



HIVER 2010

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES

DANS CE NUMÉRO

ISSN 0828-5039

Vol. 30 N° 1

N° de l'entente 40110225

EDITORIAL 3

TRANSPORT DU
CARBURANT DIESEL À
COMPTER DU
1^{ER} JANVIER 2010 3

PLANIFICATION RELATIVE
AU TRANSPORT DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES DANS
LE CADRE DES JEUX
OLYMPIQUES D'HIVER DE
2010 À VANCOUVER 4

CANUTEC –
30 ANS AU SERVICE
DES CANADIENS 6

LA NOUVELLE LOI
DE 1992 SUR LE
TRANSPORT DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES ET
SES CERTIFICATS 7

OBLIGATION D'AGIR 8

AU SUJET DE CANUTEC-
ENQUÊTE AUPRÈS DES
INTERVENANTS
D'URGENCE 9

UNE FORMATION DE
HAUT NIVEAU PRÉPARE
LES INTERVENANTS
D'URGENCE 10

STATS CANUTEC 12



Le **Bulletin de nouvelles** est publié deux fois par année et distribué dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. **On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au 613-990-1148 ou en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante** «<http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm>» et en cliquant sur DEMANDE. Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef
Bulletin de nouvelles
Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
330 rue Sparks, Tour C, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
Canada
K1A 0N5

Rédactrice en chef
Véronique Tessier
(VERONIQUE.TESSIER@tc.gc.ca)
Conception graphique
Yvan Meloche
(YVAN.MELOCHE@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

Maurice Gaudet - Inspecteur TMD - Région des Prairies et du Nord
Peter Coyles - Direction de la planification des ressources et projets spéciaux, Direction générale du TMD
Michel Cloutier - CANUTEC - Direction générale du TMD
Jacques Savard - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Nathalie Belliveau - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD
Michèle Provencher - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directrice générale
M.F. Dagenais 613-990-1147
(MARIE-FRANCE.DAGENAIS@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires

J. Savard, Directeur 613-990-1154 (JACQUES.SAVARD@tc.gc.ca)

Conformité et interventions

N. Belliveau, Directeur par intérimaire 613-998-6540
(NATHALIE.BELLIVEAU@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes

G. Oliver, Directeur 613-990-1139 (GEOFFREY.OLIVER@tc.gc.ca)

Législation et règlements

L. Hume-Sastre, Directrice 613-998-0517
(LINDA.HUME-SASTRE@tc.gc.ca)

Publications: 613-998-6539

Fax: 613-993-5925

CANUTEC: Renseignements 613-992-4624
Urgence 613-996-6666 Fax: 613-954-5101
(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

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

Région du Québec

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

Région de l'Ontario

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

Région des Prairies et du Nord

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

Région du Pacifique

New Westminster 604-666-2955 Fax: 604-666-7747
Kelowna 250-491-3712 Fax: 250-491-3710

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada -

www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

Nous accueillons volontiers des nouvelles, des observations ou des points saillants de questions relatives aux activités du transport des marchandises dangereuses; nous acceptons également toute annonce de réunions, de conférence ou d'ateliers. Certains articles sont signés et proviennent d'autres sources. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Direction générale. Leur publication n'engage aucunement notre responsabilité. Tout article du **Bulletin de nouvelles** peut être reproduit à condition d'en indiquer la source.

Modifications à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* a reçu la sanction royale le 14 mai 2009 et est entrée en vigueur le 16 juin 2009. Vous pouvez obtenir une copie de la *Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* à la page Web suivante : <http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=3944893&file=4>.



Éditorial

L'année 2009 a été pour nous bien remplie, ce qui est attribuable, d'une part, à tout le travail effectué en vue de l'adoption de la *Loi* modifiée, puis aux changements que les modifications ont entraînés. En effet, ces changements ont permis, entre autres, à Transports Canada et à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de mettre en vigueur des règlements qui veillent à accroître la sûreté et à la sécurité des Canadiens et des visiteurs, tel qu'expliqué dans l'article, à la page 4, sur la planification en vue des Jeux olympiques. De plus, de nouveaux outils ont été élaborés, comme les certificats dont il est question dans l'article à la page 7. La nouvelle année s'annonce tout aussi occupée, on vous fera part de la suite des événements, restez à l'écoute!

Bonne et heureuse année 2010!

Veronique Tessier

Transport du carburant diesel à compter du 1^{er} janvier 2010

par Maurice Gaudet

À la suite de l'article publié dans le numéro d'été 2009 du Bulletin intitulé « Carburant diesel, huile de chauffe et gazole Jet A - Expiration de la clause de droits acquis des citernes non normalisées », la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a élaboré une politique sur la conformité et l'application des règlements pour toutes les citernes servant au transport du carburant diesel. Cette politique s'appliquera comme suit :

Le carburant diesel, classe 3, UN 1202, GE III, est une marchandise dangereuse visée par la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*.

À compter du 1^{er} janvier 2010, toutes les citernes servant au transport du carburant diesel dont la capacité est supérieure à 450 litres devront répondre à l'une des normes canadiennes de sécurité indiquées à la partie 5 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les citernes servant au transport du carburant diesel dont la capacité est inférieure à 450 litres demeurent exemptées en vertu de l'article 1.33 du *Règlement*.

Les unités de réfrigération, de chauffage et de ventilation activées par carburant diesel et conçues pour demeurer à bord du moyen de transport sont exemptées aux termes du paragraphe 1.27(d) du *Règlement*.

Les citernes non normalisées identifiées pour mise hors service relativement au transport des marchandises dangereuses à compter du 1^{er} janvier 2010 doivent être mises hors service ou remises à niveau conformément aux normes applicables en vigueur. Toutes ces citernes sont depuis cette date entièrement réglementées et la période d'exemption n'est plus valide.

Cependant, au cours de cette période de transition, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses envisagera de continuer d'autoriser l'utilisation des citernes non normalisées servant au transport du carburant diesel en usage avec de l'équipement motorisé (génératrices).

Par conséquent, les propriétaires de citernes servant au transport du carburant diesel faisant partie intégrante d'un équipement motorisé dont la capacité se situe entre 450 litres et 2 000 litres et qui sont conçues pour être utilisées exclusivement à titre de carburant pour l'exploitation de l'équipement motorisé (génératrices), doivent se conformer à la réglementation ou présenter, à l'intérieur d'un an, une demande de certificat d'équivalence. Ce certificat sera octroyé aux termes des conditions suivantes :

- Le certificat sera valide pour une période de cinq (5) ans.
- Le propriétaire doit remplacer ses citernes selon le calendrier suivant :
 - a. 25 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2013;
 - b. 50 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2014;
 - c. 75 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2015;
 - d. 100 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2016.

Les propriétaires de citernes servant au transport du carburant diesel faisant partie intégrante d'un équipement motorisé dont la capacité se situe entre 2 000 litres et 10 000 litres et qui sont conçues pour être utilisées exclusivement à titre de carburant pour l'exploitation de l'équipement motorisé (génératrices), doivent se conformer à la réglementation ou présenter, à l'intérieur d'un an, une demande de certificat d'équivalence. Le certificat sera octroyé aux termes des conditions suivantes :

- Le certificat sera valide pour une période de cinq (5) ans.
- Le propriétaire doit remplacer ses citernes selon le calendrier suivant :
 - a. 25 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2012;
 - b. 50 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2013;
 - c. 75 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2014;
 - d. 100 % des citernes servant au transport du carburant diesel, au plus tard le 30 juin 2015.

Ces certificats peuvent être remis à une association.

Enfin, le certificat peut exiger que le propriétaire inspecte visuellement chaque citerne non conforme une fois par année civile, aux fins de détection de fuite ou de dommages.

EN VEDETTE

Planification relative au transport des marchandises dangereuses dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver

par Peter Coyles

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses est un programme bien développé et bien établi.

Dès 2007, la Direction générale a commencé à entreprendre l'élaboration de son plan relatif au transport en surface (voies routières et ferroviaires) des marchandises dangereuses dans le cadre des Jeux olympiques. Ce plan comprend une approche exhaustive et évolutive en matière de transport sécuritaire et sûr des marchandises dangereuses.

Voici certaines des activités entreprises dans le cadre de la planification en vue des olympiques :

- Évaluer les risques menaçant la sécurité et la sûreté
- Consulter les acteurs du secteur national et régional
- Cartographier et visiter les sites liés aux marchandises dangereuses par les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses et par les spécialistes des mesures correctives
- Étudier les marchandises dangereuses qui entrent par les ports
- Étudier les marchandises dangereuses qui entrent par les voies ferroviaires
- Enquêter les activités routières (mouvement des marchandises dangereuses sur les routes et les ponts)
- Modéliser la dispersion des marchandises dangereuses transportées par divers moyens de transport

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses travaille en collaboration avec ses collègues du transport aérien, du transport ferroviaire et du transport maritime et ses collègues du groupe de sécurité et de sûreté pour mettre au point leurs plans, et ce, pour s'assurer que les déplacements de marchandises dangereuses soient faits de façon sécuritaire, sûre et fluide dans les secteurs de Vancouver/Whistler où se dérouleront des activités liées aux Jeux olympiques.

Rôles et responsabilités dans le cadre des Jeux olympiques

C'est la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) qui a le mandat de veiller à la sécurité et la sûreté, et surtout à la sûreté sur les lieux, dans le cadre des Jeux olympiques de 2010. Afin de leur fournir de l'expertise et des conseils en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses près des sites olympiques, la Direction générale a affecté un spécialiste des mesures correctives, c'est-à-dire un spécialiste de la planification en sécurité et en sûreté et en intervention d'urgence, au Groupe intégré de la sécurité de Vancouver 2010 (GIS-V2010).

Transports Canada a pour mission de veiller au transport sécuritaire et sûr des marchandises dangereuses de façon générale et tout particulièrement pendant les Jeux olympiques de 2010. Ainsi, alors que la GRC se penche surtout sur la planification de la sécurité et de la sûreté sur les lieux des activités liées aux Jeux, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses se charge de l'aspect plus global de la question au cours des événements et se penche sur les enjeux qui ne sont pas ciblés par la GRC.

Exigences de sécurité et de sûreté pendant les Jeux olympiques

Le 23 juillet 2009, en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* nouvellement modifiée, un nouveau règlement, qui exige de faire rapport de la perte ou du vol de marchandises dangereuses, ou de toute autre atteinte illicite à celles-ci, est entré en vigueur. Ainsi, quiconque constate qu'une marchandise dangereuse a été perdue ou volée, doit en faire immédiatement rapport à CANUTEC.

De plus, au cours de la période précédant les Jeux olympiques ainsi que pendant leur déroulement, les inspecteurs et les spécialistes en mesures correctives mèneront des inspections ciblées pour veiller à ce qu'il y ait conformité avec la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*.

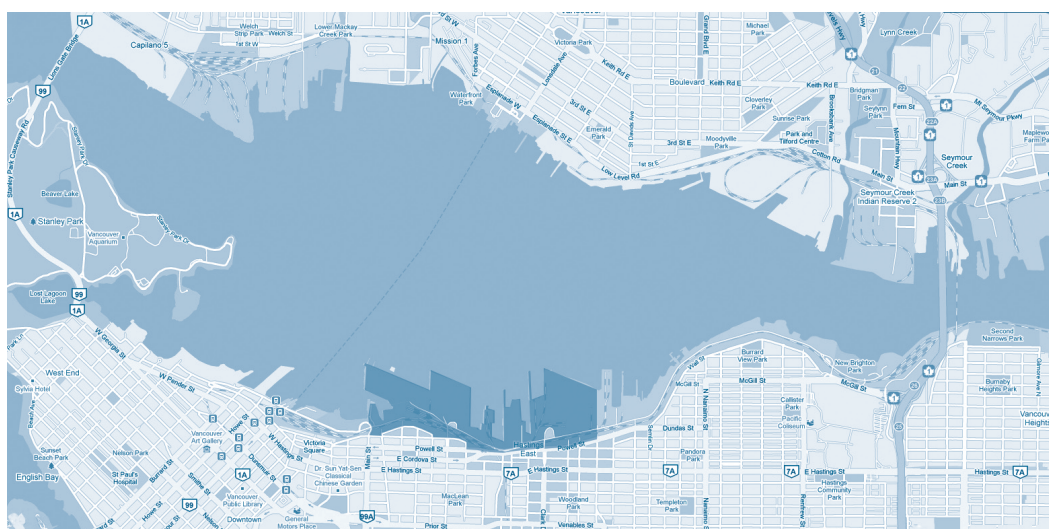
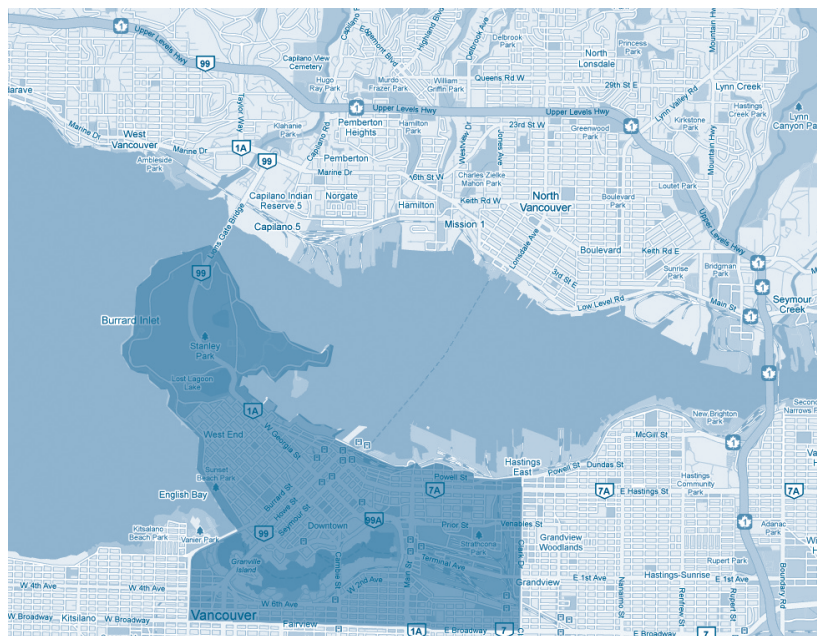
Parmi les restrictions entourant les Jeux olympiques, on retrouve :

- 1) la mise en place de zones d'accès contrôlés pour le transport de marchandises dangereuses à destination et à l'intérieur des sites olympiques;
- 2) la mise en place de restrictions sur l'heure à laquelle les marchandises dangereuses peuvent être transportées (entre minuit et 6 h seulement);
- 3) l'interdiction de transporter des marchandises dangereuses exigeant un plan d'intervention d'urgence dans le centre-ville;
- 4) l'interdiction du transport de marchandises dangereuses par bateau à Vanterm et à Centerm;
- 5) l'interdiction d'entreposer des marchandises dangereuses dans des dépôts à proximité des sites olympiques.

CANUTEC aura également du personnel scientifique supplémentaire à son effectif pendant la période des Jeux, leur permettant ainsi de pouvoir offrir des conseils et répondre aux questions concernant les marchandises dangereuses et les interventions d'urgence.

Les cartes ci-dessous présentent les deux zones d'accès contrôlé principales. Pour consulter les cartes des 11 autres zones, veuillez vous rendre à la page Web des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/olympiques-zonesaccesreglemente-322.htm>.

Pour en savoir plus sur la planification relative au transport des marchandises dangereuses dans le cadre des Jeux olympiques ou sur les arrêtés d'urgence portant sur les exigences en matière de transport de marchandises dangereuses en Colombie-Britannique pendant cette période, veuillez consulter notre page Web à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/olympiques-menu-404.htm>.



Avis



Chemistry Industry
Association of Canada
canadianchemistry.ca

Association canadienne
de l'industrie de la chimie
chimiecanadienne.ca

Le 21 octobre 2009, les membres de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) ont approuvé une nouvelle orientation pour leur association. Lors de l'assemblée générale annuelle, ils ont voté pour un nouveau mandat, reconnaissant la transition de la production de produits chimiques vers des activités de plus vaste portée dans le domaine de la chimie. Leur association s'appellera désormais la Chemistry Industry Association of Canada | l'Association canadienne de l'industrie de la chimie et représentera un large éventail du secteur de la chimie. Bien que la production de produits chimiques ait connu un virage et que les lieux de fabrication au Canada aient diminué, le pays continuera d'être un consommateur important de produits chimiques fabriqués ailleurs, et ces produits revendus au Canada devront faire face aux mêmes questions que ceux produits au pays. De plus, les membres de l'Association n'œuvrent plus exclusivement dans la production de produits chimiques. Ils sont nombreux à se tourner vers le marketing ou la fabrication en sous-traitance, tandis que plusieurs entreprises œuvrent dans les technologies et les services liés à l'industrie chimique en général. Cette industrie connaît une croissance rapide dans des secteurs liés aux produits en aval, aux bioproduits, à la nanotechnologie, ainsi qu'à la recherche et au développement. De par son nouveau mandat et en adoptant une approche axée sur la chaîne de valeur pour cette industrie, l'Association canadienne de l'industrie de la chimie sera en meilleure position pour aborder les nouvelles questions tout en continuant de donner une priorité importante aux questions concernant les produits chimiques et les usines. Elle sera également en meilleure position pour créer des synergies entre les partenaires de l'industrie chimique afin de trouver des solutions à certaines des questions avec lesquelles le Canada doit composer, comme la conservation de l'énergie, la qualité ou la conservation de l'eau, les gaz à effet de serre et la gestion des produits dans l'ensemble de la chaîne de valeur. Ce nouveau nom entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

CANUTEC – 30 ans au service des Canadiens

Par Michel Cloutier

CANUTEC, le Centre canadien d'urgence transport, a été créé en juillet 1979 pour promouvoir la sécurité publique du transport des marchandises dangereuses. Maintenant à sa 31^e année d'exploitation par Transports Canada, CANUTEC est un centre de consultation national bilingue composé d'une équipe de scientifiques professionnels spécialisés en intervention d'urgence et qualifiés pour répondre aux questions techniques. Il fournit une orientation et de l'information relative aux interventions d'urgence aux premiers intervenants et à la population canadienne.

CANUTEC intervient dans environ 1 000 incidents et répond à plus de 25 000 appels par année. Chaque incident, lié ou non au transport, entraîne une rapide évaluation des risques qui dépend de divers facteurs, y compris les dangers chimiques et toxicologiques de la substance transportée, son emplacement par rapport aux zones peuplées et d'autres paramètres environnementaux.

CANUTEC s'efforce constamment de mieux servir les Canadiens et de leur offrir de meilleurs outils et

renseignements. De fait, CANUTEC offre un programme d'inscription en vertu duquel les entreprises canadiennes peuvent obtenir l'autorisation d'inscrire le numéro de téléphone d'urgence de CANUTEC accessible 24 heures sur 24 sur leurs documents d'expédition de marchandises dangereuses. Il s'agit d'un service gratuit offert à l'industrie canadienne 24 heures sur 24, tous les jours. Plus de 6 000 entreprises se prévalent aujourd'hui de ce programme de sécurité essentiel et CANUTEC a accès à plus de 1,9 million de fiches signalétiques que peuvent immédiatement consulter les conseillers en intervention d'urgence de CANUTEC pour fournir des renseignements et des conseils techniques essentiels aux services d'incendies, de police et ambulanciers, ainsi qu'aux centres antipoison, aux hôpitaux et à la population en vue de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

En outre, CANUTEC a publié le *Guide des mesures d'urgence 2008* (GMU2008) en anglais, en français et en espagnol, et il procède actuellement à la révision du document pour la version nord-américaine de 2012. Le GMU2008 est un guide des mesures d'urgence distribué par Transports Canada aux intervenants en cas d'urgence de l'ensemble du Canada. Il vise à aider les premiers intervenants à prendre des décisions initiales à leur arrivée sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Il recommande des distances d'évacuation, décrit les dangers potentiels d'une marchandise dangereuse et donne des renseignements pertinents sur la sécurité publique, y compris des mesures en cas d'incendie, de déversement et de premiers soins.

Pour que les Canadiens aient plus facilement accès à ce précieux guide, CANUTEC en a conçu des versions électroniques gratuites ainsi qu'une trousse de formation, que l'on peut consulter sur le site Web de CANUTEC. Pour avoir accès à la base de données téléchargeable, visitez le site <http://www.tc.gc.ca/canutec/en/guide/ERGO/ergo.htm>; pour consulter la version Internet interactive, visitez <http://wwwapps.tc.gc.ca/saf-sec-sur/3/erg-gmu/gmu/gmumenu.aspx>; et pour visualiser une présentation sur l'utilisation du GMU2008, visitez http://www.tc.gc.ca/canutec/en/guide/training_ppt.htm.

Veillez aussi prendre quelques instants pour lire l'article de Michèle Provencher portant sur les résultats de l'enquête relative aux services de CANUTEC, lequel figure également à la présente édition, car il fournit de l'information sur CANUTEC.

Un fait important que nous voulons signaler est que vous pouvez communiquer avec CANUTEC lors de vos exercices et simulations. CANUTEC participe à un grand nombre de ces activités; elles sont très utiles pour établir des relations de travail plus étroites qui peuvent considérablement améliorer les communications et l'efficacité lors d'une intervention d'urgence réelle.

En outre, nous souhaiterions avoir l'occasion de participer à vos réunions annuelles pour y effectuer des exposés sur les services de CANUTEC. Nous vous invitons à nous informer de ces activités et événements à venir.

N'oubliez pas que CANUTEC a principalement été créé à l'intention de la communauté d'intervention d'urgence et que nous sommes toujours ravis d'avoir l'occasion de vous prêter assistance lors d'incidents afin de promouvoir la sécurité des intervenants et de la population.

La nouvelle Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et ses certificats

par Jacques Savard

La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses récemment modifiée offre au ministre la possibilité de permettre des exceptions aux exigences de la Loi et de son Règlement par l'entremise de certificats. L'article 31 prévoit trois types de certificats, dont les conditions d'octroi et d'utilisation diffèrent.

Certificat d'équivalence

Le certificat d'équivalence permet au ministre d'autoriser toute activité qui n'est pas conforme à la Loi et au Règlement, s'il est convaincu qu'elle offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui que procurerait la conformité avec la Loi. Ce certificat est surtout utilisé dans des situations où l'autorisation sera nécessaire de façon continue ou lorsque la période de non-conformité n'a pas d'échéance définie. Le certificat peut aussi comporter des restrictions ou d'autres exigences visant à assurer un niveau de sécurité adéquat, comme des restrictions au nombre de marchandises dangereuses autorisées, des obligations de divulgation des services d'urgence avant de procéder au transport, l'imposition de certains moyens de transport ou toutes autres conditions jugées nécessaires.

Il est à noter que l'expression « certificat d'équivalence » remplace celle de « permis de niveau de sécurité équivalent ». Cette nouvelle terminologie vise à éviter la confusion, car plusieurs croyaient avoir besoin d'un permis pour mener leurs activités.

Par exemple, les batteries automobiles usagées sont habituellement transportées sur des palettes et empaquetées dans une pellicule transparente. Une palette entourée de pellicule de plastique ne constitue pas un contenant normalisé, un certificat d'équivalence est donc nécessaire pour permettre cet emballage.

Pour en savoir plus sur les certificats d'équivalence et sur les exigences d'obtention, veuillez consulter la page Web de la Direction générale à ce sujet, qui se trouve à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/permis/menu.htm>

Certificat d'urgence

Lorsqu'il est question de situations d'urgence, ainsi que de cas où une intervention rapide est nécessaire dans l'intérêt du public, la nouvelle Loi permet au ministre d'octroyer un certificat d'urgence, en vertu du paragraphe 31(2).

La condition d'octroi précisée au paragraphe 31(2) veut que le ministre soit convaincu que le certificat est nécessaire pour remédier à la situation d'urgence. Ce texte impose donc la présence d'une situation d'urgence comportant une menace immédiate à la sécurité publique.

Les quelques cas où cette disposition a été utilisée dans le passé correspondaient à des situations où l'état d'urgence avait été déclaré par les autorités responsables. Il s'agissait également de cas où la santé et la vie étaient directement menacées si aucune action n'était prise rapidement.

Par exemple, la tempête de verglas en 1998 dans l'Est ontarien et au Québec causa une pénurie de propane. Un certificat d'urgence fut octroyé afin de permettre l'importation de bouteilles à gaz propane des États-Unis.

Certificat temporaire

Le certificat temporaire, comme son nom l'indique, est en place pour des situations temporaires lorsqu'il est impossible de trouver une solution ayant un niveau équivalent tout en se conformant à la Loi. La Direction générale prévoit

utiliser cette mesure lorsqu'une action bénéfique est requise rapidement, mais où le certificat d'urgence n'est pas de mise et où le certificat d'équivalence est difficile ou trop long à élaborer.

En pratique, le certificat temporaire sera utilisé lors de situations de non-conformité pour lesquelles il serait difficile ou impossible d'établir un niveau de sécurité équivalent. Un exemple serait de permettre de déplacer des contenants ou des marchandises dangereuses vers un endroit plus sécuritaire lorsqu'il serait difficile d'avoir recours à un certificat d'équivalence rapidement. Le certificat temporaire remplace les « estoppels » autrefois utilisés dans ces situations.

Par exemple, un certificat temporaire pourrait être nécessaire afin de transporter une citerne ferroviaire endommagée vers une installation de réparation. Sans le certificat temporaire, le déplacement de la citerne constituerait une infraction à la *Loi*.

Il faut aussi noter que le ministre et les employés du Ministère bénéficient d'une indemnité judiciaire en vertu de la *Loi* lors de l'octroi d'un certificat. Ce qui n'est pas le cas pour le détenteur d'un certificat. Ce dernier pourrait être tenu responsable de toute inaction ou de tout geste posé causant des dommages à des tiers et pourrait être poursuivi pour toute situation de non-conformité à la *Loi* et au *Règlement* qui ne serait pas couverte par le certificat.

Obligation d'agir

par Nathalie Belliveau

Les inspecteurs du transport de marchandises dangereuses de Transports Canada font appel à une méthode normalisée permettant d'appliquer la loi en ce qui concerne l'obligation d'agir dont il est question à l'article 19 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Certaines compagnies de chemin de fer menant des activités au Canada ont signé des accords entre elles. En effet, il est d'usage courant que les compagnies utilisent les lignes de chemin de fer des autres parties consentantes. Par exemple, Via Rail mène des activités sur les lignes de chemin de fer du CN et du CP dans l'ensemble du Canada et les trains appartenant au CN et au CP voyagent sur les lignes de chemin de fer de l'autre afin de favoriser le transport. Toutefois, en cas d'accident, à quelle compagnie l'inspecteur devrait-il remettre des directives en vertu de l'article 19 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*?

Principes directeurs en matière de réglementation

En vertu du paragraphe 17 (4) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, les seules personnes qui peuvent être assujetties aux directives sont celles qui sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des

contenants, les importent ou en sont responsables au moment de la non-conformité ou après.

En vertu du paragraphe 19 (2) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, les seules personnes qui peuvent être assujetties aux directives sont celles qui :

- (a) au moment du rejet réel ou appréhendé ou par la suite, sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des contenants, les importent, en sont responsables ou en ont la maîtrise effective;
- (b) doivent, aux termes de l'article 7, disposer d'un plan d'intervention d'urgence qui s'applique à un rejet réel ou appréhendé;
- (c) dans le cas d'un rejet réel ou appréhendé, participent à une intervention conformément au plan d'intervention d'urgence agréé en vertu de l'article 7;
- (d) sont à l'origine du rejet réel ou appréhendé ou y contribuent.

Considérations

Au moment de mettre en application les articles 17 et 19 de la *Loi*, il faut considérer ce qui suit :

- (a) la personne qui a reçu les directives doit avoir le « pouvoir » de prendre les mesures ou d'émettre des directives à l'égard des mesures à prendre;
- (b) une personne ne doit pas nécessairement être en possession physique pour avoir la responsabilité, la gestion ou la maîtrise effective;
- (c) plus d'une personne peut être assujettie aux directives;
- (d) la protection de la sécurité du public est la principale préoccupation au moment d'émettre toute directive.

Mise en application

Si une seule personne est propriétaire des marchandises dangereuses ou des contenants, en est responsable ou en a la maîtrise effective, elle doit être la seule qui reçoit une directive. Par exemple, si une compagnie de chemin de fer exploite des trains sur ses propres chemins de fer et est impliquée dans un accident, elle sera la seule à recevoir une directive.

Si plus d'une personne est propriétaire des marchandises dangereuses ou des contenants, en est responsable ou en a la maîtrise effective, elles doivent toutes recevoir la directive. Par exemple, si un train appartenant au CN est impliqué dans un accident au moment où celui-ci roule sur un chemin de fer appartenant au CP, on remettra la directive à l'attention du CN et du CP. Cette situation peut se produire :

- (a) à un point d'interconnexion de chemins de fer;
- (b) lorsqu'une compagnie mène des activités dans une installation portuaire ou une gare;
- (c) lorsque Via Rail mène des activités sur les lignes de chemin de fer du CN et du CP;
- (d) lorsque le CN mène des activités sur les lignes de chemin de fer du CP ou inversement.

Cette instruction de mise en application concerne également toute autre situation qui compte une ou plusieurs personnes qui sont propriétaires des marchandises dangereuses ou des contenants, en sont responsables ou en ont la maîtrise effective, par exemple, un importateur ou un transporteur routier.

Toute personne qui reçoit une directive en vertu des articles 17 ou 19 de la *Loi* doit respecter cette directive.

Au sujet de CANUTEC- Enquête auprès des intervenants d'urgence

par Michèle Provencher

Toute personne qui participe à intervention d'urgence connaît l'importance d'avoir accès à des renseignements essentiels et en temps opportun lors d'un incident. Le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) vient en aide aux intervenants lors d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

Dans le cadre de l'engagement de Transports Canada visant à fournir des services pertinents, opportuns et de qualité, et simplement parce qu'il est important de connaître la différence que fait une personne, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, avec l'appui de la l'Association canadienne des chefs de pompiers et de l'Association canadienne des chefs de police, a mené une enquête pour évaluer les services de CANUTEC.

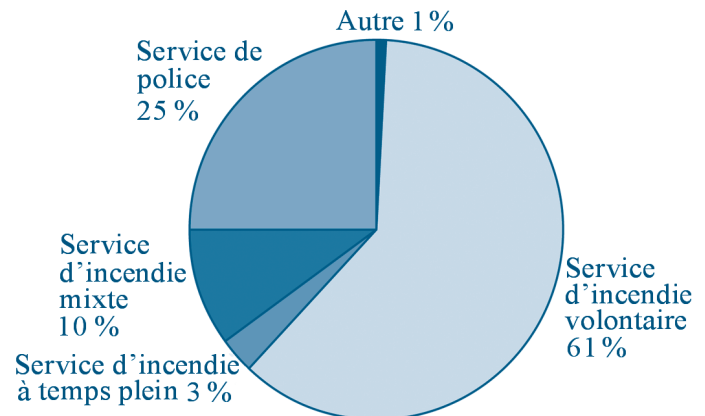
L'enquête visait à évaluer l'impact de CANUTEC sur les intervenants d'urgence, c'est-à-dire : les connaissances des intervenants d'urgence et leur utilisation des services de CANUTEC, notamment le service de réponse téléphonique d'urgence 24 heures sur 24 (à frais virés, 613-996-6666, ou par cellulaire, *666) et le Guide des mesures d'urgence.

L'enquête a été réalisée au début de 2009. Tous les intervenants d'urgence ont été sollicités. On a envoyé par la poste un questionnaire de 2 pages à tous les services d'incendie et de police du Canada, ce qui représente au total 4 927 questionnaires (3 738 aux services d'incendie et 1 189 aux services de police).

De janvier à mai, on a reçu 2 247 questionnaires, ce qui représente un taux de participation de 46 %. En général, le taux de réponse dans le cadre d'une enquête réalisée par téléphone se situe entre 10 % et 20 %; on peut donc dire que nous avons obtenu un taux de participation très positif.

61 % des répondants étaient des membres volontaires/à temps partiel de services d'incendie et 25 % étaient des membres de services de police. Quant au reste, il s'agissait essentiellement de membres mixtes (10 %) et à temps plein (3 %) de services d'incendie.

Services des répondants par type



Puisque de nombreux répondants étaient des pompiers volontaires, il n'est pas surprenant que la plupart des services aient indiqué qu'ils desservait de petites collectivités ou des régions rurales.

86 % des répondants connaissaient le service de réponse téléphonique d'urgence 24 heures sur 24 de CANUTEC. Essentiellement, les raisons pour communiquer avec CANUTEC concernaient des mesures d'intervention d'urgence à prendre lors d'un incident, des renseignements généraux sur les produits et le signalement d'un accident. 98 % des services (environ 900 répondants) qui ont communiqué avec CANUTEC et qui ont évalué ce dernier étaient satisfaits du service et le recommanderaient à d'autres.

Au même titre que les répondants connaissaient très bien CANUTEC, ils connaissaient également son Guide des mesures d'urgence. En effet, 87 % des répondants ont indiqué qu'ils le connaissaient. En outre, 98 % des services (environ 1500 répondants) qui ont utilisé et évalué le guide ont trouvé qu'il était bien organisé et facile à utiliser. De plus, ils ont trouvé les renseignements dont ils avaient besoin dans un délai raisonnable.

On peut toutefois faire mieux, car certains intervenants d'urgence ignorent toujours l'existence de CANUTEC ou du guide.

Pour de plus amples renseignements sur cette enquête, veuillez communiquer avec Michèle Provencher par téléphone au 613-990-1894 ou par courriel à l'adresse michele.provencher@tc.gc.ca.

Du 25 au 29 août dernier, Denis Foisy, conseiller en intervention d'urgence au Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada (CANUTEC), a participé à une formation en intervention d'urgence offerte par le CN à Pueblo, au Colorado. M. Foisy estime que cette formation a constitué un ajout d'importance capitale dans le cadre de son travail. « L'expertise du groupe de formateurs ainsi que le dynamisme des participants ont contribué à en faire une des formations les plus productives en ce qui me concerne. Cela m'a permis d'acquérir un maximum de connaissances et de techniques, et ce, dans une atmosphère de travail agréable. Avec ces connaissances, je serai plus confiant lors d'incidents ferroviaires et je serai en mesure de fournir de meilleurs conseils aux différents intervenants. » Le CN nous a gracieusement permis de publier, dans notre Bulletin de nouvelles sur TMD, un article ayant paru dans leur bulletin « Pleins feux sur CN » du 28 octobre 2009.

Une formation de haut niveau prépare les intervenants d'urgence



Le CN cherche depuis longtemps à rendre les collectivités plus sécuritaires et plus fortes. Chaque année, pour soutenir cet objectif, le groupe Marchandises dangereuses du CN offre de la formation de qualité en intervention d'urgence à des milliers d'intervenants locaux afin de les aider à protéger leur municipalité en cas d'incident. Récemment, le CN a invité 30 intervenants d'urgence de différentes collectivités établies le long du parcours du CN à une formation portant sur les wagons-citernes.

Le cours d'une semaine, entièrement payé par le CN, s'est tenu au Security and Emergency Response Training Center (SERTC) à Pueblo, au Colorado. L'objectif était de donner une formation spécialisée aux intervenants d'urgence, comme les membres des services d'incendie et de police, afin qu'ils interviennent de façon sécuritaire lors d'incidents mettant en cause des wagons-citernes.

Les participants ont acquis diverses connaissances sur la conception et la construction des wagons-citernes pressurisés et non pressurisés, les types de fuites les plus fréquemment rencontrées (d'autres moins courantes) et les techniques de réparation sur le terrain. « Le cours est une partie importante du programme de formation en intervention d'urgence du CN destiné aux collectivités où circulent nos trains », a affirmé Jean Ouellette, directeur principal Marchandise dangereuses au Canada. « Lee Nelson, agent Marchandises dangereuses, et moi avons apporté notre soutien au personnel de formation du SERTC en aidant les participants à comprendre les principes de base d'une intervention d'urgence sur un wagon-citerne et la façon de bien travailler avec le CN. Nous espérons que la formation produira tous les résultats escomptés, lorsque chaque intervenant retournera dans sa collectivité et transmettra ses connaissances à ses collègues. »

Mike De Smedt, directeur principal Marchandises dangereuses au CN, affirme que l'aspect pratique de la formation par la simulation d'un incident a fait comprendre le message à de nombreux intervenants. « Le matériel ferroviaire peut intimider les non-initiés. Les exercices sur le terrain que nous avons menés ont aidé les intervenants d'urgence à se familiariser avec le matériel ferroviaire et à apprendre comment travailler à proximité du matériel de façon sécuritaire et efficace », explique Mike.

Un des intervenants, Donald W. Presley du service d'incendie de Carbondale, en Illinois, a particulièrement apprécié la formation pratique. « Je serai en mesure de prendre de meilleures décisions en cas d'incident ferroviaire majeur afin de contrôler la situation rapidement et en toute sécurité. Je partagerai certainement ce que j'ai appris avec mes collègues et, comme je suis un instructeur itinérant pour le Fire Service Institute de l'université de l'Illinois, je serai en mesure de transmettre mes connaissances aux autres intervenants de l'ensemble de l'État », affirme M. Presley.

James MacDonald, chef adjoint du service d'incendie de la ville de Chiliwack, en Colombie-Britannique, a aussi suivi le cours pour les spécialistes des wagons-citernes et il a été impressionné par la qualité de la formation. « Nous projetons d'intégrer certains aspects de ce que nous avons appris à notre propre formation sur les marchandises



dangereuses destinée à l'ensemble de nos 144 pompiers, professionnels ou volontaires, souligne M. MacDonald. Je suis rassuré de savoir que nos intervenants seront capables de mettre en œuvre un plan d'intervention en cas d'incident qui s'intégrera bien avec les activités d'intervention d'urgence du CN. »

Préavis

4^e Congrès sur le TMD

**Lundi et mardi,
4 et 5 octobre 2010,
Ottawa**

La planification du 4^e Congrès sur le TMD, qui aura pour thème principal « **La sécurité par rapport à la sûreté** » et pour sous-thème « **Qu'est-ce qui se passe dans l'Asie-Pacifique?** », est déjà en cours.

Le Congrès se déroulera à l'hôtel Marriott d'Ottawa. Un tarif de 140 \$ la nuit est garanti jusqu'au 9 septembre 2010, selon les disponibilités.

Pour avoir droit au prix réduit d'inscription au Congrès (**650 \$, TPS en sus**), vous devez vous inscrire au plus tard le 1^{er} septembre 2010; après cette date, le coût d'inscription passe à **750 \$, TPS en sus**.

APERÇU

Voici deux des sujets qui seront abordés :

- Jeux olympiques de Vancouver 2010 : gestion du transport des marchandises dangereuses : préparation, mise en œuvre et ce qui s'est produit.
- Qu'est-ce qu'un intervenant « quelque part » en Amérique du Nord devrait savoir au sujet d'un expéditeur de matières dangereuses à Qingdao, en Chine? Cette présentation explorera certains des défis en matière d'intervention d'urgence liés à l'importation de matières/marchandises dangereuses provenant de l'étranger, et ce que fait CHEMTREC® pour les relever.

Soyez à l'affût, d'autres détails sont à venir. Pour que votre nom soit ajouté à la liste de distribution, communiquez avec **Louis Laferrière** (lferriere@canadianchemistry.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Louis Laferrière
 Directeur, logistiques
 Affaires techniques
 Association canadienne de l'industrie de la chimie
 350, rue Sparks, bureau 805
 Ottawa (Ontario) K1R 7S8
 Téléphone : 613-237-6215 ext. 247
 Télécopieur : 613-237-4061
 Courriel : lferriere@canadianchemistry.ca

Source des appels d'urgence		CANUTEC du 1 ^{er} janvier 2009 au 31 décembre 2009	Appels d'urgence par endroit	
Expéditeur	17			Colombie-Britannique
Transporteurs	177		Alberta	134
Destinataire	6		Saskatchewan	45
Services d'incendie	258		Manitoba	50
Corps policiers	48		Ontario	292
Contracteur Hazmat	14		Québec	208
Centre anti-poison	17		Nouveau-Brunswick	26
Groupe aide mutuelle	5		Nouvelle-Écosse	17
Centre d'urgence	38		Île-du-Prince-Édouard	4
Service ambulancier	8		Terre-Neuve-et-Labrador	11
Hôpital	27		Yukon	1
Laboratoire	0		Territoires du Nord-Ouest	1
Gouvernement	82		Nunavut	0
Citoyens	137		Nunavut	41
Producteurs	14		International	1
Distributeur / détail	8			
Utilisateurs	78			
Others	6			
Nombre d'appels		Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses*		
Information	8 400	Classe 1 - Explosifs	5	
Règlement	3 521	Classe 2 - Gaz comprimés	209	
Technique	8 560	Classe 3 - Liquides inflammables	206	
Autre	1 189	Classe 4 - Solides inflammables	17	
Total	23 670	Classe 5 - Matières combustibles et peroxydes organiques	58	
Appels d'urgence	940	Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	50	
		Classe 7 - Matières radioactives	5	
		Classe 8 - Matières Corrosives	283	
		Classe 9 - Produits divers	16	
		NR - Non réglementées	214	
		Chargement mixte -	7	
		Inconnu -	37	
		* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.		
		Appels d'urgence par modes de transport		
		Routier	220	
		Ferroviaire	142	
		Aérien	10	
		Maritime	14	
		Pipeline	2	
		Non transport	549	
		Multimodal	3	

Bonne chance à nos athlètes!
