



# Gestion sécuritaire des matières dangereuses

Le 24 novembre 2014

# Alliance pour la gestion sécuritaire des matières dangereuses

Groupe de travail conjoint formé en septembre 2013

Pour l'Association de sécurité civile du Québec (ASCQ) :

- “ Richard Chabot, Président (2013)
- “ Yves Dubeau, ing., membre du CA
- “ Yannick Hémond, membre du CA (2013)
- “ Benoit Robert, ing., membre

Pour le Réseau de échange en continuité des opérations du Québec (RECO-Québec) :

- “ Pascal Parent, membre du CA

Pour le Conseil pour la réduction des accidents industriels majeurs (CRAIM) :

- “ Robert Reiss, membre du CA et directeur du comité technique;
- “ Dimitri Tsingakis, ing., Président.

# Autres organisations en appui

- “ Des appuis formels écrits aux recommandations émises par l'Alliance en mars 2014 ont été obtenus depuis des organisations suivantes:
- . Ordre des ingénieurs du Québec
  - . Ordre des urbanistes du Québec
  - . Fédération québécoise des intervenants en sécurité incendie

# Origines de l'Alliance

- “ La tragédie du Lac Mégantic de juillet 2013 (47 décès, dommages environnementaux, économiques et sociaux multiples) a fait ressortir de nombreuses lacunes dans la gestion sécuritaire du **transport ferroviaire** des matières dangereuses;
- “ Cependant, d'autres incidents nous rappellent que d'autres activités impliquant des matières dangereuses ne doivent pas être oubliées. Entre autres:
  - . Explosion chez Neptune Biotechnologies en novembre 2012 (3 décès, une quinzaine de blessés);
  - . Explosion chez BRP à Valcourt aussi en novembre 2012 (1 décès, 1 blessé);
  - . Explosion de matériel pyrotechnique à Côteau-du-Lac en juin 2013 (2 décès);
  - . Fuites d'ammoniac à Laprairie et à Vallée-Jonction à l'été 2013 (évacuations multiples);
  - . Présence de BPC à Pointe-Claire à l'été 2013.

# Origines de l'Alliance (suite)

- “ L'analyse des rapports d'enquête sur ces incidents émis à date par les organismes réglementaires responsables a identifié des déficiences importantes dans les pratiques de gestion des risques des organisations impliquées, autant gouvernementales que privées.
- “ L'Alliance a émis un rapport contenant 10 recommandations en mars 2014 qui permettraient d'améliorer significativement l'état de situation actuel, dont la mise en place d'un système de gestion des risques, l'aménagement du territoire et la planification des mesures d'urgence.
- “ Voir [www.ascq.org](http://www.ascq.org)

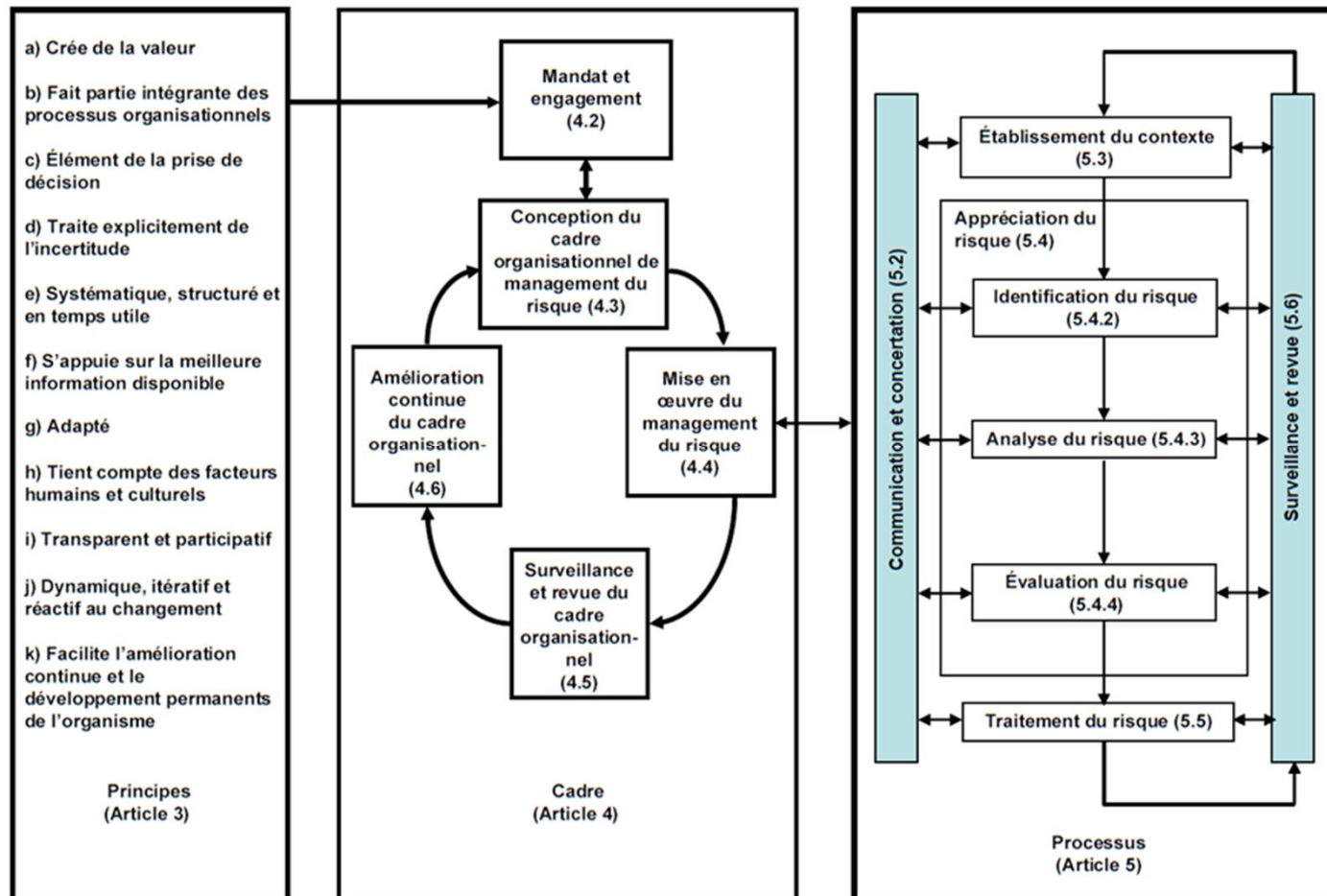
# Recommandations de l'Alliance

1. Choisir des technologies sécuritaires
2. Réviser les quantités seuils du RUE
3. **Mettre en place un système de gestion des risques**
4. **Appliquer des règles d'aménagement du territoire**
5. **Élaborer des plans d'urgence conjoints avec les autorités locales et renforcer les capacités d'intervention**
6. Renforcer le partage de l'information et la concertation locale
7. Renforcer les capacités d'inspection par les ministères et organismes
8. Renforcer l'imputabilité des organisations et de leurs dirigeants
9. Harmoniser les lois et règlements
10. Former les professionnels en gestion des risques et les citoyens.

# Gestion des risques

- “ Une organisation doit gérer ses risques de façon rigoureuse;
- “ Plusieurs systèmes de gestion existent:
  - . ISO 31000 (2009), OSHA PSM, Guide du CRAIM (2007), MSP (Documents de référence de 2008), Guide PSM de la SCGCh (2012), etc.
- “ Quelques bonnes pratiques vous seront présentées aujourd'hui.

# Gestion des risques (ISO 31000:2009)





# Principes de base

- “ Une saine gestion des risques crée de la valeur pour l'organisation (voir étude du CCPS) . pas une dépense mais un investissement!
- “ Le risque est considéré dans les décisions prises par l'organisation;
- “ La gestion des risques est intégrée dans les processus organisationnels;
- “ On cible l'amélioration continue de la performance;
- “ Le système est dynamique, participatif et réactif aux changements.

# Cadre de gestion

## “ Mandat et engagement de la direction

- . Se verbalise par une politique formelle endossée par la haute direction;
- . Comprend la attribution des ressources requises (humaines et matérielles);
- . Cible des objectifs précis de performance dans le temps, sur la base de indicateurs de performance et de échéanciers de réalisation.

## “ Conception du cadre de gestion

- . Établir les outils, processus et normes qui doivent être utilisés ou suivis au sein de l'organisation, donc le contenu détaillé du système:
  - “ Contexte organisationnel;
  - “ Comment apprécier les risques;
  - “ Comment traiter les risques;
  - “ Mécanismes de surveillance et de revue;
  - “ Communication et concertation.

# Cadre de gestion (suite)

- ” Mise en %uvre du processus de gestion des risques: faire vivre le système conçu au point précédent;
- ” Surveillance et revue:
  - . Les objectifs établis et approuvés sont-ils atteints? (selon rapports et audits effectués);
  - . Quelles sont les tendances en terme de performance organisationnelle sur la base d'indicateurs avancés et réactifs et les non-conformités observées?
  - . La haute direction est impliquée dans la revue.

# Cadre de gestion (suite)

## ” Amélioration continue:

- . Quels ajustements sont nécessaires pour corriger les déficiences observées et atteindre les objectifs visés?
- . La haute direction s'assure que les priorités de l'opération sont bien établies et que les ressources (limitées par définition) sont allouées aux bons endroits.

# Surveillance et revue



Gouvernement  
du Canada

Government  
of Canada

[Accueil](#) → [Nouvelles](#) → [Documents d'information](#)

→ Vérification et suivi des systèmes de gestion de la sécurité

## Document d'information



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Partagez cette page

## Vérification et suivi des systèmes de gestion de la sécurité

**Augmenter la fréquence des vérifications et assurer un suivi régulier donnant lieu à des sanctions en cas de non-conformité**

# Apprentissages des incidents récents

- “ Rapport du BST sur l'accident de Lac Mégantic:
  - . Formation déficiente du personnel de la MMA (nombre de freins à appliquer, etc.);
  - . Mauvaise appréciation des risques liés à la réduction du personnel d'exploitation des trains à un seul conducteur et à la mise en attente d'un train sur une voie principale;
  - . Absence de correction rapide par la MMA des déficiences rapportées par Transport Canada;
  - . Absence de conséquences pour la MMA suite à la non-correction de déficiences;
  - . Entretien inapproprié de la locomotive impliquée;
  - . Transport Canada n'a pas évalué les risques liés à l'augmentation significative des volumes de pétrole transporté par rail.

# Apprentissages (suite)

- “ Rapport de la CSST sur l'accident de Sherbrooke:
  - . Mauvaise conception des installations de production (règles de l'art non suivies, compétence des concepteurs déficiente);
  - . Plan d'urgence inopérant;
  - . Pas de réévaluation des risques effectuée;
  - . Incidents passés non enquêtés.

# Apprentissages (suite)

” Rapport de la CSST sur l'accident de Valcourt:

- . Changement inapproprié aux installations de distribution d'essence vers les bancs d'essai des moteurs. Les risques associés n'ont pas été évalués;
- . Loi sur les produits pétroliers et sur les ingénieurs non respectées.



# Apprentissages (suite)

- ” Rapport de la CSST sur l'accident de Coteau-du-Lac:
  - . Formation déficiente du personnel;
  - . Mauvais outils utilisés (pas antidéflagrants);
  - . Classification électrique des installations non adéquate (système de chauffage non à l'épreuve des explosions);
  - . Mauvais suivi des rapports d'inspection des installations par les inspecteurs fédéraux. La déficience du point précédent a été rapportée plus de 6 mois avant l'accident.

Période de questions