
Exp. :

Envoyé : le 15 septembre 2018, 11 h 51

Dest. : RegulatoryReviews / ExamensReglementaires

<RegulatoryReviews- ExamensReglementaires@tbs-sct.gc.ca>

Cc :

Objet : Consultation du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada sur les examens réglementaires – demande de commentaires des intervenants

Madame,

Shell Canada limitée et ses sociétés affiliées qui exploitent des activités au Canada (« Shell ») sont heureuses d'avoir l'occasion de présenter leurs commentaires sur la consultation du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada sur les examens réglementaires – demande de commentaires des intervenants publiée le 14 août 2018. Shell est pleinement engagée et appuie Transports Canada pour assurer la sécurité du public, des premiers intervenants et de l'environnement pendant la manutention et le transport des marchandises dangereuses. Nous attachons une grande importance à la manutention sécuritaire de nos produits à toutes les étapes du cycle de vie des produits, et nous nous efforçons d'adopter des pratiques exemplaires et d'améliorer continuellement nos activités de transport des marchandises dangereuses. Veuillez consulter nos commentaires détaillés sur les transports et l'infrastructure.

- Selon vous, existe-t-il des exigences ou des pratiques réglementaires qui nuisent au développement économique, à la compétitivité ou à la croissance de votre entreprise ou de votre secteur?

Quelles sont les répercussions? Comment le gouvernement devrait-il remédier à ces irritants?

- Exigences en matière de déclaration sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) – le volume déclarable de la classe 3 est actuellement une quantité quelconque. Cette quantité à déclarer a créé de la confusion et des incohérences dans l'ensemble de l'industrie et des agences de transport provinciales quant à la façon de mettre en œuvre efficacement l'exigence. En théorie, une quantité quelconque n'est ni réaliste ni pratique – en particulier, les volumes de moins de 10 litres ou contenus dans un confinement secondaire ne donneraient pas lieu à des situations où la déclaration est requise. L'incidence est une sous-déclaration ou une déclaration excessive des incidents dans l'industrie. Par exemple, lorsqu'un déversement se produit dans une rampe de chargement où le support est fermé pour contrer le déversement qui est contenu dans le système de confinement secondaire afin de prévenir les répercussions environnementales, certaines personnes le signalent et d'autres ne le signalent pas en raison des interprétations variées de ce qui est considéré comme un problème de sécurité publique potentiel ou réel. Une quantité quelconque n'est pas non plus harmonisée avec Environnement Canada ou les organismes environnementaux provinciaux, ce qui entraîne des problèmes liés à l'application inefficace entre les exigences de déclaration du TDG et les exigences environnementales. La demande consisterait à remplacer la quantité à déclaration obligatoire par la quantité initiale afin de la rendre plus adaptée aux besoins et d'assurer une application cohérente.
- Clarification de l'applicabilité du règlement sur le TMD (partie 1.5). À l'heure actuelle, le règlement précise à l'article 1.5 portant sur les marchandises dangereuses manutentionnées que celles-ci comprennent toute marchandise dangereuse qui n'est pas offerte au transport, à l'entreposage d'un conteneur de marchandises, d'un véhicule de transport ou d'un colis contenant des matières dangereuses dans un établissement offrant avant qu'un transporteur ne prenne possession, et les mouvements de véhicules à l'intérieur des frontières d'une installation aux fins d'entreposage sont visés. La demande consisterait à préciser la portée de l'entente de manière à n'y inclure que les matières dangereuses offertes au transport. L'article 49 du *Code of Federal Regulations* a une bonne définition des « fonctions non assujetties aux exigences », à l'alinéa 171.1d). Cela permet de s'assurer qu'il n'y a pas de confusion et de chevauchement entre les activités normales des installations et les activités de transport, ce qui donne lieu à des limites claires définies. Un exemple de chevauchement serait si une matière dangereuse contenant un réservoir portatif était endommagée par un chariot élévateur à fourche pendant les activités normales de l'installation (sans offre de transport), en quel cas l'incident pourrait relever de la portée de la déclaration en vertu de la partie 8 sur le TMD s'il correspondait aux quantités à déclarer, alors qu'il s'agit d'un incident non lié au TMD.
- Incohérence de l'interprétation et de l'application des règlements sur le TMD par les inspecteurs provinciaux et fédéraux. Dans certains cas, les interprétations ne sont pas conformes au règlement ou l'inspecteur n'a pas assez d'expérience

sur le terrain pour établir un lien avec l'article pertinent du Règlement, ce qui fait que l'industrie et les inspecteurs passent inutilement du temps à clarifier la faisabilité de la non-conformité citée. Les permis délivrés par la province pour les écarts en matière de marchandises dangereuses doivent être reconnus par le gouvernement fédéral dans toutes les administrations.

La demande consisterait à établir des programmes de formation et des communications entre les organismes sur l'application uniforme des exigences en matière de TMD. Il serait recommandé de mettre en œuvre un processus d'appel facilement accessible pour obtenir des éclaircissements et une interprétation des règlements afin de simplifier le processus d'inspection.

- Clarification sur les responsabilités d'une « offre de transport » et d'un « consignateur » si différentes parties sont en cause. Cela a causé des problèmes de logistique avec la gestion efficace des ramassages par les clients où une autre partie demande à son propre transporteur de ramasser le produit. L'offre n'a de contrôle que dans son installation, mais le consignateur exerce un contrôle opérationnel lorsqu'il quitte les limites de l'installation pendant les activités de transport elles-mêmes. À l'heure actuelle, les deux parties sont tenues responsables de se conformer à toutes les exigences relatives au TMD. Des précisions sont nécessaires pour que cette zone grise soit plus définie afin que ces pratiques communes au sein de l'industrie soient adaptées à l'objectif et pour identifier les parties responsables qui ont le contrôle des marchandises dangereuses aux différentes étapes.
- Déchets dangereux et TMD – il y a eu des cas où les organismes de réglementation n'étaient pas harmonisés ou étaient harmonisés avec les modifications apportées au règlement sur le TMD – p. ex., un mauvais alignement entre l'exigence relative au TMD et les manifestes provinciaux actuels sur les déchets dangereux (c.-à-d. la séquence de la description du TMD) cause de la confusion et des risques de non-conformité et a forcé les expéditeurs à produire des documents supplémentaires pour étayer les manifestes provinciaux sur les déchets. Une solution consisterait à mettre en œuvre une exception pour les manifestes de déchets jusqu'à ce que les organismes environnementaux provinciaux mettent à jour leurs documents pour satisfaire aux exigences de conformité. Une autre question est celle des modifications proposées aux classifications, qui pourraient avoir des conséquences sur les options d'élimination et de recyclage des déchets dangereux. Mentionnons le cas de l'eau produite non réglementée qui est ajoutée à une citerne à cargaison et qui n'a pas été purgée ni nettoyée de produit pétrolier résiduel. La recommandation pour Transports Canada est de travailler directement avec les organismes de réglementation environnementale afin de résoudre les problèmes d'harmonisation avant que des modifications proposées ne surviennent dans les règlements afin d'appuyer les exigences d'adéquation à l'usage et d'éviter ainsi le dédoublement, la confusion ou les incohérences au sein de l'industrie.
- Il existe de nombreuses études sur la classification du brut, comme le sulfure d'hydrogène et la pression de vapeur, qui ne traitent pas de la cause fondamentale de l'incident de Lac-Mégantic ou qui peuvent être validées par toutes les statistiques disponibles sur les incidents ou autres données connexes

qui appuient les changements de classification qui viendraient aborder efficacement le risque perçu du brut. Les ressources dépensées dans ce domaine pourraient être réaffectées ailleurs afin d'être bénéfiques pour les Canadiens. Transports Canada et l'industrie ont affecté trop de ressources pour aborder la question de la classification du brut jusqu'à présent, mais aucune évaluation n'a été effectuée pour déterminer si les changements de classification seraient une solution adaptée à l'usage destinée à aborder le risque. Il est recommandé de prendre du recul pour chercher des solutions plus économiques et pratiques en vue de prévenir les incidents au lieu de se concentrer sur la méthode d'échantillonnage et d'essai.

- Y a-t-il des technologies, des processus ou des produits existants ou nouveaux dans votre entreprise ou votre secteur qui pourraient se heurter à des obstacles en raison de règlements fédéraux? Quels changements le gouvernement devrait-il envisager ou quels outils devrait-il adopter pour faciliter l'élaboration, l'intégration ou l'approbation de ces technologies, processus ou produits pour les Canadiens?
 - Transports Canada et les organismes provinciaux de réglementation des transports mettent beaucoup l'accent sur l'application de la loi. Il est recommandé d'avoir un équilibre entre les initiatives d'application de la loi et des initiatives proactives, comme celles d'ateliers gouvernementaux incitant l'industrie à travailler à des solutions pour combler les lacunes et répondre aux préoccupations en matière de sécurité, ainsi que celles de programmes d'amélioration du rendement visant à aider les entreprises à combler les lacunes cernées. Un changement d'orientation visant à réduire l'application des règles en faveur d'une mobilisation plus interactive pour trouver des solutions contre le risque serait plus efficace pour atténuer les risques et assurer la conformité.
 - À l'heure actuelle, les nouveaux enjeux liés au TMD et les changements réglementaires se produisent à une fréquence et à un volume plus élevés, ce qui exige un niveau accru de ressources pour l'industrie afin de promouvoir et de mettre en œuvre des changements réglementaires. Cela se traduit par des inefficacités en cherchant à évaluer adéquatement les changements afin soit de défendre, soit de mettre en œuvre l'exigence réglementaire. La situation actuelle n'est ni économiquement réalisable ni soutenable. Il est recommandé que Transports Canada établisse des priorités en fonction des commentaires de l'industrie afin de déterminer les principaux secteurs à risque et mette en œuvre les nouveaux enjeux et les changements réglementaires selon une approche progressive fondée sur les priorités déterminées, donnant ainsi suffisamment de temps à l'industrie pour réagir ou pour élaborer des plans de mise en œuvre efficaces.
 - Les mesures correctives et les changements réglementaires, y compris les nouvelles modifications réglementaires visant à atténuer les risques pour les produits bruts, n'ont pas abordé les causes profondes cernées dans l'enquête sur l'incident de Lac-Mantic. On met davantage l'accent sur les changements liés à la classification et aux wagons-citernes. Certaines de ces modifications

réglementaires et modifications proposées n'ont pas fait l'objet d'une évaluation approfondie des risques et des répercussions, et la mobilisation insuffisante de tous les intervenants touchés a fait l'objet d'une enquête approfondie pour s'assurer que les mesures correctives répondent à la cause profonde et conviennent à l'objectif. En tout état de cause, les changements apportés au calendrier de modernisation n'ont pas été harmonisés avec le calendrier américain ou beaucoup de temps a été consacré à la détermination des critères liés au sulfure d'hydrogène, alors que les statistiques sur les incidents n'indiquaient pas ou ne corroboraient pas que les niveaux de sulfure d'hydrogène étaient un problème dans les activités de transport. La recommandation est de concentrer les efforts de réglementation sur les causes profondes relevées dans le rapport d'enquête.

N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements ou des précisions concernant nos commentaires. Je vous remercie de nous donner cette possibilité.

Cordialement,

*Leah Hogendoorn; MSc. CRSP
Responsable des marchandises dangereuses en aval, Amériques
Assurance réglementaire des produits
Shell Centre, 400, 4^e avenue S.-O., C.P. 100 Station M, Calgary (Alberta) T2P 2H5*

*Internet :
<http://www.shell.com/chemicals>*