



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES

Nous vous invitons à lire l'édition 2023 du Bulletin de nouvelles du transport des marchandises dangereuses (TMD). Ce numéro comprend des articles sur certains des sujets qui ont occupé le programme TMD au cours des derniers mois ainsi qu'une commémoration spéciale du 10^e anniversaire de la tragédie de Lac-Mégantic.

DANS CE NUMÉRO

- Un mot de la direction 2
- Changements récents au sein du leadership de Transports Canada 5
- Dix ans après la tragédie de Lac-Mégantic 6
- Évaluation et analyse des batteries au lithium ionique non conformes aux normes selon les tests du manuel UN 38.3 7
- Enquête sur la satisfaction à l'égard de CANUTEC et du Guide des mesures d'urgence 2020 (GMU2020) 9
- Nouveau vidéo : Répondre à des incidents impliquants des marchandises dangereuses avec CANUTEC 11
- Base de données d'identification des clients (BDIC) du transport des marchandises dangereuses 12
- Mise à jour du Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Partie 6 – Formation) 13
- Consultations réglementaires récentes et modifications réglementaires à venir 13
- Publications de la recherche scientifique 14





UN MOT DE LA DIRECTION

Nous sommes heureux de vous présenter cette édition du Bulletin de nouvelles du transport des marchandises dangereuses (TMD). Cette édition soulignera certaines des dernières réalisations du TMD.

Nouveaux énoncés de mission et de vision du TMD

Le Programme du TMD ayant mûri, évolué et entrepris de nombreux efforts de modernisation, les anciens énoncés de mission et de vision, bien que toujours pertinents, nécessitaient d'être revus.

Mission

Le Programme du TMD maintient un cadre réglementaire moderne et harmonisé, mène des activités de surveillance et d'application de la loi, et soutient les interventions d'urgence en cas d'incidents liés aux marchandises dangereuses afin de protéger les Canadiens et l'environnement.

Vision

Une organisation agile, axée sur les données et le risque, qui favorise le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

Il est important de mentionner que chacun d'entre vous joue un rôle essentiel dans l'accomplissement du mandat du Programme TMD, incarnant le dévouement, l'intégrité et un désir sincère de faire une différence positive.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2023. This publication is also available in English under the following title *Transportation of Dangerous Goods – Newsletter*.

Permission de reproduire

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

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



Diversité et inclusion

TC continue d'être un leader et un innovateur en matière de diversité et d'inclusion en garantissant l'équité en matière d'emploi, le multiculturalisme, l'accessibilité pour les personnes handicapées ainsi que l'apprentissage, la sensibilisation, le recrutement et la réconciliation des Autochtones. TC vous encourage à intégrer et à appliquer un cadre d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) dans vos pratiques actuelles afin de fournir des politiques et des programmes plus éclairés et plus adaptés qui tiennent systématiquement compte des divers obstacles, barrières et conditions auxquels sont confrontés différents groupes de personnes, dans toute leur diversité.

En ce qui concerne le programme du TMD, nous avons accordé une grande importance à l'application d'un cadre ACS+ discipliné pour examiner les plans et les propositions de politiques, de programmes, de projets, de lois et de règlements. Plus précisément, le programme du TMD applique l'optique de l'ACS+ de la façon suivante :

- adopter et promouvoir l'utilisation généralisée de termes non sexistes dans le cadre de divers événements et forums nationaux et internationaux;
- sensibiliser à l'importance d'un langage inclusif en incluant, dans la mesure du possible, un langage non sexiste dans les points de discussion, les documents, les présentations et les documents de travail;
- concevoir des supports d'information en tenant compte du genre, de l'âge et de la diversité ethnique en utilisant des images, des textes et des visuels neutres ou inclusifs; et
- évaluer les impacts sociaux et économiques des plans de développements législatifs, réglementaires, politiques et de programmes sur divers groupes de Canadiens.

Le Programme du TMD a également participé à l'élaboration d'un cadre de participation autochtone pour les initiatives liées au transport de marchandises dangereuses, avec un accent particulier sur les opérations ferroviaires et la sécurité.



Faits saillants des efforts récents visant à améliorer le Programme de transport des marchandises dangereuses

Le Programme du TMD a récemment travaillé sur les projets suivants :

- mettre à jour, modifier et mettre en œuvre diverses normes, lois et divers règlements visant à promouvoir la sécurité des Canadiens et de l'environnement;
- améliorer l'uniformité nationale des procédures de surveillance en améliorant le manuel des inspecteurs du TMD et en élaborant et en offrant un programme de formation des inspecteurs plus solide et plus complet;
- apporter des améliorations à la collecte de données et à la tenue des registres pour les inspections, principalement pour garantir que des mesures appropriées peuvent être prises en cas de violations;
- collaborer avec des partenaires canadiens et américains sur la recherche scientifique, technique, sur les risques et socio-économiques liés au transport de marchandises dangereuses;
- améliorer le soutien et l'engagement des parties prenantes, des premiers intervenants et des communautés en matière d'intervention d'urgence et de classification des marchandises dangereuses;
- Transports Canada a publié le [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(exigences en matière d'enregistrement des sites\)](#) dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 25 octobre 2023;
- promouvoir l'innovation canadienne, comme avec le projet de [réglementation évolutive sur les documents d'expédition électroniques](#);
- publier les résultats d'une [étude](#) récente évaluant et analysant les batteries lithium-ion de qualité inférieure par des tests UN 38.3;
- développer le [Guide des mesures d'urgence \(GMU\) 2024](#) qui sera disponible au printemps;
- maintenir des canaux ouverts avec des groupes externes et internationaux pour continuer à améliorer le transport des marchandises dangereuses au Canada.

Nous espérons que vous trouverez des informations utiles dans ce numéro et nous vous remercions de votre soutien continu, lorsque nous travaillons ensemble pour promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses.



CHANGEMENTS RÉCENTS AU SEIN DU LEADERSHIP DE TRANSPORTS CANADA

Ministre des Transports

Le 26 juillet 2023, [l'honorable Pablo Rodriguez](#) a été nommé ministre des Transports du Canada. Le ministre Rodriguez a commencé sa carrière dans le domaine du développement international avant d'être élu pour la première fois en 2004. Il a dernièrement exercé les fonctions de ministre du Patrimoine canadien et du multiculturalisme. Il est connu pour son travail de soutien à la lutte contre le changement climatique, de protection et de promotion de la culture, et de promotion des langues officielles et des droits des minorités.

Sous-ministre, Transports Canada

Le 20 février 2023, Arun Thangaraj a été nommé sous-ministre de Transports Canada. Il était auparavant sous-ministre délégué de Transports Canada de 2020 à 2022. Sous la direction d'Arun, Transports Canada a réalisé de grandes avancées en assurant la sécurité du système de transport lors de la pandémie de COVID-19, en planifiant le rétablissement du Canada après la pandémie et en gérant tant d'autres priorités pour notre organisation et le système de transport.

Pour plus d'informations sur l'expérience et les réalisations d'Arun, [consultez sa biographie \(pm.gc.ca\)](#).

Sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté

Le 5 décembre 2022, Lisa Setlakwe a été nommée sous-ministre adjoint de sécurité et sûreté (S&S).

Elle se joint à nous après avoir travaillé au Bureau du Conseil privé en tant que secrétaire adjointe pour la politique de développement social. Lisa a eu une expérience professionnelle variée, notamment en Nouvelle-Écosse, au sein de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique. Elle est ensuite venue à Ottawa pour rejoindre Innovation, Sciences et Développement économique Canada et a dirigé un certain nombre de dossiers, notamment la politique d'innovation stratégique, la politique d'encadrement des télécommunications et du marché, les programmes aérospatiaux et de défense (financement et approvisionnement), ainsi que la coordination régionale et le développement économique.

Ancien Directeur général de la Direction du transport des marchandises dangereuses

Le 13 mars 2023, l'ancien directeur général du TMD, Benoit Turcotte, a accepté un nouveau poste pour faire avancer les initiatives de service et de modernisation du TMD. Sous la direction de Benoit, le TMD a fait d'importants progrès pour rendre notre système de transport plus sûr, sécurisé, efficace et innovant. Son objectif de transformation numérique pour le programme (Noyau du TMD) nous a permis d'être en tête du peloton en matière de S&S et le TMD continuera de s'appuyer sur sa contribution et ses initiatives. Le TMD remercie Benoit pour ses neuf (9) années de service et de dévouement au Programme du TMD et lui souhaite beaucoup de succès dans ses prochains projets au sein de la famille de S&S, en tant que nouveau directeur général de la Direction de la modernisation des services et de la surveillance.

DIX ANS APRÈS LA TRAGÉDIE DE LAC-MÉGANTIC

Le 6 juillet 2013, un train de marchandises transportant 72 wagons-citernes a déraillé, libérant environ 7 000 000 litres de pétrole brut et provoquant une explosion enflammée au centre-ville de Lac-Mégantic, au Québec. Cette communauté de 5 600 habitants a tragiquement perdu 47 personnes.

Depuis, Transports Canada a pris de nombreuses mesures pour renforcer la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. Parmi ces mesures, on peut citer :

- **Embauche d'inspecteurs supplémentaires** – Depuis l'incident, TC a plus que triplé le nombre d'inspecteurs chargés des inspections de marchandises dangereuses et a considérablement augmenté le nombre d'inspections.
- **Réduction des vitesses d'exploitation** – Règles concernant les trains et les itinéraires clés : les compagnies ferroviaires transportant de grandes quantités de marchandises dangereuses sont tenues de réduire la vitesse de leurs trains.
- **Évaluation des risques liés aux itinéraires clés et aux trains clés** – Règles concernant les trains clés et les itinéraires clés : les compagnies ferroviaires transportant de grandes quantités de marchandises dangereuses sont tenues de réduire la vitesse de leurs trains.
- **Normes améliorées pour les wagons-citernes** – En mai 2015, Transports Canada et les États-Unis ont présenté un nouveau wagon-citerne spécialement conçu pour le transport de tous les liquides inflammables. Le [wagon-citerne TC/DOT 117](#) est un wagon-citerne à double paroi beaucoup plus robuste.

Plus d'informations partagées avec les municipalités

En avril 2016, le ministre des Transports a donné [l'Ordre n° 36](#) qui permet aux communautés enregistrées d'accéder à des informations complètes sur les marchandises dangereuses transportées par voie ferrée. Les communautés traversées par un chemin de fer peuvent utiliser ces informations pour évaluer les risques, planifier les situations d'urgences et orienter la formation des premiers intervenants.

Ressources pour les premiers intervenants

Les ressources disponibles pour les premiers intervenants dans la communauté incluent maintenant :

- [Lignes directrices concernant les compétences des intervenants en cas d'incidents liés à des liquides inflammables dans le transport, trains de produits inflammables à risque élevé](#), un guide et un outil de formation en ligne à l'intention des premiers intervenants.
- Une publication de Transports Canada, [Vous n'êtes pas seul!](#) et les [outils pratiques](#) qui l'accompagnent, aident les premiers intervenants à planifier et à intervenir en cas d'incidents ferroviaires potentiels impliquant le transport de marchandises dangereuses telles que le pétrole brut, le carburant diesel ou l'essence (liquides inflammables). Il s'agit d'un guide de référence rapide pour les premiers intervenants confrontés à un accident ferroviaire majeur.
- Une vidéo en ligne sur le thème de [l'intervention lors d'incidents ferroviaires mettant en cause des liquides inflammables](#).
- Les premiers intervenants bénéficient également du soutien 24 heures sur 24 de la part des scientifiques de [CANUTEC](#), le centre d'intervention d'urgence de Transports Canada.

Et nous continuerons à en faire davantage.

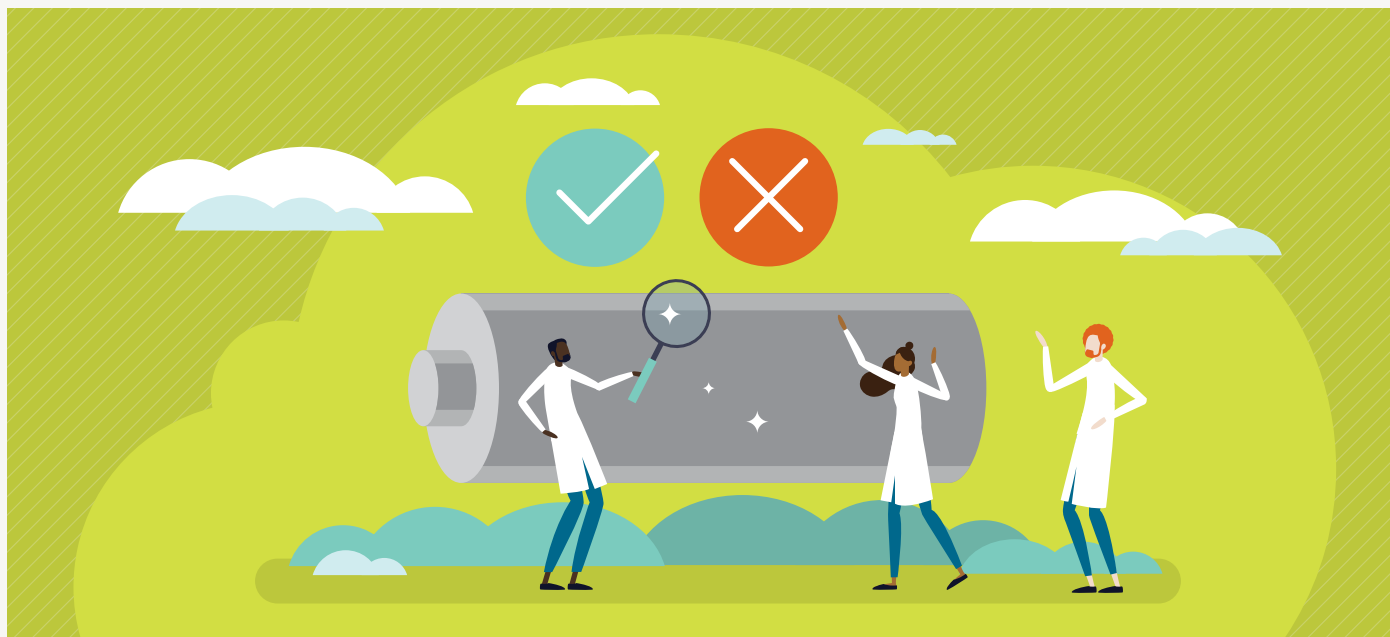
Dix ans après la tragédie, nous nous souvenons des efforts héroïques des équipes de secours qui ont répondu à l'incident, ainsi que du soutien de la communauté.

[Déclaration du premier ministre pour souligner les 10 années écoulées depuis la tragédie de Lac-Mégantic \(pm.gc.ca\)](#)



ÉVALUATION ET ANALYSE DES BATTERIES AU LITHIUM IONIQUE NON CONFORMES AUX NORMES SELON LES TESTS DU MANUEL UN 38.3

Auteur : Henry Lu



Les batteries au lithium ionique sont des marchandises dangereuses de classe 9 et peuvent déclencher un incendie si elles sont endommagées, mal manipulées ou défectueuses. Pour réduire ce risque, les batteries au lithium ionique expédiées au Canada doivent être soumises aux tests décrits dans le Manuel des épreuves et des critères de l'Organisation des Nations Unies (ONU), partie III, sous-section 38.3 (tests UN 38.3) avant d'être transportées.

On craint que certains vendeurs expédient des batteries au lithium ionique non conformes aux normes (celles qui échouent aux tests UN 38.3). Dans le cadre de cette étude, on a cherché à déterminer si des batteries non conformes aux normes sont transportées, et si elles présentent un risque plus important pour le réseau de transport et la sécurité publique.

Nous avons retenu des batteries de remplacement pour trois (3) modèles d'outils électriques et un (1) téléphone intelligent pour les tester. Nous avons choisi ces modèles en examinant les produits contenant des batteries au lithium ionique les plus vendus par l'entremise des principaux sites de vente en ligne.

Pour chaque modèle, nous avons acheté :

- un (1) ensemble provenant du fabricant d'équipement d'origine;
- cinq (5) ensembles provenant de tierces parties de batteries.

En tout, nous avons testé 24 ensembles selon les critères des tests UN 38.3.

Tous les emballages et étiquettes ont été documentés et comparés à la réglementation pertinente de transport des marchandises dangereuses. Nous avons procédé ainsi pour déterminer d'éventuelles corrélations entre l'emballage, l'étiquetage et le fait que la batterie soit non conforme.

Nous avons ouvert et examiné les batteries qui se sont révélées non conformes afin d'y déceler les problèmes (c'est-à-dire une analyse en cours de démontage). Nous avons également retiré et examiné séparément les piles à l'intérieur de ces batteries.



Résultats

- Tous les ensembles de batteries (4 sur 4) provenant du fabricant d'équipement d'origine (FEO) ont réussi aux tests UN 38.3.
 - Les batteries de tierces parties (non FEO) sont plus susceptibles d'être non conformes aux tests UN 38.3 (10 sur 20), et peuvent donc présenter un risque de sécurité plus élevé pendant le transport que celles du FEO :
 - sept (7) ensembles ont échoué au test de vibrations, car leur tension est tombée en dessous de la limite établie pour ce test.
 - cinq (5) ensembles ont échoué aux tests de court-circuit externe et/ou de surcharge, car ils ont provoqué un incendie et une explosion.
 - trois (3) ensembles qui ont échoué ont été transportés par avion, à un état de charge supérieur à 30 % (ce qui n'est pas autorisé).
 - Les BLI tiers ayant une tension élevée (par exemple 20V) sont plus susceptibles d'être non conformes aux tests UN 38.3 que les BLI tiers ayant une tension plus faible.
 - La plupart des fournisseurs n'ont pas pu produire un rapport sommaire des tests UN 38.3 lorsqu'on leur a demandé.
 - Plus de la moitié des colis présentaient des étiquettes manquantes ou incorrectes, y compris de la part de fabricants d'équipement d'origine et de tierces parties.
 - Nous n'avons trouvé aucune corrélation entre les échecs aux tests UN 38.3 et le poids du colis, la manutention, le marché, l'expéditeur, le service de messageries, la conformité de l'emballage et de l'étiquetage ou le mode de transport.
 - Cependant, pour les ensembles qui ont provoqué un incendie ou une explosion, nous avons observé que les batteries non conformes étaient moins chères, plus légères et comportaient des fautes de frappe sur les étiquettes par rapport aux batteries du FEO.
 - Notre analyse en cours de démontage a révélé que les problèmes des piles utilisés dans les batteries de fabricants tiers les rendaient plus susceptibles d'échouer gravement aux tests UN 38.3.
- Pour aider à faire face aux risques de sécurité démontrés par cette étude, Transports Canada développe des stratégies visant à augmenter la sensibilisation et la conformité aux exigences de sécurité.

Pour en savoir plus

Lire un résumé du rapport : [Évaluation et analyse des batteries au lithium ionique non conformes aux normes selon les tests du manuel UN 38.3](#)

Sensibilisation des consommateurs sur les piles au lithium: [Piles au lithium – Attention à ce que vous achetez](#)

ENQUÊTE SUR LA SATISFACTION À L'ÉGARD DE CANUTEC ET DU GUIDE DES MESURES D'URGENCE 2020 (GMU2020)

Auteur : Fady Al Zarka

À l'automne 2022, une enquête de satisfaction a été distribuée aux intervenants de CANUTEC. Des réponses ont été recueillies sur trois (3) sujets principaux : la satisfaction à l'égard des services de CANUTEC, la satisfaction concernant le GMU2020, et la collecte de commentaires et suggestions pour améliorer la prochaine version du guide, le GMU2024.

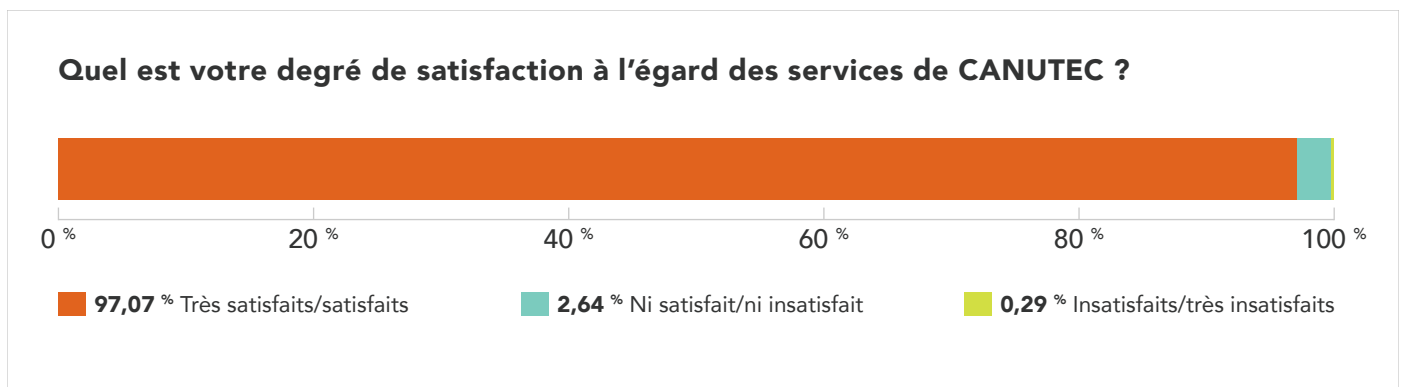
Connaissance de CANUTEC et recours à ses services

Presque tous les répondants à l'enquête (97 %) connaissaient l'existence de CANUTEC. Environ deux (2) répondants sur trois (3) avaient déjà communiqué avec CANUTEC auparavant. La majorité de ceux qui n'avaient jamais appelé CANUTEC ne l'ont pas fait parce qu'ils n'avaient jamais été impliqués dans un incident impliquant des marchandises dangereuses. Les principales raisons pour lesquelles les répondants ont appelé CANUTEC étaient pour obtenir des renseignements sur les mesures

d'intervention d'urgence à prendre lors d'un incident, ou pour demander de l'aide lors d'un exercice de simulation/formation. Cependant, près de la moitié des répondants ne savaient pas que les premiers intervenants, les écoles de formation, les autres organismes publics et le secteur privé peuvent communiquer avec CANUTEC pendant les exercices de formation et les simulations.

Satisfaction à l'égard des services du Centre d'urgence

CANUTEC est fier de ses statistiques : presque tous les appels (99 %) ont été traités avec politesse, professionnalisme et en temps voulu. 99 % des répondants ont déclaré que les renseignements fournis étaient utiles, et 97 % étaient soit très satisfaits, soit satisfaits de l'ensemble des services de CANUTEC.



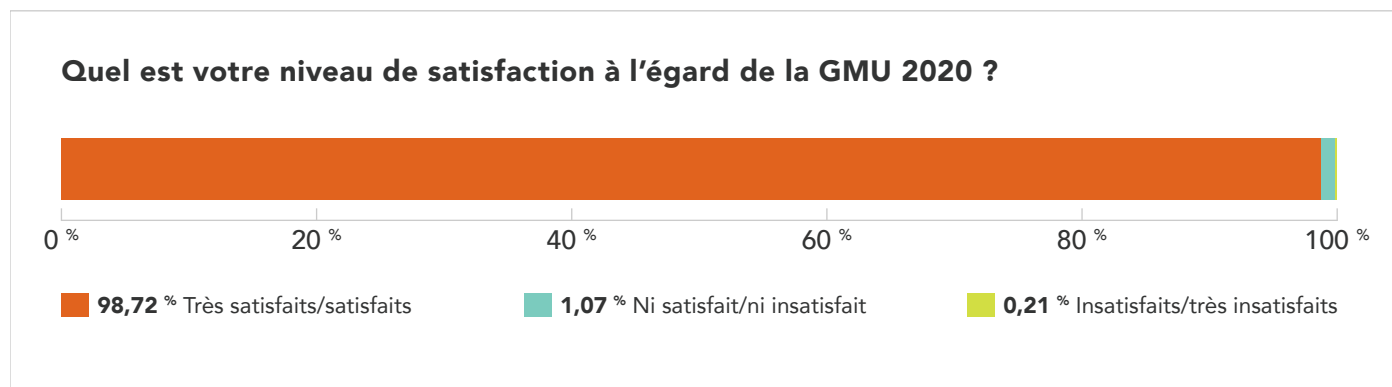


Satisfaction à l'égard du Guide des mesures d'urgence

Avant de commencer l'enquête, 97 % des répondants connaissaient le Guide des mesures d'urgence et y avaient accès, la grande majorité utilisant des copies papier ou l'application mobile. Les répondants ont utilisé le GMU principalement pour la formation et les simulations, puis pour intervenir lors d'une urgence réelle et pour préparer un plan d'intervention d'urgence. Presque tous les véhicules d'urgence des premiers intervenants interrogés (voitures de police, ambulances, camions de pompiers, etc.) ont une copie papier du GMU à bord.

Plus de 93 % ont déclaré qu'il était très probable ou probable qu'ils utilisent le GMU lors d'une urgence

de transport mettant en cause des marchandises dangereuses. Plus de 99 % ont pu trouver facilement les renseignements qu'ils recherchaient dans le GMU2020. Plus de 97 % n'ont pas trouvé de renseignements contradictoires ou peu clairs et presque tous les répondants ont trouvé les différentes sections du GMU2020 faciles à utiliser. Près de 97 % ont trouvé les recommandations des pages orange appropriées pour le matériel qui leur a été attribué. Dans l'ensemble, près de 99 % des répondants à l'enquête ont été soit très satisfaits, soit satisfaits du GMU2020.



CANUTEC a également profité de l'occasion pour solliciter des commentaires sur la façon d'améliorer la prochaine version du GMU. Bon nombre de commentaires et d'améliorations ont été soumis; ils seront transmis au groupe de travail international sur le GMU et pris en compte dans la version 2024 du GMU.

Répondants à l'enquête

Pour évaluer la satisfaction et l'opinion des intervenants, CANUTEC a distribué le questionnaire de l'enquête

aux membres de divers types d'organismes, aux gouvernements de tous les paliers et aux municipalités de différentes tailles de population à l'échelle du Canada. La majorité des organismes qui ont répondu étaient des services de pompiers bénévoles au provincial et établis dans de petites communautés (population inférieure à 20 000 habitants). Malheureusement, CANUTEC n'a pas été en mesure d'obtenir des réponses significatives des territoires.

NOUVELLE VIDÉO : RÉPONDRE À DES INCIDENTS IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES AVEC CANUTEC

Vous êtes-vous déjà demandé comment les conseillers de CANUTEC traitent les appels d'urgence ? Cette [vidéo](#) présente les services offerts par CANUTEC

et la manière dont les conseillers en intervention d'urgence fournissent immédiatement des conseils techniques en cas d'urgence.



BASE DE DONNÉES D'IDENTIFICATION DES CLIENTS (BDIC) DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Auteure : Maya Stewart

Les données sont essentielles pour s'assurer que les gouvernements mettent en œuvre des politiques publiques efficaces, notamment en nous permettant de mesurer les impacts des programmes et services fédéraux au fil du temps. Ces dernières années, le public associe de plus en plus les gouvernements transparents et responsables à ceux qui utilisent un processus décisionnel fondé sur les données. Des initiatives comme le Partenariat pour un gouvernement ouvert, qui favorise la divulgation proactive des données gouvernementales, en sont la preuve. Pour le programme du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada (TC), les données sont particulièrement importantes lors de l'élaboration de politiques en matière de sécurité publique.

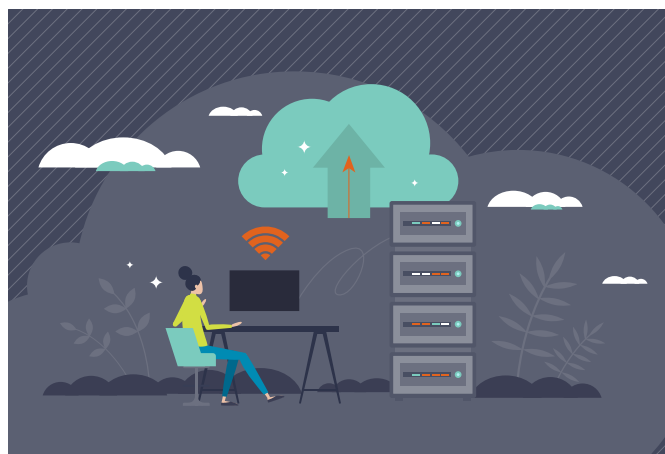
La sécurité publique est un concept au cœur de nombreuses activités de transport et de l'évolution des politiques publiques. Bien qu'il soit difficile de définir ce concept en termes précis, il s'agit généralement de l'absence de préjudice pour les personnes, les biens et l'environnement. Même si ce concept est défini précisément, il est encore plus important de bien choisir la façon de mesurer notre écart par rapport à la sécurité parfaite. Pour le programme du TMD, ces mesures quantitatives peuvent comprendre les taux d'incidents (p. ex. blessures, dommages matériels ou décès) associés aux activités du TMD par année, par mode de transport ou par classe de marchandises dangereuses.

Toutefois, cela peut aussi être beaucoup plus simple. Les données d'identification sont le type de données le plus élémentaire nécessaire pour s'assurer de la conformité au Règlement sur le TMD de la part des entités réglementées de TC. Ces données pourraient inclure le nom d'une personne réglementée, ses coordonnées ou l'adresse où elle transporte des marchandises dangereuses. Elles pourraient également inclure la classe ou la quantité de marchandises dangereuses impliquées dans ces activités. En fin de compte, le fait de répondre aux questions qui, quoi, quand, où et pourquoi associées aux activités de transport de marchandises dangereuses permet aux inspecteurs du TMD

de mieux planifier quand et où les inspections de sécurité des sites du TMD devraient avoir lieu.

La base de données d'identification des clients (BDIC) du TMD a été élaborée afin de recueillir des renseignements dans ce but précis. Elle servira de répertoire central et complet des sites où s'effectue le transport de marchandises dangereuses. Les entités réglementées devront s'enregistrer auprès de TC en fournissant des renseignements d'identification de base, en plus de certains renseignements relatifs aux risques (c. à-d., si elles transportent des marchandises dangereuses UN à risque élevé ou non). Cela permettra aux inspecteurs de mieux évaluer les sites du TMD et de planifier des inspections fondées sur les risques. Cela améliorera également la capacité du programme du TMD à produire des analyses prédictives pour cerner les nouveaux problèmes liés au TMD. Enfin, la BDIC permettra une meilleure communication avec les entités réglementées actuellement inconnues; cela contribuera à créer une image plus globale du paysage canadien du TMD et à favoriser un programme du TMD plus inclusif pour tous les intervenants.

L'enregistrement est maintenant disponible dans la plateforme d'enregistrement en ligne. Plus d'informations sur la [base de données d'identification des clients \(BDIC\)](#).



MISE À JOUR DU RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (PARTIE 6 – FORMATION)

Nous tenons à exprimer notre gratitude à tous les intervenants qui nous ont fait part de leurs commentaires, questions ou réactions depuis le début du projet de réglementation intitulé [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(Partie 6 – Formation\)](#).

Nous avons communiqué avec vous à plusieurs reprises au cours des années précédentes et vous avez toujours répondu en nous transmettant de l'information précieuse. Nous vous en remercions.

L'information transmise, ainsi que d'autres consultations menées avec les experts en formation de Transports Canada (TC), ont permis à TC de proposer certaines modifications à l'analyse coût-avantage (ACA) du projet de réglementation. Ce modèle de calcul des coûts révisé a été présenté lors de la dernière consultation informelle (le 1^{er} juin 2023) au cours de laquelle vous avez disposé de 30 jours pour soumettre vos commentaires.

La dernière analyse des commentaires a montré que la plupart des intervenants sont en désaccord avec les hypothèses utilisées pour calculer les coûts révisés du projet. En tenant compte de ce que vous nous avez transmis lors de la dernière consultation informelle, de nouvelles recommandations ont été formulées concernant les hypothèses de l'ACA. Avec la révision des hypothèses de l'ACA, le nouveau coût net du règlement proposé est estimé à environ 400 millions de dollars, comparativement aux 17 millions de dollars prévus.

Compte tenu des différences importantes entre les hypothèses de l'ACA, de la réalité découlant

des consultations, de l'initiative de réduction de la charge administrative et de la situation économique actuelle, des options ont été présentées au Comité des activités de programme du transport des marchandises dangereuses (TMD). Ce dernier a examiné et approuvé la recommandation de revoir la proposition et de revenir à une publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Cette option profitera à la communauté du TMD en permettant à TC de :

- mieux s'harmoniser avec d'autres pays qui exigent, dans la mesure du possible, une formation de sensibilisation générale et spécifique aux fonctions pour les personnes exerçant toute activité liée aux marchandises dangereuses ;
- explorer des stratégies visant à alléger le fardeau imposé aux intervenants, tout en promouvant la sécurité publique à un moment où l'économie se remet de la pandémie de covid-19 et où l'inflation est élevée.

Nous souhaitons travailler avec vous tous afin de trouver la meilleure approche pour alléger le fardeau imposé à l'industrie, accroître la sécurité publique et fournir aux membres de l'inspectorat les outils nécessaires pour examiner les cas de non-conformité.

Si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez communiquer avec nous à TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca.

CONSULTATIONS RÉGLEMENTAIRES RÉCENTES ET MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES À VENIR



Afin de tenir nos intervenants au courant de l'évolution du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD), la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a dressé une liste des consultations récentes et

des modifications réglementaires à venir, ainsi que des détails et des liens pertinents.

Consultez le tableau des « [Consultations réglementaires récentes et modifications réglementaires à venir](#) ».



PUBLICATIONS DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Auteure : Barbara Di Bacco

La Division de la recherche scientifique du programme du transport des marchandises dangereuses (TMD) planifie, gère et réalise des recherches scientifiques et techniques afin d'informer les intéressés et de contribuer à l'amélioration de la sécurité publique au cours du transport des marchandises dangereuses. Cette recherche est effectuée conformément à l'article 25 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Dans le but de diffuser nos recherches à un public plus large, la Division publie sur le site web du TMD des résumés et des sommaires de recherche technique à propos des projets de recherche terminés.

Depuis le dernier compte rendu sur les publications de recherche du [Bulletin de nouvelles du TMD de 2022](#), nous avons publié des résumés et des sommaires pour les rapports de recherche suivants :

TITRE	DESCRIPTION
Résumé – Évaluation et analyse des batteries au lithium ionique non conformes aux normes selon les tests du manuel UN 38.3	Cette étude on a cherché à déterminer si des batteries non conformes aux normes sont transportées, et si elles présentent un risque plus important pour le réseau de transport et la sécurité publique.
Résumé – Performance structurelle des wagons citernes TC-117 dans des conditions de déraillement	Ce projet a été élaboré pour quantifier les avantages en matière de sécurité de la norme de conception des wagons-citernes TC-117. À l'aide de la modélisation informatique, une variété de scénarios de déraillement ont été exécutés et comparés afin de prédire la différence de résistance à la perforation des différentes conceptions.

TITRE	DESCRIPTION
Résumé – Validation des exigences de formation des trains comportant des wagons de marchandises dangereuses : phases 1 et 2	<p>L'objectif de cette recherche est de confirmer si les règles de placement des trains de marchandises dangereuses du Canada offrent un niveau de sécurité similaire à celui des règles de placement d'autres pays et d'effectuer une analyse documentaire du placement des wagons de marchandises dangereuses.</p>
Résumé – Réactivité du chlore avec les matières environnementales dans les modèles de dispersion atmosphérique	<p>L'objectif de cette recherche était de déterminer à quelle vitesse et en quelle quantité le chlore gazeux réagit lorsqu'il est exposé à un sol nu et à différentes plantes lors d'un rejet à grande échelle. Les résultats sont utilisés pour améliorer les simulations des modèles de dispersion</p>
Résumé – Calcul de la toxicité par inhalation de pétrole brut	<p>Ce résumé de recherche décrit une méthode de calcul pour déterminer la toxicité par inhalation du pétrole brut fondée sur la composition de la phase vapeur au-dessus d'un échantillon de pétrole brut liquide.</p>
Résumé – Analyse par éléments finis des attelages violents de wagons-citernes	<p>Ce rapport détaille une étude afin de déterminer si limites de vitesse contribuent à prévenir les dommages lors d'attelages violents.</p>
Résumé – Évaluation du rendement actuel des soudures de l'acier TC128B de wagon-citerne	<p>Ce rapport décrit un projet pour caractériser et de quantifier le rendement des soudures sur les wagons-citernes non pressurisés (acier TC128B) entre -80 et 850 °C.</p>
Résumé – Évaluation des essais non destructifs par mesure du champ de courant alternatif (END ACFM) pour inspecter les wagons citernes	<p>Ce rapport détaille une étude pour évaluer la possibilité de normaliser l'utilisation de l'essai par ACFM pour inspecter les wagons-citernes sur le terrain.</p>
Abstract – Tank car fire failure assessment using combined models	<p>Ce travail a mis à jour et a validé deux nouveaux modèles de wagon-citerne au cours d'un incendie, et comparé les résultats de 34 scénarios utilisant ces deux modèles à ceux d'un modèle de l'industrie.</p>

On peut consulter les résumés décrits ci-dessus, ainsi que d'autres résumés de recherche des cinq dernières années, sur la [Page des publications du TMD](#).

Une copie de tous les rapports publiés peut être fournie sur demande auprès de la Division de la recherche scientifique à : TC.TDGScientificResearch-RecherchescientifiqueTMD.TC@tc.gc.ca