

NOUVELLES



DANS CE NUMÉRO

Interruption de l'effet domino lors d'un déraillement 2

Éditorial 3

Norme CSA B625-08, Citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses 3

Nouvelle édition de la norme relative aux bombes aérosol et aux cartouches à gaz 3

Kaboom - Intervenir en cas d'incident radiologique 4

Statistiques relatives aux courriels 4

De nouvelles normes pour les bouteilles à gaz, tubes et conteneurs à gaz à éléments multiples normalisés UN destinés à être utilisés au Canada 5

Travailler ensemble 6

Éducation et sensibilisation dans la région des Prairies et du Nord 6

Plans d'intervention d'urgence – Un programme essentiel pour les premiers intervenants 7

Favoriser la collaboration avec les provinces du Canada atlantique 7

Utilisation de la technique de neutralisation par combustion sur un camion-citerne - Incident survenu à McBride (Dome Creek) en 2011 8

Le saviez-vous? 9

Le transport d'essence et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses 9

Stats CANUTEC 10



UTILISATION DES APPELLATIONS RÉGLEMENTAIRES NE FIGURANT PAS À L'ANNEXE 1 DU RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR JULIE PRESCOTT ET DAVID LAMARCHE

Selon l'article 2.2 (<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie2-339.htm#art22>) du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, l'expéditeur est responsable de la classification de la marchandise dangereuse. Il peut aussi utiliser la classification déterminée par un expéditeur précédent ou par le fabricant.

Il arrive parfois que la classification de marchandises dangereuses présentées au transport, transportées ou importées, comprenne des appellations réglementaires qui ne sont pas incluses à l'annexe 1 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est basé sur les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses - Règlement type des Nations Unies (Règlement type des Nations Unies), et l'annexe 1 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est basée sur la liste des marchandises dangereuses du chapitre 3.2 du Règlement type des Nations Unies. Une édition révisée du Règlement type est publiée aux deux ans et de nouvelles appellations réglementaires

sont ajoutées à chaque nouvelle édition. Les Instructions techniques de l'OACI et le Code IMDG sont eux aussi révisés aux deux ans. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses est, quant à lui, régulièrement soumis à des modifications réglementaires, cependant, ces modifications n'entrent pas en vigueur à une fréquence définie et ne contiennent pas toutes de nouvelles appellations. Il existe donc de multiples appellations réglementaires figurant dans le Règlement type des Nations Unies, les Instructions techniques de l'OACI et le Code IMDG qu'on ne retrouve pas encore dans le Règlement. Ces appellations seront incluses à l'annexe 1 du Règlement lors de modifications réglementaires futures.

Il est toutefois possible d'utiliser ces appellations réglementaires même si elles ne sont pas encore incluses à l'annexe 1 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. En effet, l'article 1.10 (<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie1-475.htm>) permet d'utiliser la classification appropriée prévue dans les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses - Règlement type, le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI en vue du transport par véhicule routier, par véhicule ferroviaire, ou par navire au cours d'un voyage intérieur.

Prenez note que lorsqu'une appellation réglementaire ne figurant pas à l'annexe 1 est choisie, la personne qui présente au transport ou importe doit déterminer si un plan d'intervention d'urgence (PIU) est requis conformément à la partie 7 du Règlement

sur le transport des marchandises dangereuses. Une liste des matières pour lesquelles il existe un indice PIU est disponible à la page Web suivante : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-nouveaux-numerospiu-87.htm>. Les matières y sont présentées en ordre de numéro UN.

Pour toute question concernant la classification des marchandises dangereuses, vous pouvez consulter l'avis d'information à ce sujet (<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/clair-partie1-475.htm#art110>) ou communiquer avec votre bureau régional :

Région de l'Atlantique
1-866-814-1477
TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec
(514) 283-5722
TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
(416) 973-1868
TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
1-888-463-0521 ou (204) 983-3152
TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique
(604) 666-2955
TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca

INTERRUPTION DE L'EFFET DOMINO LORS D'UN DÉRAILLEMENT

PAR BARBARA DI BACCO

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses collabore avec le Centre de technologie des transports de surface du Conseil national de recherches Canada (CTTS-CNRC) dans le cadre du projet relatif à l'effet domino des wagons-citernes. Ce projet nous permettra de mieux comprendre les déraillements en chaîne des wagons-citernes et d'évaluer des solutions éventuelles qui permettraient de réduire ces types de déraillements lors des activités liées au transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Le projet relatif à l'effet domino des wagons-citernes comporte les objectifs suivants :

- recueillir des renseignements historiques pertinents en ce qui a trait aux déraillements en chaîne des wagons-citernes et aux attelages à plateau;
- comprendre les mécanismes des déraillements de trains composés de multiples wagons-citernes;
- proposer et étudier d'éventuelles mesures correctives à ce problème, au moyen d'essais physiques grandeur nature et de modèles simulation informatisés.

Les trains composés de multiples wagons-citernes ont à leur bord de l'essence ou du carburant d'aviation et sont munis d'attelages à double plateau de type E qui, au cours des dernières années, ont fait l'objet d'une certaine controverse en raison de plusieurs accidents donnant lieu à des déraillements en chaîne (figures 1 et 2).



Figure 1 : Déraillement en chaîne de multiples wagons-citernes, Lévis (Québec), juillet 2002.



Figure 2 : Déraillement en chaîne de multiples wagons-citernes, Clara City (Minnesota), octobre 2007.

Les attelages à double plateau, lesquels sont requis en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ont permis de réduire le nombre de wagons-citernes perforés lors de déraillements. Les plateaux supérieur et inférieur empêchent les attelages de se séparer verticalement lors d'un accident, réduisant ainsi le risque qu'un attelage vienne en contact avec des wagons-citernes à proximité et les perforé (figure 3).

Toutefois, l'avantage qui découle de ces attelages semble entraîner l'augmentation du nombre de wagons-citernes touchés lors de chaque déraillement. Le déraillement de quelques wagons-citernes peut entraîner celui d'autres wagons-citernes, donnant lieu à des déraillements en chaîne. Les citernes ou wagons-citernes contenant des quantités résiduelles de marchandises dangereuses sont particulièrement vulnérables à ce type de situation. Cependant, l'examen des rapports d'accident révèle que les wagons-citernes pleins peuvent eux aussi se renverser lors d'un déraillement en chaîne, quoiqu'ils soient moins nombreux à se renverser.

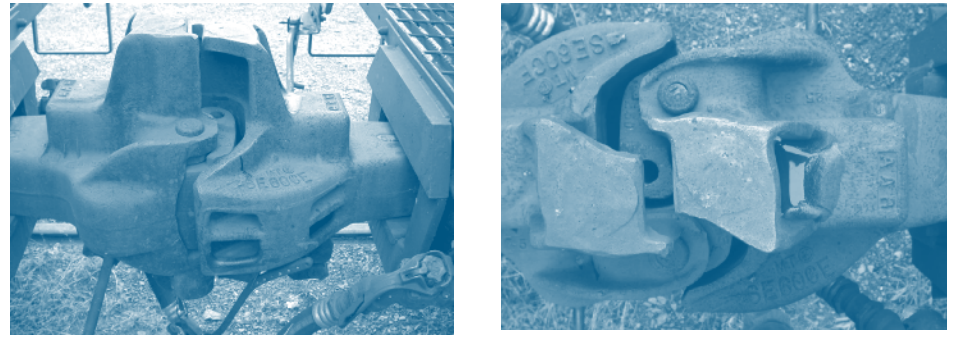


Figure 3 : Attelages à double plateau standards.

Dans le cadre de ce projet, on examinera dans quelle mesure et de quelle façon ces attelages à double plateau contribuent aux déraillements en chaîne et on déterminera si un nouvel attelage conçu par le CTTS-CNRC (attelage rotatif à double plateau) pourrait réduire ces types de déraillement de trains transportant des marchandises dangereuses. Ce nouvel attelage comprend un élément rotatif qui éliminerait probablement la capacité d'un train qui déraile de transmettre par l'attelage un couple ou des forces de torsion au wagon adjacent.

Le CTTS-CNRC a terminé la **phase 1** de ce projet en mars 2009. Elle comprenait :

- procéder à l'analyse documentaire des rapports d'accident pour examiner le rôle des wagons-citernes pleins et vides dans ce phénomène;
- procéder à l'analyse théorique des mécanismes potentiels des déraillements;
- proposer des solutions éventuelles et en discuter.

La **phase 2** de ce projet est toujours en cours et sera terminée d'ici mars 2012. Elle comprend :

- effectuer une analyse pour déterminer l'énergie nécessaire pour faire dérailler une série de wagons-citernes pleins et vides (analyse effectuée en décembre 2010);
- créer un modèle informatisé pour simuler des déraillements en chaîne de wagons-citernes, vides et pleins, munis d'attelages à double plateau et vérifier l'efficacité de la solution proposée (attelage rotatif à double plateau) dans les deux cas (en cours);
- effectuer un exercice d'essai grandeur nature avec trois wagons-citernes munis d'attelages à double plateau standards de type E (essai effectué en août 2010) pour déterminer la meilleure façon de produire un déraillement;
- effectuer un essai de déraillement grandeur nature avec quatre wagons-citernes équipés de tous les instruments et munis d'attelages à double plateau standards de type E (essai effectué en février 2011) pour évaluer la base de référence;
- effectuer un essai de déraillement grandeur nature avec quatre wagons-citernes équipés de tous les instruments, dont le deuxième et le troisième sont reliés au moyen d'attelages à double plateau rotatif, pour évaluer l'efficacité de la solution proposée (essai effectué en mars 2011).

Les essais grandeur nature ont démontré que l'attelage à double plateau standard peut causer un effet domino en permettant le transfert du couple ou des forces de torsion d'une citerne à l'autre en raison du contact entre l'axe d'attelage et les parois verticales du double plateau. Lors de l'essai effectué en mars 2011, l'attelage rotatif à double plateau modifié a efficacement interrompu l'effet domino (figure 4) en réduisant la transmission de la puissance. La Direction générale du transport des marchandises dangereuses estimait toutefois qu'il fallait effectuer un autre essai pour confirmer l'efficacité de ce nouvel attelage. Le Conseil national de recherches Canada a donc effectué un dernier essai de déraillement grandeur nature le 26 juillet 2011 avec cinq wagons-citernes. Les wagons étaient reliés par un attelage à double plateau standard, à l'exception du raccord entre les 3^e et 4^e wagons, qui étaient reliés par un attelage rotatif à double plateau. Cet essai visait à soumettre l'attelage rotatif à double plateau à un effet domino plus dynamique (c.-à-d. placer cet attelage plus loin dans la réaction en chaîne) pour valider le principe. Un article sur les résultats de ces essais et des conclusions tirées paraîtra dans le prochain numéro de *Transport des marchandises dangereuses – Nouvelles*.



Figure 4 : Résultat de l'essai sur des wagons munis d'un attelage rotatif modifié – mars 2011.

Le but ultime de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses est de réduire les déraillements en chaîne de trains transportant des marchandises dangereuses, réduisant de ce fait le risque de fuite, d'incendie (s'il y a une source d'inflammation à proximité) et de problèmes environnementaux associés au déversement des produits.

Nous aimerions remercier tout particulièrement GATX et Procor Ltd. de nous avoir donné des wagons-citernes pour les essais en vraie grandeur.

ÉDITORIAL

Déjà la fin des saisons clémentes. À la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, le printemps, l'été et le début de l'automne (et le reste aussi, sans doute), ont été des périodes très occupées. Des projets de recherche très intéressants, qui comptent la participation de notre direction de Recherche, évaluation et systèmes, ont avancé et nous vous présentons un article à ce sujet à la page 2. L'expertise de nos collègues à la direction des affaires réglementaires est bien sollicitée et pour en faire la preuve je vous invite à lire les articles trouvés aux pages 3 et 5 qui présentent quelques nouvelles normes qui ont récemment été publiées. Du côté des événements dignes d'intérêt, l'exercice Kaboom fut un grand succès et un incident, où un plan d'intervention d'urgence a dû être activé, ont tenu nos spécialistes bien occupés au cours des derniers mois, les articles aux pages 4 et 8 font état des faits saillants. Notre numéro d'automne compte aussi des articles sur la réglementation, la collaboration avec nos bureaux régionaux et d'autres informations d'intérêt.

Nous continuons aussi à faire des ajustements et à apporter des améliorations au nouveau format du bulletin de nouvelles. La rétroaction a été positive pour le premier numéro et vos commentaires sont toujours les bienvenues. N'hésitez pas non plus à faire des suggestions d'articles que vous aimeriez lire dans nos pages.

Bonne lecture et l'on se revoit au printemps!

Véronique Tessier

NORME CSA B625-08, CITERNES MOBILES POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR DANIEL SAVARD

Les citernes mobiles font partie du paysage du transport depuis plusieurs années. Pour le transport des marchandises dangereuses au Canada, il est actuellement permis d'utiliser des citernes mobiles répondant à d'anciennes spécifications comme celles de type de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) en vertu du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), ou celles de type maritime international (IM) en vertu du titre 49 du *Code of Federal Regulations américain* (49 CFR). D'importantes modifications apportées à l'édition 1999 des *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses* des Nations Unies (*Règlement type des Nations Unies*) ont mené à la création d'une spécification de citerne mobile UN, ainsi qu'à l'élaboration d'une nouvelle norme au Canada, la norme B625-08 de l'Association canadienne de normalisation (CSA), publiée en 2008. La norme de la CSA, harmonisée avec la 14^e édition du *Règlement type des Nations Unies*, prescrit les exigences de conception, de fabrication, d'utilisation, ainsi que de test et d'inspection périodiques pour les citernes mobiles UN au Canada. Elle prescrit également les exigences de sélection et d'utilisation pour les citernes mobiles UN au Canada peu importe où ces dernières ont été fabriquées. On peut s'attendre à ce que les prochaines éditions de la norme restent harmonisées avec le *Règlement type des Nations Unies* et tiennent compte d'éventuelles modifications réglementaires.

La norme CSA B625-08 définit une citerne mobile UN comme étant un contenant ayant une capacité de plus de 450 litres destiné au transport de marchandises dangereuses par différents modes de transport. Il s'agit d'un réservoir muni de l'équipement de service et de l'équipement de structure nécessaires pour la manutention ou le transport de ces marchandises dangereuses. Contrairement

aux citernes routières et aux wagons-citernes, conçus pour être montés de façon permanente sur un véhicule de transport, la citerne mobile UN est conçue pour être fixée temporairement à un véhicule de transport ou à un navire. De plus, la norme CSA B625-08 établit une distinction entre une citerne mobile UN qui est un conteneur-citerne et une qui n'en est pas un. Un conteneur-citerne est une citerne mobile UN placée dans un cadre de type « ISO », et à ce titre, il doit être conforme aux exigences supplémentaires prévues à la norme CSA B625-08.

On peut utiliser une citerne mobile pour les marchandises dangereuses de classes 1, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9. La norme CSA B625-08 fournit les exigences de sélection et d'utilisation pour ces marchandises dangereuses, à l'exception de celles de classe 1, soit les explosifs. Les exigences de sélection et d'utilisation pour les explosifs seront abordées lors de la révision prochaine de la norme CGSB-43.151.

La norme CSA B625-08 prescrit les exigences d'enregistrement en ce qui concerne la conception, la fabrication, l'essai, l'inspection et la réparation de citernes mobiles UN au Canada. Elle aborde également le processus d'approbation des nouvelles conceptions approuvées au Canada. Le Canada acceptera les citernes mobiles UN approuvées par un autre pays, à condition qu'elles satisfassent aux exigences du *Règlement type des Nations Unies*, aux exigences du pays d'approbation et aux exigences supplémentaires prévues à la norme CSA.

Pour de plus amples renseignements sur les citernes mobiles UN et les exigences de la norme CSA B625-08, vous pouvez communiquer avec Daniel Savard par téléphone au 613-990-1137 ou par courriel à l'adresse Daniel.Savard@tc.gc.ca.

NOUVELLE ÉDITION DE LA NORME RELATIVE AUX BOMBES AÉROSOL ET AUX CARTOUCHES À GAZ

PAR PASCAL VERVILLE

La deuxième édition de la norme CGSB 43.123, *Bombes aérosol et cartouches à gaz pour le transport de marchandises dangereuses*, a été publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC) en juin 2010. Elle remplace l'édition précédente publiée en 1986, *Réceptifs aérosol métalliques* (TC-2P, TC-2Q). De nombreuses modifications y ont été apportées pour permettre un degré optimal d'harmonisation avec les *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses* des Nations Unies (*Règlement type des Nations Unies*), tout en tenant compte de l'expérience et de la pratique nord américaine, de même que des récents progrès techniques réalisés dans ce domaine.

Lors de l'élaboration de cette norme révisée, le comité technique de l'ONGC a pris en compte plusieurs publications, dont le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* du Canada, le titre 49 du *Code of Federal Regulations américain* (49 CFR), les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale* et la norme britannique BS 5597:1991 – *Specification for non-refillable plastics aerosol dispensers up to 1000 ml capacity*. Le comité technique de l'ONGC était composé de membres possédant une expertise dans la conception, la fabrication, l'essai, l'utilisation, le remplissage et la régulation des bombes aérosol et des cartouches à gaz.

Voici quelques-unes des plus importantes modifications apportées à la deuxième édition :

- l'ajout de la définition de termes et d'expressions, comme « marqué durable », « lot » et « cartouche à gaz »;
- l'ajout d'une nouvelle spécification pour les bombes aérosol en métal (TC-2R); les bombes aérosol TC-2R sont munies d'un ou de plusieurs dispositifs de décompression et sont conçues pour permettre une pression de remplissage plus élevée que les bombes TC-2Q; les exigences relatives aux bombes aérosol TC-2R sont basées sur les dispositions prévues dans plusieurs permis de niveau de sécurité équivalent (maintenant des certificats d'équivalence);
- l'ajout d'une nouvelle spécification pour les bombes aérosol en plastique (TC-2S); des exigences similaires ont récemment été incorporées au titre 49 CFR des États-Unis en vertu de la décision définitive HM 215J publiée le 14 janvier 2009;
- l'ajout d'exigences relatives aux cartouches à gaz (TC-2P et TC-2R);
- des exigences de marquage révisées;
- l'ajout d'exigences relatives au système de gestion de la qualité pour les installations de fabrication et les installations responsables du remplissage des bombes aérosol et des cartouches à gaz;

- des exigences d'enregistrement révisées de Transports Canada pour les fabricants de bombes aérosol et de cartouches à gaz; en vertu de la nouvelle norme, les fabricants devront obtenir un certificat d'enregistrement de la part du directeur, Direction des affaires réglementaires, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada, avant d'apposer les marques de spécification prescrites; le demandeur doit fournir une description des processus de fabrication, des procédures relatives au contrôle de la qualité, d'essai et d'inspection, ainsi que de leur système de gestion de la qualité; il s'agit d'une exigence semblable à celle concernant d'autres contenants servant au transport des marchandises dangereuses au Canada;

- l'ajout d'exigences de sélection et d'utilisation basées sur les dispositions actuelles prévues à l'article 5.11 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;

- l'ajout de dispositions relatives au transport, à partir d'une installation de collecte, des bombes aérosol et des cartouches à gaz destinées à l'élimination; de telles dispositions sont prévues dans les conditions des permis de niveau de sécurité équivalent, que l'on appelle maintenant des certificats d'équivalence, délivrés par Transports Canada;

- l'ajout d'une nouvelle exigence relative aux marchandises dangereuses classifiées comme UN1950, AÉROSOLS, UN2037 ou CARTOUCHES À GAZ, ce qui rend les contenants conformes à la nouvelle norme obligatoire dans ces cas; dans le cas d'autres gaz, on pourra continuer d'utiliser une bombe aérosol ou une cartouche à gaz, tel qu'il est prévu à la norme.

L'adoption de cette norme révisée sera proposée lors d'une modification prochaine au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. En attendant, l'édition de 1986 de la norme est celle en vigueur.

Des exemplaires dans les deux langues officielles de la norme révisée peuvent être achetés sur le site Web de l'Office des normes générales du Canada à l'adresse Web <http://www.techstreet.com/info/cgsb.html> ou à l'adresse ci-dessous :

Office des normes générales du Canada

Centre des ventes
Gatineau (Québec) K1A 1G6
Téléphone : 1-800-665-2472 ou
819-956-0425
Télécopieur : 819-956-5740

KABOOM - INTERVENIR EN CAS D'INCIDENT RADIOLOGIQUE

PAR KATHLEEN CORRIVEAU ET FRED SCAFFIDI



La Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada est ravie du partenariat fructueux qu'elle a conclu avec Recherche et développement pour la défense Canada – Centre des sciences pour la sécurité (RDDC-CSS) pour ce qui est de mettre sur pied et de mener un exercice avec agents toxiques réels tenu à Windsor (Ontario), en février 2011. Dans le cadre de l'exercice, il s'agissait d'intervenir en utilisant un dispositif de dispersion radiologique, et cela a donné l'occasion aux équipes d'intervention de l'industrie de mettre à l'épreuve leurs capacités d'intervention en présence de matières radiologiques, de travailler avec des autorités sur les lieux mêmes et de s'intégrer au commandement des interventions en cas d'acte terroriste présumé. L'exercice a été effectué avec enthousiasme et a démontré l'utilité de la présence d'intervenants de l'industrie auprès des premiers intervenants (principalement les services de police et d'incendie), non seulement au cours des phases de rétablissement, mais également lors des phases initiales de réaction.

Transports Canada joue un rôle important dans la *Stratégie de résilience aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif pour le Canada (CBRNE)* (janvier 2011) et le *Plan d'action de résilience aux incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif pour le Canada* qui en découle (prière de consulter <http://www.securitepublique.gc.ca> pour en savoir davantage à ce sujet). La *Stratégie* et le *Plan d'action* sont le fruit d'une collaboration entre tous les ordres de gouvernement au Canada et vise à fournir des capacités et des normes pour savoir comment réagir lors de menaces chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif. Ces

documents se veulent en quelque sorte un énoncé de politique permettant de veiller à ce que les quatre composantes de la gestion de situations d'urgence, à savoir la prévention/l'atténuation, la préparation, l'intervention et le rétablissement, soient mises en application de la façon la plus efficace possible relativement aux incidents CBRNE. Au moyen de son programme d'intervention en cas d'incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif, basé sur le Plan d'intervention d'urgence (PIU) actuel, Transports Canada fait participer activement la collectivité des intervenants en cas d'urgence de l'industrie au moyen de séances de formation et d'exercices pratiques comme celui dont il est ici question. Nous cherchons à améliorer la capacité d'action actuelle à l'égard des incidents CBRNE en utilisant les ressources du PIU du domaine de l'industrie. Selon nous, ces ressources constituent un atout incontournable pour les autorités.

Dans le cadre de cet exercice, nous avons fait exploser un fourgon qui transportait des matières radiologiques de nature inconnue dans un milieu susceptible d'avoir des répercussions considérables sur la population et l'économie. De nombreux organismes gouvernementaux ont pris part à l'exercice. Toutefois, la Police provinciale de l'Ontario assurait le commandement de l'opération. Cet exercice faisait partie d'un ensemble d'exercices de plus grande envergure, le Central Gateway, qui se déroulait en même temps.

Voici quelques-uns des objectifs visés dans le cadre de cette opération :

- Comprendre la capacité d'action de la collectivité de l'industrie et de l'entrepreneuriat, et la façon dont ces



intervenants peuvent apporter leur aide aux divers organismes présents sur les lieux.

- Évaluer la façon dont les efforts de l'industrie pourraient s'intégrer à ceux des premiers intervenants.
- Faire l'essai du mécanisme d'autorisation et d'activation d'un PIU en cas d'incidents CBRNE.

Les participants de l'industrie ont été affectés aux domaines suivants :

Vérification

- Confirmer les matières en jeu et leur source.
- Délimiter les zones contaminées et les dangers pour la population.
- Dépêcher sur les lieux des experts en la matière et nommer un représentant qui sera chargé de prendre le commandement de l'opération.

Surveillance

- Fournir de l'équipement de détection et donner des conseils spécialisés quant à la surveillance de vastes zones au commandement de l'intervention.
- Communiquer de l'information quant à la façon d'interpréter les données provenant des instruments, les niveaux de radiation prévus et la durée pendant laquelle ces niveaux de radiation peuvent être tolérés par les premiers intervenants présents sur les lieux.

Intervention

- Fournir un soutien logistique pendant les premières phases d'intervention – contenant pour les matières présentant un niveau élevé de radioactivité, conseils sur la manière de traiter les personnes contaminées, et autres.
- Mise en œuvre d'un plan visant à coordonner les tâches de nettoyage.

Rétablissement

- Dans le cadre de cet exercice, l'industrie jouait un rôle de premier plan et bénéficiait de l'appui de la Police provinciale de l'Ontario et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN).
- Développer un plan de rétablissement dans le but de coordonner les ressources, le matériel et l'équipement, la logistique et l'expertise, le tout devant être soumis à l'approbation de la CCSN.
- Suggérer d'éventuelles solutions aux questions suivantes et en discuter : Que fera-t-on des matériaux et des déchets découlant d'une opération de la sorte? Qui s'occupera du véhicule contaminé? Quel

niveau de propreté doit-on atteindre pour le site avant qu'il soit déclaré sécuritaire à nouveau?

Cet exercice représentait une occasion unique pour l'industrie et les autorités gouvernementales de conjuguer leurs efforts au cours d'une activité liée aux incidents CBRNE. Pendant les premiers jours de l'opération, il est devenu évident que l'expertise et l'équipement de l'industrie seraient d'une grande utilité aux premiers intervenants, ce qui fut bel et bien le cas. L'exercice a aussi prouvé la valeur du programme d'intervention en cas d'incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif de Transports Canada, et a démontré la grande importance des changements apportés à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permettant l'autorisation d'un PIU, le dédommagement et un programme de responsabilisation.

Nous aimerions remercier nos partenaires de l'industrie qui ont participé à ce projet, soit : Énergie atomique du Canada Limitée, Monserco (Energy Solutions Company), Stuart Hunt and Associates, Hydro-Québec, Ontario Power Generation et AREVA Canada. Ayant été directement témoins de l'expertise et du niveau de dévouement des partenaires de l'industrie, nous tenons à vous remercier, au nom de tous les Canadiens, du travail remarquable que vous avez accompli.

Nous souhaitons par ailleurs remercier RDDC-CSS d'avoir accepté de faire équipe avec nous lors de cet exercice et d'avoir intégré les objectifs de Transports Canada aux objectifs globaux visés. Nous nous en voudrions d'omettre la participation de la Police provinciale de l'Ontario, qui nous a donné la chance de démontrer la valeur de la participation de l'industrie. Il nous faut également souligner les efforts déployés par International Safety Research, l'organisme chargé de la planification de l'exercice, qui a dû respecter des délais serrés pour faire de cette opération une réalité.

Nous ne pourrions également passer sous silence la participation de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN), qui a animé cet exercice.

Pour obtenir plus d'information à propos de l'exercice et de nos plans à venir dans ce domaine, veuillez communiquer avec Fred Scaffidi (Fred.Scaffidi@tc.gc.ca) ou Kathleen Corriveau (Kathleen.Corriveau@tc.gc.ca).

STATISTIQUES RELATIVES AUX COURRIELS

PAR DANNY BECHAMP

Au cours de l'exercice financier 2010-2011 (du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011), la division de la formation des inspecteurs et de la sensibilisation du public de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a reçu environ 900 courriels du grand public, y compris des courriels de l'industrie et des ménages, demandant une certaine orientation à l'égard de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. La division a répondu à environ 350 de ces courriels, tandis que l'un des cinq bureaux régionaux du transport des marchandises dangereuses, un spécialiste des contenants (groupe d'ingénierie) ou un autre employé de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ont répondu aux 550 autres courriels. En général, on répond aux courriels dans les 24 heures suivant leur réception, quoique certaines questions nécessitent une recherche plus poussée. D'autres fois, avant de répondre, un représentant de la Direction générale communique avec l'expéditeur pour obtenir de plus amples renseignements.

La plupart des questions sont liées au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. En fonction de la fréquence de certaines questions, nous effectuons la mise à jour de notre foire aux questions de notre site Web afin de mieux servir le public.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, veuillez communiquer avec votre bureau régional du transport des marchandises dangereuses ou avec nous à l'adresse TDGTraining-FormationTMD@tc.gc.ca.

Région de l'Atlantique	1-866-814-1477	TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca
Région du Québec	(514) 283-5722	TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca
Région de l'Ontario	(416) 973-1868	TDG-TMDOntario@tc.gc.ca
Région des Prairies et du Nord	1-888-463-0521 ou (204) 983-3152	TDG-TMDPNR@tc.gc.ca
Région du Pacifique	(604) 666-2955	TDG-TMDPacific@tc.gc.ca

DE NOUVELLES NORMES POUR LES BOUTEILLES À GAZ, TUBES ET CONTENEURS À GAZ À ÉLÉMENTS MULTIPLES NORMALISÉS UN DESTINÉS À ÊTRE UTILISÉS AU CANADA

PAR PASCAL VERVILLE

Les deux normes suivantes ont été publiées par l'Association canadienne de normalisation (CSA) :

Norme CSA B341-09, Récipients à pression UN et conteneurs à gaz à éléments multiples destinés au transport des marchandises dangereuses; et

Norme CSA B342-09, Sélection et utilisation des récipients à pression UN et des conteneurs à gaz à éléments multiples pour le transport des marchandises dangereuses classe 2.

Ces nouvelles normes posent le fondement des exigences internes au Canada relativement aux bouteilles à gaz, aux tubes et aux conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) normalisés UN pour le transport des marchandises dangereuses comprises dans la classe 2 – Gaz.

Ces deux normes, qui reflètent l'expérience en termes d'utilisation et de sécurité, ainsi que les percées technologiques et les pratiques industrielles, s'harmonisent étroitement avec les *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU (Règlement type de l'ONU)*. Les bouteilles à gaz, tubes et CGEM normalisés sont reconnus collectivement comme des « récipients à pression » par l'ONU.

Les CGEM sont un ensemble de récipients à pression normalisés UN (éléments) interreliés par un collecteur et assemblés dans un cadre qui comprend le matériel d'entretien et les matériaux structuraux nécessaires pour le transport des gaz. Il s'agit de l'équivalent haute pression des conteneurs-citernes, ou citernes routières selon la norme UN, et ils conviennent pour le transport des gaz de tous genres. Les exigences liées aux récipients à pression normalisés UN s'appuient sur des normes publiées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Les normes internationales pertinentes sont produites par le comité technique de l'ISO/TC58, *Bouteilles à gaz*, et ses trois sous-comités – SC2, *Raccorderie des bouteilles à gaz*, SC3, *Conception des bouteilles à gaz* et SC4, *Exigences opérationnelles pour les bouteilles à gaz*. Transports Canada continue de prendre part à l'élaboration de normes pertinentes de l'ISO en tant que membre du comité représentant le Conseil canadien des normes (CCN), l'organisme membre de l'ISO pour le Canada.

La norme CSA B341 fait état des exigences pour la fabrication de récipients à pression normalisés UN et des CGEM comme relevant de « l'autorité compétente » au Canada (soit Transports Canada). Cette norme renferme également les exigences à respecter pour l'inspection et la mise à l'essai périodiques (requalification) des récipients à pression et des CGEM normalisés UN. Les intervalles prescrits pour l'inspection et la mise à l'essai périodiques sont précisés dans la norme CSA B342.

La norme CSA B341 prévoit que le fabricant de tout récipient à pression ou CGEM normalisé UN qui souhaite fabriquer des récipients à pression ou des CGEM en vertu de cette norme doit obtenir l'approbation de leur conception et de leur système de qualité par Transports Canada. La norme CSA B341 précise en détail l'information qui doit être présentée par le fabricant du contenant, laquelle doit ensuite être vérifiée aux fins du respect de la conformité par le personnel du Ministère en tant que condition d'approbation (« inscription »,

selon la norme). Ainsi, un fabricant de récipient à pression ou de CGEM sera autorisé à apposer l'indication de danger – conformité du pays d'approbation (« CAN »), le symbole d'emballage normalisé UN et d'autres indications de danger – conformité prescrites en vertu de la norme CSA B341, uniquement sur des récipients à pression et des CGEM couverts par un certificat d'inscription délivré par Transports Canada en vertu de la norme CSA B341. Ces exigences s'appliquent, peu importe où se trouve un fabricant de récipient à pression ou de CGEM normalisé UN, que ce soit au Canada ou à l'étranger.

La norme CSA B342 prescrit les exigences de sélection pour les récipients à pression normalisés UN en lien avec le gaz qu'ils renferment, ainsi que d'autres limites et exigences sur l'utilisation de ces contenants ainsi que des CGEM au Canada. Cette norme renferme également les exigences relatives à la conception et à la mise à l'essai des robinets de bouteilles à gaz, des capuchons de protection et des limiteurs de pression. Les exigences et les contraintes d'utilisation des récipients à pression normalisés UN diffèrent considérablement, dans le détail, des exigences qui s'appliquent actuellement aux bouteilles à gaz et aux tubes utilisés au Canada. Par conséquent, les récipients à pression normalisés UN devront être utilisés pour les marchandises dangereuses de classe 2 au Canada, conformément à la norme CSA B342, tandis que l'utilisation des bouteilles à gaz et des tubes actuels (TC) sera toujours régie par la norme CSA B340.

Quelles sont certaines des différences qui existent entre les récipients à pression normalisés UN et les bouteilles à gaz de TC? Parmi les principales différences, on compte les marques, les limites de remplissage et les intervalles de requalification. On trouvera ci-dessous un exemple de marques apposées à une bouteille à gaz normalisée UN :

La rangée du dessus renferme les *marques de fabrication* comme le type de filetage de la bouteille à gaz, le pays de fabrication et le numéro de série assigné par le fabricant. La rangée du centre comprend des *marques d'exploitation* comme la pression d'essai, la tare ou le poids à vide, et l'épaisseur minimale garantie des cloisons. Dans la rangée du bas figurent des *marques de certification*, comme le symbole d'emballage normalisé UN, la norme ISO utilisée pour la conception, la fabrication et la mise à l'essai, ainsi que le pays d'approbation. Prière de consulter la norme CSA B341 pour en savoir davantage sur les exigences liées à l'apposition de marques.

Par ailleurs, les exigences relatives au remplissage des récipients à pression normalisés UN, telles qu'énoncées dans la norme CSA B342, s'appuient sur celles prescrites par l'instruction d'emballage P200 du *Règlement type de l'ONU* et représentent une percée considérable en termes d'harmonisation des degrés de remplissage des bouteilles à gaz.

La période de requalification est de dix ans pour la plupart des récipients à pression normalisés UN, et elle est de cinq ans pour les bouteilles de matériau composite et d'autres récipients à pression normalisés UN utilisés pour les gaz toxiques.

La mise en application de nouvelles exigences techniques pour les récipients à pression par l'entremise du *Règlement type de l'ONU* constitue une réalisation importante et appréciée. Toutefois, bien que les dispositions ayant trait aux récipients à pression du *Règlement type de l'ONU* bénéficient désormais d'un appui à l'échelle internationale en raison de leur pertinence sur le plan technique, le mode de fonctionnement de ces dispositions sur le plan de la mise en œuvre nationale et de la reconnaissance mutuelle des approbations entre les autorités internationales compétentes continue de poser problème. Ainsi, bien que l'utilisation de la plupart des autres contenants normalisés UN soit acceptée dans la plupart des pays en fonction de la force que revêt l'approbation du pays de fabrication, ce n'est généralement pas le cas des récipients à pression normalisés UN, pas plus que des récipients à pression approuvés en vertu de normes nationales.


La question de la reconnaissance réciproque des approbations réglementaires entre le Canada et les États-Unis a été abordée. La clause 5.1.3 de la norme CSA B342 reconnaît l'utilisation au Canada de récipients à pression normalisés UN portant la marque du pays où a été décernée l'approbation (« USA »); elle s'applique conformément au *Title 49 of the U.S. Code of Federal Regulations (49 CFR)*, et de façon semblable aux récipients à pression

approuvés en vertu de la norme CSA B341 portant la marque du pays d'approbation (« CAN »). À l'alinéa 171.12(a)(4) du 49 CFR, tel que modifié par la récente décision HM-215F, l'utilisation des bouteilles à gaz normalisées UN portant la marque du pays d'approbation (« CAN ») est reconnue aux États-Unis, comme c'est le cas des bouteilles à gaz normalisées UN auxquelles est apposée la marque « USA ». Les utilisateurs des bouteilles à gaz normalisées UN portant les marques « CAN » ou « USA » tireront par conséquent profit d'une reconnaissance réciproque des approbations réglementaires qui n'existe pas, pour l'instant, pour les bouteilles à gaz régies par la réglementation existante.

Les normes CSA B341 et CSA B342 seront présentées à des fins d'adoption dans une modification subséquente du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Il convient de faire ressortir que ces nouvelles normes n'ont pas été préparées dans l'intention de rayer certaines exigences actuelles pour les bouteilles à gaz de TC. Elles ont plutôt été élaborées pour intégrer les normes ISO auxquelles il est fait référence dans le *Règlement type de l'ONU* en tant que mode facultatif de conformité et, par conséquent, visent à offrir une plus vaste sélection de contenants pour le transport des gaz. Il sera proposé que les dispositions relatives aux récipients à pression normalisés UN et aux CGEM ainsi que les dispositions actuelles de l'article 5.10 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* portant sur les bouteilles à gaz, les tubes et d'autres contenants utilisés par TC en vertu de la norme CSA B340, continuent d'exister en parallèle. Les fabricants de bouteilles à gaz qui souhaitent continuer de fabriquer les modèles existants de bouteilles, et les utilisateurs qui souhaitent s'en tenir à leurs pratiques actuelles, ne seront pas visés par l'arrivée de ces nouveaux types de contenants. En augmentant la variété des contenants disponibles pour les expéditeurs canadiens de gaz, nous espérons que des possibilités d'amélioration de l'efficacité et de réduction des coûts se présenteront à l'industrie, et que la promotion de la sécurité publique s'en trouvera améliorée.

Toute personne qui souhaite fabriquer des récipients à pression normalisés UN ou des CGEM approuvés au Canada, ou utiliser de tels récipients ou des CGEM pour le transport des marchandises dangereuses au Canada avant l'adoption de nouvelles normes réglementaires, doit présenter une demande et recevoir un certificat d'équivalence aux termes de la partie 14 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. À ce jour, plusieurs certificats du genre ont été délivrés par Transports Canada.

Pour se procurer un exemplaire des nouvelles normes dans l'une des deux langues officielles, veuillez communiquer avec la CSA au 1-800-463-6727 ou visiter son site Web au <http://www.csa.ca>.

25E	USA/MXXXX	765432	H	
PW200	PH300BAR	62.1 KG	50 L	5.8 MM
	ISO 9809-1	CAN	IB	2011/06

TRAVAILLER ENSEMBLE

PAR MARC GRIGNON

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses met l'accent sur l'harmonisation depuis un certain temps. Au cours des dernières années, des représentants des provinces et des territoires ont mis en évidence des problèmes découlant de l'utilisation de divers règlements.

Un groupe de travail national sur la conformité a été mis sur pied pour se pencher sur ces problèmes et fournir aux provinces et aux territoires un forum pour échanger de l'information et demander des précisions au gouvernement fédéral sur des questions de conformité et d'application de la loi liées au transport des marchandises dangereuses. Le groupe s'est réuni pour la première fois le 27 octobre 2008, à Ottawa.

Les inspecteurs fédéraux du transport des marchandises dangereuses font respecter la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement* partout au Canada et ce, pour tous les modes de transport (routier, aérien, ferroviaire et maritime). Les provinces et les territoires ont adopté des lois en ce qui concerne la manutention, la présentation au transport et le transport de marchandises dangereuses. Tel qu'il a été convenu dans le cadre des mémorandums d'accord, les provinces et les territoires sont responsables de l'application de la loi sur les routes. L'Alberta fait toutefois exception, car aux termes de son accord, la province assure l'application de la loi sur les routes et dans les installations.

Au moyen d'une approche d'équipe, tout en continuant de respecter l'esprit de la responsabilité organisationnelle, le groupe de travail établit une approche uniforme et collaborative aux mesures de contrôle de la conformité et d'application de la loi.

Le groupe de travail national sur la conformité a les objectifs suivants :

- fournir un forum aux provinces et aux territoires pour échanger de l'information et demander des précisions au gouvernement fédéral sur des questions de conformité et d'application de la loi;
- en arriver à un accord consensuel en ce qui a trait aux questions de mise en œuvre et de contrôle de la conformité;
- déterminer et aborder des questions et des besoins concernant des questions de mise en œuvre et de contrôle de la conformité;
- partager/mettre en commun des pratiques exemplaires;
- accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses au Canada;
- déterminer les menaces à la sécurité du public;
- faire respecter le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* de façon uniforme et en collaboration;
- présenter des recommandations au Groupe de travail fédéral provincial territorial sur le transport des marchandises dangereuses.

La présidence du groupe de travail est assurée par le directeur, Conformité et interventions, Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Le groupe compte des représentants de chaque province et territoire, des représentants des cinq bureaux régionaux de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ainsi que des représentants de l'administration centrale de la Direction générale. Le groupe se réunit au printemps et à l'automne, et il tient deux téléconférences à mi-chemin entre chaque réunion.

Cette initiative de collaboration est une réussite depuis maintenant quatre ans. Nul doute qu'elle pavera la voie à d'autres approches intégrées pour assurer la conformité et faire respecter les exigences législatives et réglementaires relatives au transport des marchandises dangereuses.

ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DANS LA RÉGION DES PRAIRIES ET DU NORD

PAR DEBBIE MAYERS

Dans le but de joindre les personnes touchées par la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses, la région des Prairies et du Nord a participé à un certain nombre de salons professionnels afin d'éduquer et de sensibiliser à l'égard du programme de transport des marchandises dangereuses.

Un inspecteur présent à un kiosque de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses dans le cadre d'un salon professionnel peut certainement, pendant une journée ou deux, parler à un plus grand nombre de personnes liées à l'industrie que s'il inspectait des sites. Les inspections sont un aspect important des tâches d'un inspecteur pour assurer la conformité avec la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*. Toutefois, le fait d'éduquer les autres et de fournir de la documentation de sensibilisation dans le contexte détendu d'un salon professionnel renforce les relations de travail, lesquelles peuvent ensuite être utiles lorsqu'un inspecteur cherche à obtenir la conformité. De plus, dans une ambiance détendue, les participants sont plus susceptibles de s'arrêter au kiosque pour en apprendre davantage sur les exigences réglementaires relatives au transport des marchandises dangereuses.

Voici la liste des conférences et des salons professionnels auxquels ont participé, en tant qu'exposants, les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses de la région des Prairies et du Nord, de même qu'une indication des principaux participants :

- **Conférence des services d'urgence du Manitoba**
 - Septembre 2011, Brandon (Manitoba)
 - Les participants comprenaient des pompiers et d'autres membres de services d'urgence qui peuvent être les premiers à arriver sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Ils peuvent consulter le Guide des mesures d'urgence (GMU), élaboré en partie par Transports Canada pour les aider à déterminer rapidement les dangers précis ou généraux de la (des) matière(s) visée(s), et à se protéger et à protéger le grand public au cours de la phase d'intervention initiale consécutive à cet incident.
- **Canadian Association of Agri-Retailers (CAAR)**
 - Avril 2011, Edmonton (Alberta)
 - Événement annuel auquel ont participé des marchands et fournisseurs du secteur agricole.

- **Association des chefs de pompiers de la Saskatchewan**
 - Avril 2011, Weyburn (Saskatchewan)
 - Les participants comprenaient des pompiers et d'autres membres de services d'urgence qui peuvent être les premiers à arriver sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Ils peuvent consulter le Guide des mesures d'urgence (GMU), élaboré en partie par Transports Canada pour les aider à déterminer rapidement les dangers précis ou généraux de la (des) matière(s) visée(s), et à se protéger et à protéger le grand public au cours de la phase d'intervention initiale consécutive à cet incident.
- **Conférence des services d'incendie du sud de l'Alberta**
 - Octobre 2010, Lethbridge (Alberta)
 - Les participants comprenaient des pompiers et d'autres membres de services d'urgence qui peuvent être les premiers à arriver sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Ils peuvent consulter le Guide des mesures d'urgence (GMU), élaboré en partie par Transports Canada pour les aider à déterminer rapidement les dangers précis ou généraux de la (des) matière(s) visée(s), et à se protéger et à protéger le grand public au cours de la phase d'intervention initiale consécutive à cet incident.
- **Association des municipalités rurales de la Saskatchewan**
 - Mars 2010, Regina (Saskatchewan)
 - Ce salon attire normalement environ 2 000 personnes, dont la plupart sont des préfets, des conseillers et des administrateurs municipaux ruraux. Le service des travaux publics de nombreuses municipalités rurales compose avec des marchandises dangereuses.

Il y avait un inspecteur du transport des marchandises dangereuses à chacun de ces événements, ce qui nous a permis de faire part de connaissances sur le programme du transport des marchandises dangereuses aux personnes qui y ont participé.

On prévoit continuer d'assurer la présence d'inspecteurs de la région des Prairies et du Nord à ces événements et de fournir une éducation et une sensibilisation à l'égard du programme. Il importe de continuer de renforcer les relations avec nos parties prenantes dans le but ultime d'obtenir la conformité avec la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement* d'application.

Les publications ci-dessous de la Compressed Gas Association (CGA) concernant la requalification des bouteilles à gaz ont maintenant été publiées en français :

- CGA C-1
- CGA C-5
- CGA C-6
- CGA C-6.1
- CGA C-6.2
- CGA C-6.3
- CGA C-8
- CGA C-13

Les publications de la CGA sont disponibles à l'adresse suivante :

Compressed Gas Association Inc.
4221 Walney Road, 5th floor
Chantilly, VA 20151-2923
U.S.A.

Téléphone : 703-788-2700
Télécopieur : 703-961-1831
Courriel : cga@cganet.com

PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE – UN PROGRAMME ESSENTIEL POUR LES PREMIERS INTERVENANTS

PAR RÉJEAN SIMARD



Alors que vous vous rendez sur les lieux d'un incident, les feux clignotants et la sirène de votre véhicule en marche, vous constatez qu'il s'agit d'un déraillement de train. La tête de mort et les tibias croisés sur les plaques en forme de losange et le flot continu du produit qui s'écoule de l'entaille de deux pouces dans la paroi de la citerne vous donnent un aperçu de ce qui vous attend. Vous recueillez autant de renseignements que possible en vous tenant à distance des lieux, y compris le numéro UN, et vous consultez le Guide des mesures d'urgence (GMU). Vous prenez les précautions nécessaires pour protéger le public en fermant la route le long de la voie ferrée et en évacuant les résidences se trouvant à l'intérieur du périmètre d'isolement recommandé dans le GMU. Vous communiquez avec CANUTEC, et le conseiller vous informe que le produit est très toxique et qu'il a un effet corrosif sur la peau et la plupart des métaux. En tant que chef des pompiers et commandant sur place, de quelles ressources disposez-vous pour intervenir?

Le lieu de l'incident pourrait être à proximité d'une voie ferrée ou d'une route dans toute province ou tout territoire canadien. Le produit déversé pourrait faire partie des centaines de produits différents transportés à des fins commerciales, à tout moment. L'incident pourrait également nécessiter la participation de secteurs desservis par des pompiers volontaires, dont la plupart n'ont probablement jamais dû intervenir dans le cadre d'une situation mettant en cause des marchandises dangereuses.



Lors de leur transport, plusieurs marchandises dangereuses à haut risque nécessitent de l'équipement d'intervention spécialisé. Il faut également connaître ces marchandises, les contenants, les procédures de manutention et les procédures d'intervention spécialisées pour intervenir avec efficacité et en toute sécurité. C'est pourquoi le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* exige que l'entreprise qui a présenté au transport ou qui a importé les marchandises dangereuses à haut risque vienne en aide aux premiers intervenants lorsque ces derniers en font la demande. Cette aide est décrite brièvement dans un plan d'intervention d'urgence (PIU) préalablement déposé auprès de Transports Canada. Les premiers intervenants peuvent demander de l'aide en composant le numéro de téléphone de mise en application du PIU qui se trouve sur le document d'expédition. Les renseignements relatifs au PIU figurant sur le document d'expédition seront présentés ainsi : un numéro de référence précédé ou suivi de « ERAP », « ERP » ou « PIU », suivi du numéro de téléphone de mise en application (par exemple : PIU2-9999 : 613-123-4567).

Si vous ne pouvez obtenir une copie du document d'expédition (par exemple, la cabine du camion n'est pas accessible), CANUTEC ou un inspecteur des marchandises dangereuses de Transports Canada peut être en mesure de vous aider à identifier le détenteur du PIU et à communiquer avec ce dernier. De plus, CANUTEC tient une base de données des



personnes-ressources gouvernementales et de l'industrie, et plus particulièrement des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses. Vous pouvez communiquer avec CANUTEC au 613-996-6666 ou en composant *666 avec votre téléphone cellulaire.

L'exigence relative au PIU remonte au déraillement survenu à Mississauga en 1979, alors qu'environ 200 000 personnes ont été évacuées à la suite d'une brèche dans une citerne de chlore et de plusieurs explosions de wagons-citernes contenant du gaz de pétrole liquéfié. Bien que l'industrie soit intervenue de façon volontaire lors de cet incident, des questions ont été soulevées lors de l'enquête ultérieure en ce qui concerne l'efficacité de son intervention et le fait qu'elle n'était pas légalement tenue d'intervenir. On a reconnu que le rôle de l'industrie avait été un élément crucial lors de cette intervention et que l'on devrait rendre ce rôle obligatoire. L'exigence relative au PIU a été incorporée au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* en 1985 et a démontré son utilité de nombreuses fois au fil des ans. On compte actuellement 928 PIU approuvés par Transports Canada.

En 2010, 55 PIU ont été mis en application au Canada dans le cadre d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à haut risque comme du propane, du dioxyde de soufre, du chlore et de l'ammoniaque anhydre; toutes les mises en application ont permis une intervention efficace. En général, les coûts liés à la mise en application d'un

PIU sont pris en charge par la personne qui a présenté les marchandises dangereuses au transport et qui a déposé le PIU auprès de Transports Canada. En outre, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* prévoit que le détenteur du PIU n'encourt aucune responsabilité personnelle, ni civile ni pénale, découlant de toute mesure ou omission de bonne foi et sans négligence s'il informe CANUTEC qu'il intervient dans le cadre d'un déversement réel ou prévu en utilisant son PIU approuvé à cet égard et agit conformément à son PIU (alinéa 20a) de la *Loi*).

Que contient généralement un plan d'intervention d'urgence? Le PIU concerne l'état de préparation et l'intervention. Il doit inclure la liste de l'équipement spécialisé nécessaire à l'intervention, la liste des intervenants formés, les numéros de téléphone d'entreprises de location d'équipement, de compagnies de vols nolisés, de sous-traitants, etc., ainsi que les procédures d'intervention relatives aux tâches critiques, y compris le transfert, la neutralisation, la dépressurisation, la mise à la masse des produits et la liaison électrique, etc. Le plan doit également inclure des exigences relatives à l'entretien du matériel et de l'équipement, de même qu'à la formation et aux exercices. Il revient aux spécialistes des mesures correctives du transport des marchandises dangereuses d'examiner les demandes PIU, de proposer des modifications et de recommander l'approbation du plan.

Un PIU approuvé est une ressource précieuse pour la collectivité des premiers intervenants. Ne l'oubliez pas lorsque vous intervenez lors d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Réjean Simard, chef, Division des opérations d'intervention, par téléphone au 613-991-9396 ou par courriel à Rejean.Simard@tc.gc.ca.

FAVORISER LA COLLABORATION AVEC LES PROVINCES DU CANADA ATLANTIQUE

PAR MARCEL PELLETIER

Depuis plusieurs années déjà, le Bureau régional de l'Atlantique de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses collabore étroitement avec des organismes de réglementation du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Île-du-Prince-Édouard dans le but de veiller à la mise en application du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Transports Canada et les gouvernements provinciaux ont établi des protocoles d'entente qui permettent aux agents provinciaux responsables de la mise en application des règlements ayant trait aux véhicules commerciaux de mettre à exécution le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, relativement aux modes de transport routier de chaque province dans la région de l'Atlantique.

Nous sommes heureux de bénéficier de l'aide d'inspecteurs provinciaux pour l'exécution du programme de transport des marchandises dangereuses. Leur appui a été des plus utiles pour garantir la sécurité publique en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses dans les provinces de l'Atlantique.

Tout au long de l'année, des représentants des gouvernements fédéral et provinciaux de la région de l'Atlantique assistent à des réunions portant sur le programme de transport des marchandises dangereuses, réunions organisées sous la tutelle du groupe de conformité de l'Est du Canada. Ces réunions portent principalement sur les stratégies, les données, les normes et les règlements. On y discute également de la tenue d'inspections communes à l'échelle provinciale et fédérale et de leur planification en fonction de certaines questions qui doivent être abordées. L'information réunie lors de ces inspections conjointes permet à Transports Canada d'élaborer un plan de travail régional et de faire valoir l'utilisation efficace des ressources servant à la protection de l'environnement et à l'amélioration de la sécurité publique.

De plus, pour favoriser une démarche uniforme partout au pays, des membres du groupe susmentionné prennent aussi part à des réunions mixtes organisées à Ottawa par le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur les marchandises dangereuses. Des représentants du gouvernement fédéral et des provinces et territoires y assistent également. Ces forums intergouvernementaux permettent le développement et l'expansion du programme de transport des marchandises dangereuses, dans la région de l'Atlantique comme dans le reste du pays.

Pour en savoir davantage sur les bureaux régionaux qui peuvent vous aider, vous et votre entreprise, veuillez communiquer avec le bureau du transport des marchandises dangereuses de votre région, ou visiter le site web de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses au <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>.

Région de l'Atlantique	1-866-814-1477	TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca
Région du Québec	(514) 283-5722	TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca
Région de l'Ontario	(416) 973-1868	TDG-TMDOntario@tc.gc.ca
Région des Prairies et du Nord	1-888-463-0521 ou (204) 983-3152	TDG-TMDPNR@tc.gc.ca
Région du Pacifique	(604) 666-2955	TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca

UTILISATION DE LA TECHNIQUE DE NEUTRALISATION PAR COMBUSTION SUR UN CAMION-CITERNE

INCIDENT SURVENU À MCBRIDE (DOME CREEK) EN 2011

PAR JOSÉE BOUDREAU ET DEAN MCCANN

L'article qui suit présente un incident relatif au transport de marchandises dangereuses et fait état de la première utilisation de la technique de neutralisation par combustion au Canada en tant que mesure corrective dans le cas d'un incident mettant en cause un camion-citerne. Cet article renferme également des détails sur le programme d'intervention d'urgence au Canada relativement aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à risque élevé.

DESCRIPTION DE L'INCIDENT

Le 29 mars 2011, entre 23 h et minuit, un camion-citerne composé d'un train routier de type B à unités multiples (soit deux citernes routières et un porteur-remorqueur), faisant route vers l'est et transportant des gaz de pétrole liquéfiés, a quitté la chaussée sur l'autoroute 16 à environ 88 kilomètres à l'ouest de McBride, en Colombie-Britannique. Les deux citernes routières se sont détachées du porteur-remorqueur et se sont retrouvées sur le remblai de l'autoroute. Le conducteur a été en mesure de sortir du porteur-remorqueur et a été secouru par un automobiliste avant que le camion-citerne libère une partie de son contenu et prenne feu, le tout étant visible des milles à la ronde. L'autoroute 16 a été fermée dans les deux directions (ouest et est), et un périmètre de sécurité de 1,6 kilomètre a été dressé par la Gendarmerie royale du Canada. On a déterminé qu'aucune résidence ne se trouvait dans un rayon de cinq kilomètres entourant les lieux de l'incident. Le Plan d'intervention d'urgence (PIU) de l'expéditeur des marchandises a été mis en application, et des moyens d'intervention ont été pris. Par la suite, une évaluation de la situation a été menée par le personnel d'intervention, et il a été déterminé que le camion-citerne placé à l'arrière avait subi une fuite et qu'une flamme émanant d'un tuyau de remplissage s'était propagée à la citerne. Une équipe d'intervention d'urgence a été dépêchée sur les lieux, et diverses mesures correctives ont été envisagées, dont le fait de recourir à une flamme liquide pour évacuer le produit de la citerne. La pression de la citerne, la température et les conditions ont été étroitement surveillées.

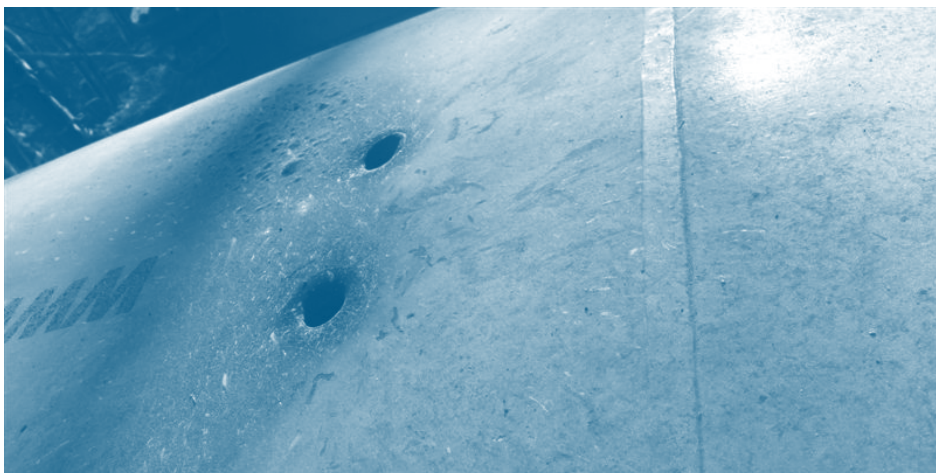


Après avoir déterminé que la tuyauterie de la citerne n'était pas viable pour évacuer le produit, et compte tenu d'un changement survenu dans la nature de l'incendie, toutes les autres mesures éventuelles d'intervention ont été examinées, y compris la technique de neutralisation par combustion contrôlée. Un spécialiste des explosifs possédant de l'expérience dans l'utilisation de cette technique et dans le délestage d'urgence de contenants de gaz de pétrole liquéfiés a été dépêché sur les lieux par le titulaire du PIU.

Le 2 avril 2011, un examen exhaustif de la proposition de neutralisation par combustion a été mené, y compris des consultations approfondies auprès de divers organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux, de spécialistes en intervention et de spécialistes en camions-citernes. Par suite de ce processus, la décision a été prise d'effectuer l'opération de neutralisation par combustion sur la citerne arrière.

TECHNIQUE DE NEUTRALISATION PAR COMBUSTION

La technique de neutralisation par combustion vise à effectuer une libération et une combustion contrôlées du contenu d'un réservoir de gaz de pétrole liquéfiés. Elle comprend l'installation de charges explosives au haut du réservoir (phase gazeuse), ainsi qu'au bas du réservoir (phase liquide).



En l'occurrence, un total de cinq charges coniques contenant 32 grammes d'explosifs chacune ont été placées sur le camion-citerne et reliées à l'aide de cordeau détonant. Des blocs d'allumage ont ensuite été placés pour veiller à ce que le produit sortant de la citerne puisse prendre feu.

À environ 14 h 15, on a eu recours à cette procédure en utilisant d'abord deux charges installées dans la phase gazeuse de la citerne. La vapeur a ainsi pu être mise à l'air libre afin de réduire la pression à l'intérieur de la citerne, et l'on a procédé à la combustion des gaz de pétrole liquéfiés. Une fois la pression réduite à l'intérieur de la citerne, on a fait détoner les charges du dessous, ce qui a permis de libérer le propane liquide emprisonné au fond de la citerne. On a ensuite mis feu au contenu liquide, dans une aire de confinement. À la suite de l'évacuation de la citerne, l'incident a été conclu et l'autoroute a été rouverte.

GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉS

Les gaz de pétrole liquéfiés sont composés en grande partie de propane et de butane, ainsi que de propène (propylène), de butylène, d'éthane et d'autres gaz que l'on retrouve en faibles quantités. Le ratio de propane et de butane que l'on trouve dans les gaz de pétrole liquéfiés dépend largement de l'endroit où ils sont produits. En Amérique du Nord, les gaz de pétrole liquéfiés contiennent beaucoup de propane, tandis qu'à certains endroits en Europe, le butane en est la principale composante.



En présence d'un mélange de gaz, la loi des pressions partielles doit être prise en considération pour évaluer la pression accumulée à l'intérieur d'un contenant. Cette loi, dite de Dalton, précise que la pression partielle d'un gaz idéal dans un mélange donné est égale à la pression que ce gaz exercerait s'il occupait à lui seul, à une même température, le même volume. La pression totale d'un mélange gazeux est la somme des pressions partielles de chaque gaz individuel du mélange, ce qui signifie que la plupart des mélanges de gaz de pétrole liquéfiés auront une pression de vapeur élevée. Lorsqu'ils sont relâchés, les gaz les plus volatils auront tendance à être libérés tout d'abord, suivis par les gaz moins volatils.

Pour ce qui est de cet incident en particulier, les gaz de pétrole liquéfiés contiennent une plus forte proportion de butane. Le butane a un point d'ébullition de $-0,5^{\circ}\text{C}$ comparativement à -42°C pour le propane. Son point d'ébullition étant de près de 0°C , le butane a une pression de vapeur faible, plus particulièrement dans un environnement froid. En tant que tel, donc, il est souvent très difficile de délester ou de brûler du butane d'un camion-citerne. Qui plus est, le ratio d'expansion du butane liquide comparativement au gaz est de 1:240, ce qui est plus faible que le ratio d'expansion du propane liquide comparativement au gaz, qui s'établit à 1:270. Le fait de relâcher un volume de butane liquide produirait 240 volumes de gaz.

Les premiers intervenants peuvent ne pas savoir exactement avec quel gaz ou quel mélange gazeux ils devront composer en se rendant sur les lieux d'un incident mettant en cause des gaz de pétrole liquéfiés. Il est donc possible qu'ils aient à s'informer davantage auprès de l'auteur du PIU ou de l'expéditeur des marchandises pour obtenir de l'information additionnelle sur la composition des gaz de pétrole liquéfiés.

PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE (PIU)

La nécessité de disposer d'un PIU remonte aux recommandations formulées par le juge Grange dans le cadre d'une enquête découlant d'un déraillement ferroviaire à Mississauga, en novembre 1979.

L'existence d'un PIU est régie par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour des marchandises très dangereuses qui nécessitent un savoir-faire et du matériel d'intervention spécialisés. Le PIU vise à aider les intervenants d'urgence locaux. Le plan expliquera comment les spécialistes et d'autres membres du personnel possédant les connaissances, le matériel et les aptitudes nécessaires seront disponibles sur les lieux d'un accident.

Lorsqu'il est nécessaire de disposer d'un PIU pour le transport de marchandises dangereuses, il incombe à la personne qui s'occupe du transport ou qui importe les marchandises dangereuses de présenter une demande de PIU. Un numéro de référence sera délivré par écrit par Transports Canada sur approbation du PIU. Ce numéro de référence et le numéro de téléphone servant à l'activation doivent figurer sur le document d'expédition qui accompagne l'envoi pour lequel le plan est applicable. Dans certains cas, une personne peut utiliser un PIU élaboré par un tiers.

En ce qui a trait à cet incident en particulier, les membres de la Liquefied Petroleum Gas Response Corporation ont été mobilisés et ont donné suite à l'incident dans le cadre de la mise en application du PIU.

On peut trouver de l'information supplémentaire au sujet du programme des PIU sur le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/piu-menu-72.htm>.

LE SAVIEZ-VOUS?

En Amérique du Nord, on compte près de 500 entreprises inscrites auprès de Transports Canada pour fabriquer, réparer et inspecter ou mettre à l'essai des citernes routières et des grandes citernes amovibles utilisées dans le transport de marchandises dangereuses au Canada. Ces entreprises doivent s'assurer que toutes les citernes répondent aux exigences de sécurité prévues par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, de sorte qu'on puisse assurer le transport de marchandises dangereuses en toute sécurité partout au Canada, tout en minimisant le fardeau réglementaire sur les industries du transport concernées.

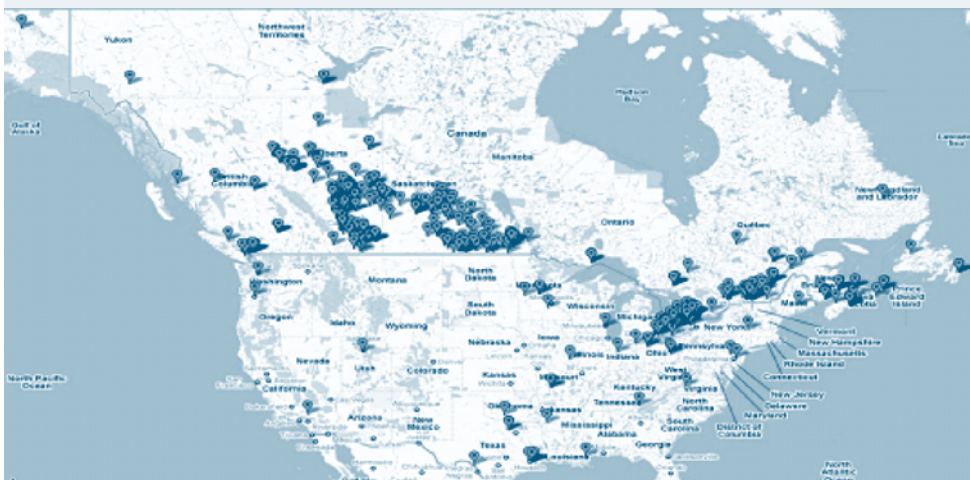


Figure 1 : Toutes les installations B620 actives en Amérique du Nord – 479 en tout. Trente-sept installations actives aux États-Unis.

Transports Canada travaille avec les organismes du gouvernement des États-Unis en vue d'harmoniser notre réglementation et de permettre aux transporteurs de marchandises dangereuses de franchir librement notre frontière. Ainsi, l'industrie dispose d'un cadre stable en vertu duquel elle peut opérer, tout en assurant un transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

Transports Canada mène la marche en vue d'améliorer la sécurité du transport routier des marchandises dangereuses. Par exemple, nous travaillons activement avec l'industrie et les organismes chargés d'élaborer des normes en vue de réduire les risques de renversement des citernes routières. Des programmes de recherche visant à améliorer les exigences de sécurité amélioreront la sécurité des chargements de marchandises dangereuses et réduiront les risques de déversement pouvant occasionner des blessures ou la mort, causer d'importants problèmes de circulation et nuire à l'environnement.

Au Canada, les inspecteurs des marchandises dangereuses travaillent sans relâche pour s'assurer que le transport de marchandises dangereuses se fait en toute sécurité. Grâce aux ressources désignées d'un petit groupe d'experts de CANUTEC, de spécialistes des contenants et de spécialistes des mesures correctives, Transports Canada peut exercer une surveillance efficace dans un bon nombre de secteurs en vue d'assurer un transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada.

UTILISATION DE LA TECHNIQUE DE NEUTRALISATION PAR COMBUSTION SUR UN CAMION-CITERNE INCIDENT SURVENU À MCBRIDE (DOME CREEK) EN 2011

... suite

LIQUEFIED PETROLEUM GAS EMERGENCY RESPONSE CORPORATION

Le mandat de la Liquefied Petroleum Gas Response Corporation est d'offrir aux participants du PIU un niveau de service qui comprend des ressources bien formées et qualifiées, du matériel de qualité, des conseils spécialisés et une aide opportune pour permettre aux intervenants de traiter efficacement avec une situation d'urgence liée aux gaz de pétrole liquéfiés.

Le personnel d'intervention de la Liquefied Petroleum Gas Response Corporation a reçu une formation sur la manipulation, l'entreposage et/ou le transport de produits et de contenants de gaz de pétrole liquéfiés. Il prend également part à des exercices de simulation mettant en cause des gaz de pétrole liquéfiés afin de recevoir une expérience pratique.

On trouvera de l'information supplémentaire sur la Liquefied Petroleum Gas Response Corporation sur le site Web suivant : <http://www.lpgerc.ca/lpgerc/index.asp> (disponible en anglais seulement)

La technique de neutralisation par combustion peut s'avérer une option d'intervention viable pour certains incidents mettant en cause des gaz de pétrole liquéfiés, selon un modèle de faits limité et très précis. Pour obtenir plus de renseignements sur cette technique, prière de se reporter à une publication de Transports Canada ayant pour titre *Emptying Tanks of Liquefied Petroleum Gases Research Using Conical Shaped Charge Explosives For Vent and Burn Operations Prepared by Transport Canada Transport Dangerous Goods*, rédigée par Doug Kittle (mai 2010).

LE TRANSPORT D'ESSENCE ET LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR JEAN-LÉON MORIN

Si vous avez déjà porté attention aux marques de sécurité des marchandises dangereuses sur les véhicules qui vous entourent, vous vous êtes probablement rendu compte à quel point l'indication « UN1203 – Essence » était courante. Ce qui est encore plus surprenant, c'est la quantité d'essence qui est transportée sur les routes, dans les réservoirs de carburant des véhicules et dans des contenants pour lesquels aucune marque de sécurité n'est exigée, comme des jerricans, des réservoirs de carburant pour bateau, des réservoirs de carburant de machinerie, etc. Chacun sait que l'essence est l'une des marchandises dangereuses les plus couramment transportées sur les routes. Partout où nous allons, nous pouvons croiser des centaines, voire des milliers de litres d'essence en transport et ce, chaque jour.

Transports Canada réglemente le transport sécuritaire de l'essence de différentes façons; en élaborant des règlements sur la résistance au choc des véhicules et la sécurité des systèmes d'alimentation en carburant, ce dont se charge sa Direction générale de la sécurité routière, ainsi qu'en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est en place en vue de minimiser les risques associés au transport de marchandises dangereuses. Ce Règlement ne s'applique pas à l'essence dans le réservoir de carburant d'un véhicule, mais il s'applique à l'essence qui est manipulée en vue d'être transportée ou qui est transportée d'un endroit à un autre.

Selon le cas, le *Règlement* peut obliger une personne à :

- utiliser un contenant approprié pour contenir une marchandise dangereuse;
- s'assurer qu'il n'y aura pas de fuite dans des conditions normales de transport;
- apposer des marques de sécurité sur le contenant ou le véhicule, indiquant la présence d'un danger;
- suivre une formation sur la manutention ou le transport des marchandises dangereuses;
- employer des plans d'intervention en cas d'urgence.

Bien que la majorité des gens comprennent que l'essence pose un danger en raison de son inflammabilité, peu savent que ce sont en fait les vapeurs d'essence qui posent un réel danger. Ce sont ces vapeurs, libérées par le liquide, qui s'enflammeront pour ensuite brûler ou exploser. La chaleur qui est créée accroît l'évaporation du liquide, ce qui alimente le processus.

La température à laquelle un liquide inflammable libère de la vapeur est appelée le « point d'éclair ». Le point d'éclair de l'essence est d'environ -38 degrés Celsius. Par conséquent, à toute température au-delà de ce point, l'essence produira des vapeurs qui peuvent s'enflammer et/ou exploser. C'est pourquoi l'essence est réglementée comme une marchandise dangereuse et considérée comme un liquide inflammable de classe 3 en conformité avec les critères internationaux.

Au Canada, même lorsque l'essence est transportée à des fins non commerciales ou personnelles, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* s'applique toujours. La situation est différente

aux États-Unis, où les marchandises dangereuses ne sont réglementées qu'en cas de commerce. Toutefois, le *Règlement* contient un certain nombre d'exemptions qui permettent le transport d'essence sans avoir à se conformer à toutes les parties du *Règlement*. Ces exemptions sont très variées, chacune prévoyant différents niveaux d'exigences. Certaines des exemptions auxquelles on peut se prévaloir pour transporter de l'essence sont :

Exemption relative à une masse brute de 150 kg (article 1.15 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*) : L'exemption relative à une masse brute de 150 kg est l'exemption du *Règlement* à laquelle on a le plus souvent recours. En fait, la plupart des gens ont recours à cette exemption sans même le savoir lorsqu'ils transportent des jerricans. On peut également s'en prévaloir pour transporter une masse brute totale de 150 kg ou moins d'essence dans des contenants de 30 kg ou moins.

Vous pouvez consulter l'exemption en cliquant sur le lien suivant : <http://www.tc.gc.ca/jra/tmd/clair-partie1-475.htm#art115>.

Exemption relative à une masse brute de 500 kg (article 1.16 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*) : L'exemption relative à une masse brute de 500 kg est également utilisée pour le transport d'essence. On peut s'en prévaloir pour transporter une masse brute totale de 500 kg d'essence dans des contenants de 30 kg ou moins ou dans des fûts (voir le lien pour les détails).

Pour avoir recours à une exemption :

- La personne qui manipule, présente au transport ou transporte de l'essence doit être formée en conformité avec la partie 6 du *Règlement*;
- Tout déversement doit être déclaré en conformité avec la partie 8 du *Règlement*.

Vous pouvez consulter l'exemption en cliquant sur le lien suivant : <http://www.tc.gc.ca/jra/tmd/clair-partie1-475.htm#art116>.

Il importe de noter que, lorsqu'une personne qui transporte des marchandises dangereuses se prévaut d'une exemption au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, cette personne doit s'assurer qu'il n'y aura pas de fuite dans des conditions normales de transport. Même si les exceptions ne spécifient pas quel type de contenant utiliser, un contenant approprié, résistant à l'essence, doit être utilisé afin qu'il n'y ait pas de fuite. Une fuite d'essence pendant le transport, en plus d'être extrêmement dangereuse, peut constituer une violation au *Règlement*.

De nombreuses autres exemptions peuvent être utilisées pour transporter de l'essence; toutefois, elles comportent des exigences plus techniques. Si vous transportez de l'essence dans des quantités excédant ce qui est permis en vertu des exemptions décrites ci-dessus, vous aurez sans doute à vous conformer à d'autres parties du *Règlement*. Dans ce cas, vous pouvez communiquer avec un inspecteur du transport des marchandises dangereuses dans votre région afin d'obtenir de l'information supplémentaire sur les exigences relatives aux contenants, à la formation, etc.

CANUTEC

du 1^{er} janvier 2011 au 31 août 2011

SOURCE DES APPELS D'URGENCE		APPELS D'URGENCE PAR ENDROIT	
Expéditeurs	18	Colombie-Britannique	102
Transporteurs	149	Alberta	112
Destinataires	2	Saskatchewan	40
Services d'incendie	203	Manitoba	24
Corps policiers	28	Ontario	217
Contracteurs Hazmat	9	Québec	166
Centres anti-poison	11	Nouveau-Brunswick	14
Groupes d'aide mutuelle	7	Nouvelle-Écosse	11
Centres d'urgence	30	Île-du-Prince-Édouard	1
Services ambulanciers	6	Terre-Neuve-et-Labrador	8
Hôpitaux	11	Yukon	0
Laboratoires	3	Territoires du Nord-Ouest	1
Gouvernements	76	Nunavut	1
Citoyens	100	États-Unis	31
Fabricants	12	International	1
Distributeurs / détaillants	4		
Utilisateurs	52		
Autres	11		

NOMBRE D'APPELS : 729				APPELS D'URGENCE PAR MODES DE TRANSPORT	
	Nombre d'appels	Par 24 h	% du total		
Information	5 367	22	29	Routier	203
Règlement	2 601	11	14	Ferroviaire	107
Technique	8 342	34	45	Aérien	16
Autre	2 033	8	11	Maritime	6
Total	18 343	75		Pipeline	3
				Non transport	391
				Multimodal	3

APPELS D'URGENCE PAR CLASSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES*		
Classe 1	Explosifs	6
Classe 2	Gaz comprimés	157
Classe 3	Liquides inflammables	192
Classe 4	Solides inflammables	20
Classe 5	Matières comburantes et peroxydes organiques	39
Classe 6	Matières toxiques et infectieuses	39
Classe 7	Matières radioactives	8
Classe 8	Matières Corrosives	206
Classe 9	Produits divers	9
NR	Non réglementées	169
	Chargement mixte	4
	Inconnu	12

* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.

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.

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/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm> ». Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef
Bulletin de nouvelles
Transport des marchandises dangereuses
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)

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. St-Onge, Directrice : 613-998-6540
(JOANNE.ST-ONGE@tc.gc.ca)

Conformité et interventions
C. Law, Directeur : 613-998-6540
(CLIVE.LAW@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes
G. Oliver, Directeur : 613-990-1139
(GEOFFREY.OLIVER@tc.gc.ca)

Secrétariat TMD
N. Belliveau, Directrice : 613-998-6546
(NATHALIE.BELLIVEAU@tc.gc.ca)

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

Région de l'Atlantique
Dartmouth : 902-426-9461
Télec. : 902-426-6921
St. John's : 709-772-3994
Télec. : 709-772-5127

Moncton : 1 866-814-1477
Télec. : 506-851-7042
Courriel : TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec
514-283-5722
Télec. : 514-283-8234
Courriel : TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario
416-973-1868
Télec. : 416-973-9907
Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord
Winnipeg : 204-983-5969
Télec. : 204-983-8992
Saskatoon : 306-975-5105
Télec. : 306-975-4555

Courriel : TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique
New Westminster : 604-666-2955
Télec. : 604-666-7747
Kelowna : 250-491-3712
Télec. : 250-491-3710
Courriel : TMDPacifique-TDGPacific@tc.gc.ca

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm>

Jean-Léon Morin - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD