dans le contexte du transport des marchandises dangereuses (TMD), cela est possible lorsque l'infraction est également une infraction à une loi modale comme la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur l'aéronautique*);
4. la **suspension ou l'annulation d'un certificat d'exploitation**, par laquelle un agent de TC signifie à un contrevenant un avis selon lequel le ministre a décidé de modifier, de suspendre ou d'annuler le permis d'exploitation du contrevenant (dans le contexte du TMD, cela est possible lorsque l'infraction est également une infraction d'une loi modale comme la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la *Loi sur l'aéronautique*);
5. des **poursuites**, grâce auxquelles TC intente des poursuites criminelles sous forme d'une procédure sommaire ou d'une condamnation, qui assujettit le contrevenant à un procès criminel ou même peut-être à une amende ou à une peine d'emprisonnement.

## Reflet de la jurisprudence

Dans le cas **R. c. Buffalo Airways**, il avait été demandé au tribunal de déterminer la sentence qui convenait pour le transporteur aérien accusé. Il avait plaidé coupable à trois violations du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, qui avaient eu lieu du 3 mars au 5 mai 2012. Il avait effectué 27 livraisons de combustible à deux camps miniers différents

et il avait utilisé des réservoirs trop grands. Chaque vol a transporté plus de 9 200 L de carburant diesel. Buffalo Airways n'avait pas apposé sur ses réservoirs des indications de danger – marchandises dangereuses lors de ces livraisons et il n'avait pas rempli des documents correspondants pour les vols de retour, pour indiquer que des marchandises dangereuses (carburant résiduel) étaient transportées.

L'amende liée à ces violations est d'un maximum de 50 000 \$ pour une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, dans le cas d'une première infraction. La Couronne a recommandé une sanction totale de 200 000 \$, y compris 50 000 \$ en amende directe et 150 000 \$ à verser à TC en vue de la réalisation de recherches sur l'établissement et l'amélioration des indications de danger – marchandises dangereuses, des exigences de sécurité et des normes de sécurité. Le défendeur a proposé une amende de 17 500 \$ à 30 000 \$ et a suggéré une ordonnance de probation ou une ordonnance d'un autre type en vertu de l'alinéa 34(1)d) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Pour déterminer l'approche à adopter pour le prononcé de la sentence, **la juge s'est penchée sur le montant que l'entreprise n'était pas disposée à payer pour être conforme et de ne plus commettre d'infractions**. En imposant une amende de 55 000 \$, le juge a écrit :

« **Le but d'une loi de ce type est la modification du comportement de la société; le principal objectif d'une sentence imposée à une société pour une infraction liée au bien-être public consiste à garantir la conformité immédiate et future avec les lois et les règlements.** Les objectifs secondaires sont notamment la dissuasion, la dénonciation, la punition et la réhabilitation. »

Les agents de TC appliquent exactement la même logique lorsqu'ils choisissent un instrument d'application de la loi. Ils procèdent à un examen systématique de trois éléments importants :

- Gravité du cas de « non-conformité », telle qu'exprimée dans la loi ou le règlement;
- Gravité du cas de non-conformité tel qu'il a été commis;
- Caractéristiques de la partie non conforme.

## Pour en savoir plus

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter notre site web : **Programme du transport des marchandises dangereuses**.

# PUBLICATION DES SOMMAIRES DES MESURES D'APPLICATION DE LA LOI SUR LE SITE WEB DU TMD

Par Danny Bechamp

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) publie désormais une liste des entreprises et des particuliers contrevenants sur son site web, « **Sommaires des mesures d'application de la loi du TMD** ».

Fondée sur le modèle des directions générales de l'Aviation civile, de la Sécurité ferroviaire et de la Sécurité maritime de Transports Canada (TC), cette liste est publiée dans le but de dissuader les actes répréhensibles et d'accroître la sensibilisation du public.

## Types de délits

- Les **délits d'entreprise** sont ceux qu'une entreprise commet et contre lesquels on prend des mesures d'application de la loi;
- Les **délits des particuliers** sont ceux que l'employé d'une entreprise ou un individu commet, contre lesquels nous prenons des mesures d'application de la loi (sans prendre de mesures contre l'entreprise).

## Sommaires des mesures d'application de la loi

Les « **sommaires des mesures d'application de la loi du TMD** » répertorient les cas de non-conformité qui ont été commis ainsi que les mesures d'application de la loi qui en découlent. Ceux-ci sont publiés dans les cas suivants :

- Un contrevenant présumé se voit signifier :
  - un avis de rétention;
  - un avis d'ordre de prendre des mesures correctives;
  - un avis d'ordre de ne pas importer ou de renvoyer au point de départ;
  - une lettre révoquant son certificat d'inscription;
  - une contravention.
- Un tribunal estime que le contrevenant est coupable d'une infraction.

Pour obtenir des renseignements plus précis sur les mesures d'application de la loi, veuillez lire l'article consacré aux outils d'application de la loi dans le présent bulletin.

## Affichage des infractions

Les noms des sociétés constituées ne sont affichées (p. ex. ABC inc.) qu'après :

- que leur certificat d'inscription est révoqué;
- qu'une contravention est émise;
- qu'un tribunal a jugé qu'une entreprise ou un individu était coupable d'une infraction.

Pour se conformer aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, le nom d'une personne ou tout autre renseignement personnel susceptible de l'identifier doivent être exclus du texte. Cela englobe, sans toutefois s'y limiter, le type de moyen de transport/contenant et/ou le lieu exact de l'infraction. Dans la plupart des cas, le nom du contrevenant indiquera tout simplement « **Contrevenant non divulgué** ».

**Remarque :** Si un présumé contrevenant interjette appel avec succès d'une contravention ou d'une poursuite devant un tribunal, l'infraction et la mesure d'application de la loi seront supprimés de la liste des sommaires des mesures d'application de la loi de TC.

## Comment consulter les mesures d'application de la loi de TC

Vous pouvez consulter les listes des sommaires des mesures d'application de la loi de TC ici même :

PROGRAMME	SOMMAIRES DES MESURES D'APPLICATION DE LA LOI DE TC
TMD	<a href="http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/sommaires-mesures-application-loi.html">www.tc.gc.ca/fra/tmd/sommaires-mesures-application-loi.html</a>
Aviation civile	<a href="http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/normes-applicationdelaloi-publications-menu-2963.htm">www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/normes-applicationdelaloi-publications-menu-2963.htm</a>
Sécurité ferroviaire	<a href="http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/securiteferroviaire-569.htm">www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/securiteferroviaire-569.htm</a>
Sécurité maritime	<a href="http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-caa-rmaa-menu-1745.htm">www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/sraq-caa-rmaa-menu-1745.htm</a>



# MISE EN ŒUVRE DES CYCLES D'INSPECTION DU TMD

Par Krista Ainslie

Le programme du transport des marchandises dangereuses (TMD) a pour but d'accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses par tous les moyens de transport au Canada. Un élément clé de ce programme réside dans le recours aux inspections pour surveiller et évaluer le respect de la Loi et le Règlement sur le TMD. À partir du 1<sup>er</sup> avril 2017, une nouvelle façon de planifier les inspections a été adoptée, laquelle suit un cycle d'inspection qui repose sur le niveau de risque. Le plan est d'inspecter chaque site connu ayant des marchandises dangereuses et les installations de contenants dans un délai raisonnable, en accordant la priorité aux sites et aux installations qui présentent les plus hauts risques.

## Qu'est-ce qu'une installation de contenants?

Une installation ou un autre fournisseur de services enregistré auprès de Transports Canada pour fabriquer, monter, retester ou réparer des contenants utilisés pour le transport des marchandises dangereuses selon la norme de sécurité des contenants qui s'applique.

## Qu'est-ce qu'un site de TMD?

Une entité commerciale au Canada qui manutentionne, demande de transporter, transporte ou importe des marchandises dangereuses.

## Processus de planification des inspections

Avant qu'une inspection n'ait lieu, la Direction générale du TMD se livre à un exercice de planification et de priorisation axé sur les risques. Cet exercice permet une meilleure affectation des ressources. Le processus de planification des inspections souligne toutes les étapes qu'il faut suivre avant qu'une inspection n'ait lieu :

1. Déterminer le nombre d'activités d'inspection que les inspecteurs peuvent mener. Ce chiffre (qui dépasse 5 000 inspections par année) fluctue en fonction du nombre d'inspecteurs du TMD;
2. Déterminer la répartition des inspections entre les sites de TMD et les installations de contenants.  
**Remarque:** Au moins 5 % des inspections visent les installations de contenants;
3. Attribuer une catégorie de risque à tous les sites de TMD et aux installations de contenants. Il y a quatre catégories de risque : très élevé, élevé, moyen et faible. Deux modèles distincts servent à déterminer le niveau de risque de chaque site connu de TMD et de chaque installation de contenants. Ces modèles tiennent compte de nombreux facteurs, comme les antécédents de conformité, les antécédents d'incidents, la densité de population,

le statut du détenteur d'un plan d'intervention d'urgence, l'inscription de la nouvelle installation et les antécédents d'intervention. Une note de risque n'est pas immuable. Elle est mise à jour au moins une fois par année, pour tenir compte des nouveaux renseignements sur les risques;

4. Déterminer la répartition des inspections prévues et des inspections réactives. Près de 20 % des inspections sont de type réactif, ce qui permet à la Direction générale du TMD de s'assurer que des ressources sont disponibles pour tenir compte des risques ou des problèmes qui surviennent durant l'année;
5. Déterminer les activités d'inspection obligatoires. Cela englobe les sites sélectionnés pour faire l'objet d'une campagne d'inspection ciblée ou pour un programme d'estimation de la conformité du TMD (qui sélectionne de manière aléatoire les sites soumis à une inspection pour établir une mesure valable sur le plan statistique de la conformité de l'industrie);
6. Sélectionner les sites et les installations qui doivent faire l'objet d'une inspection par région. Bien que les cycles d'inspection généraux doivent être respectés, les paramètres qui dépassent le classement des risques peuvent avoir des conséquences sur l'ordre dans lequel les inspecteurs mènent des inspections, comme les distances de trajet, les contraintes budgétaires et la proximité d'autres lieux prioritaires.

## Cycles d'inspection axés sur les risques

La catégorie de risque attribuée aux sites de TMD et aux installations de contenants décidera de la fréquence des inspections. La priorisation selon le risque garantit que les sites et les installations à très haut risque et à haut risque feront l'objet d'inspections plus régulières, tout en garantissant que les inspecteurs peuvent inspecter d'autres sites et installations dans un délai raisonnable.

Le tableau ci-après présente les cycles d'inspection axés sur les risques pour les sites de TMD et les installations de contenants :

NIVEAU DE RISQUE	CYCLE D'INSPECTION POUR LES SITES DE TMD	CYCLE D'INSPECTION POUR LES INSTALLATIONS DE CONTENANTS
Très élevé	1 an	1 an
Élevé	2 ans	3 ans
Moyen	5 ans	8 ans
Faible	8 ans	10 ans

## Avantages

Cette nouvelle méthode de planification des inspections présente des avantages, comme le fait d'être capable :

- de prioriser les inspections en fonction de données plus fiables;
- d'adapter le plan d'inspection en fonction des nouveaux renseignements, et d'offrir une certaine souplesse pour mener des inspections réactives;
- d'améliorer la façon dont les ressources sont attribuées;
- d'améliorer la prévision et la maîtrise des coûts.

Nous sommes résolus à protéger la sécurité du public en inspectant régulièrement les sites et les installations de TMD.

## BLITZ ROUTIER SUR LE TMD

Par Vincent Whitton

Les partenariats sont un élément essentiel de l'objectif général du blitz routier sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada (TC). Chaque année, les inspecteurs du gouvernement fédéral assistent au blitz routier sur le TMD pendant une semaine afin d'aider les inspecteurs provinciaux et territoriaux en fournissant une expertise supplémentaire en la matière en ce qui concerne le TMD par la route. Au cours de cette semaine, tous les inspecteurs participants sont en mesure :

- de se concentrer sur le réseautage avec d'autres inspecteurs désignés;
- d'appliquer une méthode uniforme en ce qui concerne l'application :
  - du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;
  - de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*;
  - de toute autre loi sur le transport routier;
- d'assurer une sensibilisation publique aux chauffeurs;
- de permettre la notoriété des cas de non-conformité que l'on découvre sur la route.

En fournissant un point de vue national sur les situations que l'on rencontre sur les routes du Canada, le blitz routier sur le TMD aide à mieux sélectionner une méthode d'application de la loi axée sur les risques et à favoriser de

meilleures relations de travail avec les agents de surveillance des véhicules commerciaux à l'échelle nationale.

## Efforts conjoints

Le Groupe de travail national sur la conformité (GTNC) tient lieu de tribune aux provinces/territoires pour collaborer avec TC afin d'atteindre l'objectif commun qu'est la sécurité du transport des marchandises dangereuses au Canada (pour plus de renseignements, veuillez lire l'article « Bonne gouvernance » dans ce bulletin). Grâce à la collaboration entre les membres durant les réunions du GTNC, le blitz routier sur le TMD tient lieu de plate-forme qui permet d'évaluer les tendances que les agents de surveillance des véhicules commerciaux et les inspecteurs fédéraux découvrent grâce aux données recueillies.

Parmi certaines des données recueillies, mentionnons :

- les catégories de marchandises dangereuses manutentionnées, offertes au transport et/ou importées;
- les numéros UN que l'on rencontre le plus couramment;
- les exigences des plans d'intervention d'urgence;
- si la compagnie a un certificat d'équivalence (un permis).

Durant le blitz routier sur le TMD de 2016, plus de 400 inspecteurs provinciaux et territoriaux du Canada ont inspecté près de 1 700 véhicules à l'échelle nationale.

Le blitz routier sur le TMD de 2017 s'est déroulé durant la semaine du 26 au 29 septembre avec des constatations semblables à travers le Canada. 1 568 véhicules ont été inspectés, 1 370 contenaient des marchandises dangereuses et 273 infractions ont été relevées.



Un inspecteur du TMD tenant un bloc-notes positionné debout à côté d'un camion-citerne affichant une plaque UN1203

# PROCESSUS DE RAPPORTS DE SUIVI DANS LES 30 JOURS

Par Krista Ainslie

## Exigences relatives aux rapports

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) estime qu'une entreprise n'est pas conforme si elle omet de satisfaire aux exigences relatives aux rapports aux termes de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement sur le TMD). La partie 8 du Règlement sur le TMD fait état des exigences relatives aux rapports que chaque personne doit respecter si un incident mettant en cause des marchandises dangereuses se produit. Dans les modifications apportées à la partie 8, en 2016, trois niveaux de rapports pour le transport routier, ferroviaire et maritime ont été adoptés (dont chacun est assujéti à des critères particuliers) :

- le **niveau 1** est un **rapport d'urgence** à l'intention des administrations locales, vraisemblablement un appel au 911;
- le **niveau 2** est un **rapport de rejet ou de rejet appréhendé** adressé à CANUTEC, au destinataire des marchandises dangereuses, à la Commission canadienne de sûreté nucléaire et/ou à la Garde côtière canadienne;
- le **niveau 3** est un **rapport de suivi dans les 30 jours** adressé au Directeur général du TMD dans les 30 jours suivant un rapport de rejet ou de rejet appréhendé.

Pour la liste complète des critères, veuillez visiter notre page web : [www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie8-379.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie8-379.htm)

**Veuillez noter qu'il existe également des exigences relatives aux rapports pour le mode aérien et pour certains incidents liés à la sécurité.**

## Processus amélioré de rapports d'incident – niveau 3

L'information du rapport de suivi dans les 30 jours aide à déterminer la cause effective du rejet. En fournissant ce renseignement, les analystes des accidents de la Direction générale du TMD sont davantage en mesure de contribuer à la prévention d'incidents similaires. Les données recueillies permettent de mieux surveiller et remédier à ces situations au cours du transport de marchandises dangereuses. Ces données sont essentielles, car elles permettent aux analystes de savoir ce qui s'est réellement passé au cours d'un incident en plus de fournir des chiffres concrets qui favorisent la prise de décisions.

En 2014, l'équipe des accidents a participé à un exercice pour simplifier, harmoniser et éliminer le dédoublement de ses travaux. Il en est résulté un nouveau processus qui se concentre sur les premières communications avec l'industrie. L'équipe des accidents adresse des directives et des formulaires aux entreprises dans les jours qui suivent l'incident pour qu'elles prennent conscience de la responsabilité qui leur incombe de rédiger un rapport.

Par le passé, les analystes des accidents communiquaient avec les entreprises une fois qu'elles devenaient non-conformes. Le fait d'être proactif et de prioriser les communications précoces augmente la conformité et la qualité des renseignements dans un rapport de suivi dans les 30 jours en plus de permettre aux inspecteurs de s'attaquer aux domaines de non-conformité.

## Étapes du processus

Si un rapport de niveau 3 est nécessaire, les analystes des accidents qui font partie de l'équipe des accidents du TMD :

- contrevérifient de multiples sources de données;
- créent un dossier électronique;
- envoient un courriel de rappel dans les jours qui suivent l'incident;
- envoient un courriel de non-conformité si l'entreprise reste non-conforme au bout de 30 jours;
- produisent et envoient un rapport trimestriel aux inspecteurs régionaux du TMD pour qu'ils règlent les problèmes de non-conformité.

Après que le Directeur général du TMD a reçu un rapport de suivi dans les 30 jours, les analystes des accidents actualisent les dossiers électroniques pour qu'ils reflètent les changements intervenus dans les renseignements préliminaires. Les tendances sont identifiées par les rapports trimestriels internes établis par les membres de l'équipe des accidents. Ces rapports analysent les données des rapports de suivi dans les 30 jours et fournissent à la Direction générale du TMD des renseignements sur les éventuels problèmes émergents. La Direction générale du TMD ferme un dossier d'incident à tout moment du processus une fois qu'un rapport de suivi dans les 30 jours dûment rempli est reçu. Les problèmes décelés par ces rapports trimestriels sont résolus par les inspecteurs qui prennent les bonnes mesures d'application de la loi.

**Veuillez consulter l'article sur l'Approche progressive dans ce bulletin pour d'autres précisions.**

## Qu'est-ce qu'un rapport de suivi dans les 30 jours dûment rempli?

Un rapport de suivi dans les 30 jours dûment rempli contient tous les renseignements figurant dans le Règlement sur le TMD aux [articles 8.7](#) (Transport routier, ferroviaire et maritime) et/ou [8.12](#) (Transport aérien).

Si un incident se produit et vous oblige à soumettre un rapport de suivi dans les 30 jours, les analystes du TMD vous envoient un courriel de rappel pour vous informer de vos responsabilités. Un courriel de rappel comporte :

- un formulaire de rapport de suivi dans les 30 jours;
- un modèle de contenant;
- un guide visant à rendre compte des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses;
- des documents supplémentaires (une dénégalion de responsabilité, la partie 8 du Règlement sur le TMD, des articles).

L'application de la partie 8 du Règlement sur le TMD peut également être faite par des inspecteurs alors qu'ils se livrent à des inspections.

### Comment nous contacter

La Direction générale du TMD est ici pour vous aider! Les analystes des accidents sont là pour répondre à vos questions ou vos préoccupations.

### Si vous tenez à recevoir des courriels de rappel :

- Faites-nous savoir qui vous êtes et nous saisisons vos coordonnées dans notre système électronique. Contactez l'équipe des accidents à l'adresse [dor-rcd@tc.gc.ca](mailto:dor-rcd@tc.gc.ca).

### Si vous ne pouvez pas recueillir tous les renseignements exigibles dans les 30 jours :

- Nous vous recommandons de nous envoyer les renseignements que vous avez **avant** l'expiration des 30 jours et de nous expliquer votre situation dans un courriel. Tenez-nous au courant de quand vous vous attendez à recevoir les renseignements manquants.

### Si vous avez besoin de conseils sur la manière de remplir le formulaire :

- Utilisez notre [Guide pour la déclaration des incidents impliquant des marchandises dangereuses](#) ou adressez vos questions directement par courriel à l'équipe des accidents à l'adresse [dor-rcd@tc.gc.ca](mailto:dor-rcd@tc.gc.ca).

### Si vous avez besoin de modifier votre rapport de suivi dans les 30 jours :

- Soumettez à nouveau le formulaire avec les renseignements mis à jour.

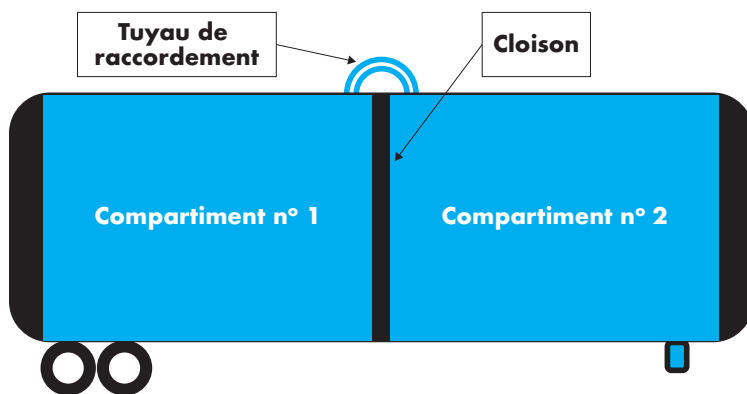


# CITERNES ROUTIÈRES AVEC TUYAU DE RACCORDEMENT ET RÉSERVOIRS FIXES INSTALLÉS DE FAÇON PERMANENTE SUR UNE REMORQUE

Par Roberto Bruni

## Citernes routières avec tuyau de raccordement

Transports Canada (TC) a récemment appris que certaines citernes routières ont été fabriquées avec une cloison et un tuyau de raccordement (qu'on appelle également une conduite d'équilibrage). Ces citernes routières servent généralement au transport de pétrole brut, mais elles peuvent également servir au transport d'autres marchandises dangereuses. Comme l'illustre l'image ci-dessous, un tuyau de raccordement relie deux compartiments séparés par une cloison. La plaque d'identification en métal de ces citernes routières indique la présence de deux compartiments ou plus. En raison du fait que les deux compartiments sont interconnectés, la citerne routière est considérée comme un seul compartiment et elle n'est donc pas conforme aux normes CSA<sup>1</sup> B620 et B621.



Bien que techniquement il y ait deux compartiments, en pratique, il n'existe aucun moyen d'isoler chaque compartiment. Ainsi,

1. différentes marchandises dangereuses pourraient accidentellement se mélanger par l'entremise du tuyau de raccordement;
2. le tuyau de raccordement transforme une citerne routière en une citerne à compartiment unique.

C'est la raison pour laquelle TC avise le milieu réglementé de **retirer** les citernes routières non conformes munies d'un tuyau de raccordement **du transport de marchandises dangereuses** tant qu'elles ne sont pas conformes, et qu'on ne peut pas procéder à leur essai sous pression conformément aux normes CSA B620 et B621.

Veuillez noter que les citernes routières munies d'un tuyau de raccordement **sont réputées conformes** lorsque la plaque d'identification en métal indique un seul compartiment.

Pour plus de renseignements, veuillez vous adresser à : [TDG-TMD@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMD@tc.gc.ca).

## Réservoirs fixes installés de façon permanente sur une remorque

TC a appris que certaines compagnies de distribution de propane transportent du gaz de pétrole liquéfié (GPL) dans des réservoirs fixes installés de façon permanente sur une remorque (c.-à-d. boulonnés ou soudés). Dans la plupart des cas, les compagnies :

- livrent ces réservoirs fixes à des chantiers de construction ou à des champs d'agriculteurs;
- laissent les réservoirs fixes sur la remorque pour être utilisés sur le chantier et les enlèvent lorsqu'ils ne sont plus nécessaires.

TC a informé l'industrie que le transport de GPL (p. ex. du propane) dans des réservoirs fixes installés de façon permanente sur une remorque n'est pas conforme à la Loi ou au Règlement sur le TMD ainsi qu'aux normes CSA B620 et B622.

Pour transporter du propane et d'autres types de GPL, les **citernes routières** (par exemple, TC 331) doivent être fabriquées conformément à la norme CSA B620.

En revanche, les **réservoirs fixes** doivent être fabriqués de manière à être conformes à la norme CSA B51. La Direction générale du TMD a constaté dernièrement que les réservoirs fixes installés de façon permanente sur une remorque ne sont pas conformes aux exigences d'un réservoir amovible TC 51 ou d'une citerne routière TC 331. Cela s'explique par le fait que les réservoirs fixes **ne sont pas conçus pour transporter** des marchandises dangereuses, mais plutôt pour **les stocker** dans un lieu fixe.



Réservoir fixe chargé sur une remorque

<sup>1</sup> Association canadienne de normalisation

Les transporteurs ne peuvent transporter un réservoir fixe selon les exigences de la norme CSA B622 que s'ils respectent toutes les conditions énumérées à la clause 6.3, dans l'exigence particulière (EP) 24. Le réservoir fixe doit :

- être conforme à la norme CSA B51;
- être vidé autant que possible;
- ne pas contenir du GPL d'un volume supérieur à 5 % de sa capacité volumétrique.

L'EP 24 a pour but de prévenir TC d'avoir à délivrer des certificats d'équivalence (CE) pour le déplacement des réservoirs fixes quand :

- les usagers n'en ont plus besoin sur place;
- les propriétaires doivent déplacer les réservoirs fixes vides vers une installation autorisée pour les requalifier.

Avant que l'EP 24 n'entre en vigueur, TC devait émettre un CE pour chaque mouvement périodique. Néanmoins, l'EP 24 a été établie pour le mouvement **périodique** (rare) des réservoirs fixes remplis de moins de 5 % de leur capacité volumétrique.

Alors que TC a émis un CE pour autoriser le transport des réservoirs « fixes » qui contiennent plus de 5 % de propane, ces CE interdisent d'installer de façon permanente le réservoir fixe sur un châssis ou une remorque (voir images ci-dessous).



Image 1



Image 2

TC considère que les réservoirs fixes installés sur une remorque sont des « citernes routières » étant donné :

- qu'il est manifeste que l'unique but de la remorque est de transporter le réservoir fixe d'un lieu à un autre, même si le réservoir est rempli à moins de 5 %;
- que si le réservoir est retiré de la remorque, celui-ci ne peut servir à aucune autre fin étant donné qu'il n'est pas pourvu d'une aire de chargement.

C'est la raison pour laquelle toutes les configurations de réservoir fixe et de remorque doivent être **conformes à toutes les exigences de la norme CSA B620** qui s'applique aux citernes routières TC 331.

Ces types de transport doivent être conformes **immédiatement**.

**Remarque :** Les inspecteurs fédéraux, provinciaux et territoriaux surveilleront la problématique et prendront les mesures d'application de la loi qu'il faut pour remédier à la situation.

Transports Canada a signalé la question à l'Association canadienne du propane et à l'Association québécoise du propane pour qu'elles puissent informer leurs membres de ce cas de non-conformité et du besoin de se conformer immédiatement aux normes CSA.

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à : [TDG-TMD@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMD@tc.gc.ca).



## FAQ ajoutée au site web du TMD au sujet de la nouvelle marque des piles au lithium lorsqu'on utilise la disposition particulière 34

**Question :** Lorsqu'une personne se prévaut de l'exemption relative aux piles au lithium de la disposition particulière 34, elle doit s'assurer d'inscrire un numéro de téléphone (sur la marque de piles au lithium ou, jusqu'au 31 décembre 2018, sur le contenant) où l'on peut obtenir des renseignements complémentaires sur l'expédition. Est-ce que ce numéro de téléphone peut être celui de CANUTEC?

**Réponse :** Non, il ne peut pas être utilisé, car la **disposition particulière 34** n'autorise pas explicitement l'utilisation du numéro de téléphone de CANUTEC.

Bien que le **paragraphe 3.5 (2)** du Règlement sur le TMD permet l'utilisation du numéro de téléphone de CANUTEC comme numéro 24 heures sur le document d'expédition sous certaines conditions, le numéro de téléphone qui doit être inscrit conformément à la **disposition particulière 34** doit être celui de l'expéditeur ou d'une personne qui est en mesure de fournir des renseignements complémentaires sur l'expédition.

# GUIDE DES MESURES D'URGENCE (GMU) 2020

Par Anne Champagne



**GMU2020**  
Envoyez-nous  
vos **commentaires**  
pour la **PROCHAINE ÉDITION**

Le personnel des services d'urgence consulte souvent le Guide des mesures d'urgence (GMU) dès le début d'une intervention face à un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Si **vous** utilisez le GMU2016, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) sollicite votre aide pour améliorer la version 2020 (GMU 2020).

## CANUTEC, le Centre canadien d'urgence transport aimerait savoir :

1. Comment la Direction générale du TMD peut-elle rendre le GMU plus facile à utiliser pour les premiers intervenants durant la phase initiale d'une intervention face à un incident? Veuillez fournir des exemples.
2. Le GMU2016 insiste-t-il avec efficacité sur les renseignements les plus utiles pour la phase initiale d'une intervention?
3. Avez-vous trouvé des messages d'orientation mitigés lorsque vous utilisez le GMU et d'autres sources de renseignements techniques?
4. Y a-t-il des moyens grâce auxquels la Direction générale du TMD peut améliorer les pages **blanches**? Par exemple:
  - Avez-vous trouvé que l'organigramme « Comment utiliser ce guide » du GMU2016, à la page 1, était utile pour comprendre comment utiliser le GMU? Veuillez expliquer pourquoi.
  - Estimez-vous que la Direction générale du TMD doit reformater les tableaux, les cartes et les renseignements fournis? (c.-à-d. tableau des marques, étiquettes et plaques, tableau d'identification des wagons et tableau d'identification des remorques). Quels changements les rendraient plus utiles, plus clairs et plus faciles à déchiffrer et à utiliser, à votre avis?
  - Quels autres tableaux d'identification la Direction générale du TMD doit-elle ajouter, le cas échéant? Quels autres sujets devrions-nous aborder?
  - Comment la Direction générale du TMD peut-elle améliorer les renseignements que le GMU fournit sur les incidents de transport de produits chimiques, biologiques et radiologiques? Pouvez-vous suggérer des renseignements à y insérer ou à en éliminer?
  - Estimez-vous que les termes du glossaire sont opportuns et d'actualité? Quels termes la Direction générale du TMD doit-elle ajouter, supprimer ou modifier?
5. Dans les pages **jaunes** ou **bleues** du GMU2016, avez-vous découvert un numéro d'identification et/ou un nom de matière qui semble avoir été attribué à un numéro inexact du guide? Si oui, veuillez mentionner le numéro d'identification, le nom de la matière, le numéro du guide et suggérer (si possible) un nouveau numéro de guide avec vos motifs.
6. Les pages **orange** du guide contiennent-elles des recommandations et des réponses qui ne conviennent pas à la matière à laquelle elles sont attribuées? Si oui, veuillez vous expliquer et recommander un correctif.
7. Comment la Direction générale du TMD peut-elle modifier/améliorer les tableaux des pages **vertes** suivantes, leur introduction ou leur description?
  - Tableau 1 – « Distances d'isolation initiale et d'activités de protection. »
  - Tableau 2 – « Matières qui réagissent à l'eau en dégageant des gaz toxiques. »
  - Tableau 3 – « Distances d'isolation initiales et d'activités de protection pour de grands déversements de différentes quantités des six gaz toxiques par inhalation les plus courants. »
8. Au moment d'appeler l'un des numéros de téléphone d'intervention d'urgence qui figurent dans le GMU2016, vous êtes-vous heurté à une ligne occupée, avez-vous été débranché ou n'avez-vous pas reçu de réponse? Si oui, veuillez décrire la situation.
9. Quel(s) format(s) du GMU utilisez-vous (copie papier, copie électronique, en ligne, applications mobiles, etc.), et pourquoi?
10. À quelle fréquence utilisez-vous le GMU lors d'une urgence impliquant le transport de marchandises dangereuses?

**ADRESSES:** Vous pouvez envoyer vos commentaires par :

- Courriel : [TC.CanutecERG-GMUCanutec.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.CanutecERG-GMUCanutec.TC@tc.gc.ca)
- Télécopieur: 1-613-954-5101
- Courrier : CANUTEC  
330, rue Sparks  
Place de Ville, Tour C  
14<sup>e</sup> étage, bureau 1415  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
Canada

# UTILISATION ADÉQUATE DU NUMÉRO DE TÉLÉPHONE 24 HEURES DE CANUTEC SUR LES DOCUMENTS D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Par Kaitlyn Lavergne et Laurianne Bouchard

L'article 3.5 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* stipule que les documents d'expédition de marchandises dangereuses doivent comporter un numéro 24 heures. Il doit s'agir du numéro d'une personne capable de fournir des renseignements techniques **à n'importe quelle heure** sur les marchandises dangereuses en cours de transport. Ces renseignements sont vérifiés par les inspecteurs au cours des inspections pour en assurer la conformité.

Bien que l'expéditeur puisse utiliser son propre numéro 24 heures, de nombreuses entreprises ne sont pas en mesure de respecter cette exigence. C'est la raison pour laquelle certaines sociétés canadiennes choisissent de s'inscrire auprès de CANUTEC et d'utiliser le numéro de téléphone d'urgence 24 heures de CANUTEC sur les documents d'expédition lorsqu'ils manutentionnent, offrent de transporter, transportent ou importent des marchandises dangereuses au Canada.

## Comment s'inscrire auprès de CANUTEC

Il est nécessaire de s'inscrire avant de pouvoir utiliser le numéro de téléphone d'urgence 24 heures de CANUTEC sur un document d'expédition. Vous pouvez vous inscrire en ligne à l'adresse :

[wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/3/SRC-CRS/CANUTEC/index.aspx?lang=1](http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/3/SRC-CRS/CANUTEC/index.aspx?lang=1).

Au moment de s'inscrire auprès de CANUTEC, l'entreprise est invitée à choisir un statut :

- Fabricant;
- Distributeur;
- Utilisateur;
- Biologique;
- Radiologique;
- Expéditeur de déchets.

Selon son statut, CANUTEC peut également demander à une entreprise de fournir des fiches de données de sécurité (FDS) au sujet des marchandises dangereuses qu'elle expédie. Cet usage a donné lieu au Système d'inscription de CANUTEC (SIC). Le SIC compte plus de 12 000 entreprises inscrites et contient plus de 2,5 millions de FDS. Ces FDS permettent aux conseillers en intervention d'urgence de CANUTEC de prodiguer de meilleurs conseils au cours des urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

Une fois tous les renseignements vérifiés, CANUTEC envoie à l'entreprise une lettre de confirmation et un numéro de dossier.

## Autorisation verbale pour les entreprises non inscrites

Lorsqu'une entreprise non inscrite a besoin de transporter un envoi de marchandises dangereuses moyennant un court préavis et en dehors des heures d'ouverture, CANUTEC peut donner l'**autorisation verbale** d'utiliser son numéro de téléphone 24 heures jusqu'à ce que le processus d'inscription officiel soit terminé.

Pour accorder cette autorisation verbale, CANUTEC :

- demande à l'entreprise de lui fournir tous les renseignements qu'exige le processus d'inscription normal;
- doit vérifier ces renseignements.

Pour entrer en contact avec le préposé aux inscriptions de CANUTEC ou en savoir davantage sur le processus d'inscription de CANUTEC, veuillez envoyer une demande par courriel à [canutec.services@tc.gc.ca](mailto:canutec.services@tc.gc.ca).

## BONNE GOUVERNANCE

Par Stéphanie Lepage

Transports Canada (TC) est responsable des politiques et des programmes du gouvernement du Canada en matière de transport. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la Loi.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de TC applique la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. La Loi sur le TMD :

- s'applique à tous les moyens de transport au Canada;
- régit la conception, la fabrication, la réparation et la mise à l'essai des contenants et des moyens de transport utilisés pour la manutention, la demande de transport, le transport et l'importation de marchandises dangereuses.

La Direction générale du TMD joue un rôle de leadership pour s'assurer que toutes les composantes du réseau de transport au Canada travaillent ensemble efficacement. Pour favoriser la gouvernance efficace et réceptive et promouvoir la sécurité et l'efficacité, la Direction générale du TMD partage cette responsabilité avec d'autres organismes fédéraux, provinciaux et territoriaux.



Des silhouettes humaines tenant un système d'engrenage démontrant le travail d'équipe

## Collaboration avec les provinces et les territoires

Pour permettre à TC de remplir son mandat, la Direction générale du TMD a mis en place divers instances de gouvernance, parmi lesquels le Groupe de travail national sur la conformité (GTNC) et le Groupe de travail fédéral/provincial/territorial (FPT). Ces deux instances tiennent lieu de tribune où TC peut collaborer directement avec les provinces et les territoires pour atteindre l'objectif commun que représente le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada.

Le GTNC et le Groupe de travail FPT sont des tribunes où les membres peuvent discuter des règlements, de l'application de la loi, des programmes de recherche et de développement, des programmes d'éducation et de sensibilisation ainsi que des mesures d'intervention d'urgence. Leurs membres sont investis de la responsabilité de remettre des rapports à leurs administrations et de donner à TC un aperçu du point de vue de leur province, territoire ou administration sur le transport des marchandises dangereuses.

La Direction générale du TMD a créé les groupes de travail pour s'assurer que les membres du GTNC et du Groupe de travail FPT parviennent à échanger des renseignements et à solliciter des éclaircissements sur des aspects de conformité et d'application de la loi du gouvernement fédéral en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses. Les membres des groupes de travail :

- cherchent à obtenir un consensus sur la façon d'appliquer et de surveiller les questions de conformité;

- déterminent et discutent des questions, des problèmes et des besoins en matière de conformité et d'application de la loi;
- déterminent les menaces contre la sécurité publique;
- collaborent afin d'appliquer le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* de manière uniforme et concertée;
- formulent des recommandations à l'intention du GTNC et du Groupe de travail FPT.

## Protocoles d'entente

TC et les provinces et territoires ont signé des protocoles d'entente pour aider les deux entités à atteindre les objectifs du programme, à respecter leurs engagements, à assumer leurs rôles et responsabilités, tout en assurant le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses à travers le réseau de transport du Canada.

Les protocoles relatifs à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* établissent des attentes claires, des rôles et des responsabilités communs pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux.

Ces ententes assurent la bonne définition des rôles relatifs à l'application de la loi fédérale, sans qu'il y ait la moindre ambiguïté entre les responsabilités du gouvernement fédéral et des provinces et des territoires.

## Intervenants

TC travaille par ailleurs sur différents éléments du transport des marchandises dangereuses avec d'autres intervenants comme les transporteurs, les producteurs, les expéditeurs, les entrepreneurs d'intervention d'urgence, les premiers intervenants, les municipalités, les groupes autochtones, les commissaires des incendies et les commissaires.

C'est en 1985 qu'a été créé le Comité consultatif sur la politique générale (CCPG) relative au transport des marchandises dangereuses. Les membres du Comité consultatif représentent divers intervenants et experts en la matière.

Le CCPG présente une plate-forme pour discuter des exigences de sécurité, des programmes de sensibilisation, des mesures d'intervention d'urgence ainsi que de la nature et de l'ampleur des responsabilités des personnes qui sont chargées de la manutention, de la demande de transport ou du transport de marchandises dangereuses. Le CCPG comprend trois sous-comités qui discutent des questions spécialisées et de nature technique :

- Groupe de travail chargé de la classification;
- Groupe de travail chargé des plans d'intervention d'urgence (PIU);
- Groupe de travail chargé des contenants.

Dans l'ensemble, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux ont un rôle conjoint à assumer pour assurer le transport en toute sécurité des marchandises dangereuses au Canada et la bonne administration de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Par le biais de diverses instances de gouvernance, les fonctionnaires de TC communiquent régulièrement avec leurs homologues des provinces et des territoires pour traiter de problèmes spécifiques présentant un intérêt commun. Les divers protocoles d'entente en place sont importants, car ils permettent à TC et aux provinces et aux territoires de définir leurs rôles et responsabilités en ce qui concerne la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et toutes

les autres lois qui s'appliquent, selon le moyen de transport, comme la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Veillez consulter le site web de TC pour en savoir plus sur :

- le **Programme du transport des marchandises dangereuses**;
- les **membres** du Groupe de travail national sur la conformité et du Groupe de travail fédéral/provincial/territorial;
- les **ententes en vigueur**;
- le **Comité consultatif sur la politique générale**.

## À LA MÉMOIRE DE CLIVE M. LAW



La Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) a l'immense tristesse d'annoncer le décès de M. Clive M. Law le 10 juin 2017. Clive M. Law a été directeur exécutif de la Direction de la conformité et de l'intervention de 2009 à 2017. Bien qu'il ne soit plus avec nous, sa mémoire survivra grâce à son héritage et à ses précieuses contributions à Transports Canada, à l'industrie de même qu'à divers autres projets. Parmi ces divers projets, mentionnons : son service dans l'armée en tant que cadet, la création du Service des publications (SP), la rédaction de divers ouvrages se rapportant aux affaires et à l'appareil militaires ainsi que son déploiement à Haïti en tant qu'ancien combattant chargé du maintien de la paix des Nations Unies (ONU). Ceux qui l'ont connu se souviennent de son charisme, de son sens de l'humour, de son travail acharné et de ses conseils. Il a dirigé de nombreuses initiatives comme le Groupe de travail national sur la conformité (GTNC), le Comité d'apprentissage sur le TMD et quantité d'autres. Il traitait tout le monde avec respect, quel que soit le poste de la personne. Il prodiguait des encouragements, faisait preuve de loyauté, de confiance et d'esprit

dirigeant et s'efforçait toujours de faire une différence dans la vie des autres. Qu'il ait été notre collègue, notre patron, notre mentor, un ami cher ou une combinaison de tout cela, Clive avait la remarquable capacité non seulement de gagner la confiance des autres, mais de la conserver. Il avait toujours une répartie pleine d'humour, et il pouvait tenir une conversation sur pratiquement n'importe quel sujet, avec autorité. Pour ceux qui le rencontraient pour la première fois, il pouvait donner l'impression d'être austère ou rigoureux dans sa démarche à l'égard de ce qu'il faisait, mais aussitôt qu'on le connaissait mieux ou qu'on assistait à une réunion, on apprenait qu'il était d'approche facile et qu'il éprouvait une véritable passion pour son travail. Beaucoup attachaient de la valeur à ses opinions. Il s'entendait avec de nombreuses personnes, non seulement au sein du gouvernement, mais également avec divers intervenants. Il nous manque beaucoup et laissera un grand vide autour de nous.

Pour découvrir un autre côté de Clive, visitez sa page Wikipédia : [en.wikipedia.org/wiki/Clive\\_M.\\_Law](https://en.wikipedia.org/wiki/Clive_M._Law).