



Port de Montréal
Port of Montreal

308

TRANSP4.4

Les enjeux de la filière uranifère au Québec

6211-08-012

RAPPORT D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES OU AUTRES

PRÉCISEZ: Conteneur de classe 7, endommagé

Numéro Rapport : 07-06519

Date : 2007 Dec 04

Inspecteur en prévention des incendies : Stéphane Crevier

Canada



Transport Canada / Transports Canada



Port de Montréal / Port of Montreal

**RAPPORT SUR UN CAS DE DANGER /
RAPPORT D'INCIDENT DE MATIÈRES DANGEREUSES**

Prescrit en vertu du règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Section 8).

**DANGEROUS OCCURRENCE REPORT/
INCIDENT REPORT ON
DANGEROUS GOODS**

Required under the transportation of dangerous goods regulations (Section 8).

1. Genre de cas de danger / Type of dangerous occurrence
(Cochez toutes les cases applicables / (check all applicable boxes)

- Épanchement/Spill
- Fuite/Leak
- Explosion
- Feu/Fire
- Autre/other Précisez conteneur endommagé

Contamination

- a) Des personnes/Human
- b) Des biens/Property
- c) De l'environnement/Environment

2. Date du cas de danger /
Date of dangerous occurrence

04 décembre 2007

3. Heure du cas de danger (sur 24 heures) /
Time of dangerous occurrence (24 hr. System)

12:37

4. Lieu du cas de danger (Précisez) /
Location of dangerous occurrence (be specific)

Port de Montréal
Terminal Montreal Gateway
Terminal Racine, section 59
Section I-06

- 5. Zone résidentielle / Residential area
- Zone commerciale et résidentielle /
Commercial and residential area
- Centre-ville / Urban core area
- Zone industrielle / Industrial area
- Zone rurale / Rural area

6. Le cas de danger s'est produit durant / Dangerous occurrence happened:

- Durant le transport / During transport
- Durant la manutention (précisez) / During handling (specify)
- Autre (précisez) / Other (specify)

Durant l'entreposage temporaire /
During temporary Storage

7. Remplir A ou B / Complete A or B

A) CAS DE DANGER DURANT LE TRANSPORT /
A) DANGEROUS OCCURRENCE DURING TRANSPORT

(1) Mode de transport / Mode of transport

- Routier / Road
- Aérien / Air
- Ferroviaire / Rail
- Maritime / Marine

B) CAS DE DANGER DURANT LA MANUTENTION OU L'ENTREPOSAGE
TEMPORAIRE /
B) DANGEROUS OCCURRENCE DURING HANDLING OF TEMPORARY
STORAGE

(1) Installation / Facility

- Terminal: Aérien / Air Ferroviaire / Rail
- Quai / Shore À bord / On ship
- Entrepôt / Warehouse
 - Installation d'entreposage en vrac / Bulk storage plant
 - Autre (précisez) / Other (Specify)

(2) Genre de véhicule / Type of vehicle

(3) Transporteur (Nom et adresse) / Carrier (Name and address)

(2) Installation (Nom et adresse) / Facility (Name and address)

Terminal Montreal Gateway (Racine)
Port de Montréal, section 59

Description de l'incident / Incident Description:

04 Décembre 2007, 12:37

Suite à la tempête du 03 décembre 2007, les rangées I (Irene) sont dans la partie est de la section de l'ancienne Vickers, cette section est face au hangar 52, cette section est surtout utilisée pour l'entreposage des conteneurs de classe 7. La section I-06 était utilisée au moment de l'incident pour l'entreposage de 3 conteneurs de classe 7, UN 2912. Étant donné la grande quantité de neige reçu lors de la tempête, la compagnie de déneigement (Canbec) avait entreposé la neige dans les section I-04, I-05 et l'amas de neige a glissé et c'est accumulé devant les conteneurs I-06, vu la proximité de l'entreposage.

Afin de procéder à la livraison du deuxième conteneur le CSQU3066975 situé dans la rangée I-06, le déneigeur devait enlever la neige devant le 1^e conteneur qui était le CAIU2160463, afin de permettre à l'opérateur du Fantuzzi de déplacer le 1^e conteneur et par la suite livré le 2^e conteneur au camionneur de Transport Robert. C'est lors de l'opération de déneigement que le déneigeur Canbec a défoncé le conteneur CAIU2160463 avec une chargeuse à pelle.

Cependant l'opérateur de la chargeuse à pelle ne s'est pas aperçu qu'il avait défoncé le conteneur et l'opérateur du Fantuzzi n'avait pas vu que le conteneur était défoncé avant de le déplacer, étant donné que sa vision était réduite par la structure de son appareil. Le conteneur a donc été déplacé dans la section I-10 et c'est lorsque l'opérateur du Fantuzzi a reculé et a vu le trou dans le conteneur et a immédiatement avisé le walker (contremaître des débardeurs), qui m'a immédiatement avisé de la situation. L'incident s'est possiblement produit devant moi car j'étais sur les lieux afin d'effectuer la livraison du deuxième conteneur, cependant je n'ai rien vu de l'incident car mon véhicule était positionné à l'écart dans la section I, afin de permettre la circulation des machineries lourdes nécessaire à l'opération.

Par la suite je me suis approché afin de voir les dommages, je constate un trou dans le côté droit, d'environ 30 cm X 90 cm, immédiatement je me recule à environ 15m du conteneur et je stationne mon véhicule de travers dans la section des I, afin d'effectuer un premier périmètre primaire, et ainsi avoir le temps d'aviser les divers intervenants et d'avoir de l'aide pour l'opération d'urgence.

-Premièrement, j'avise le centre de contrôle de la situation "Contrôle 7-0, conteneur de classe 7, endommagé par loader chez Racine".

-Deuxièmement, j'avise Jean Vadboncoeur et se dirige immédiatement chez Racine.

-Troisièmement via le radio des terminaux j'avise la sécurité de MGT (Racine), par la fréquence 8. Je demande leur assistance pour effectuer le périmètre de sécurité, plus grand, de plus j'avise le grand contremaître de MGT que pour l'instant toute la circulation était interdite dans la rangée I (Irene).

Par la suite je prend des lectures à une distance d'environ 50' à l'aide de mon appareil geiger de type: Inspector, # de série 8638, date du dernier étalonnage 2007-09-25 et date du prochain étalonnage 2008-09-25, les lectures sont constantes et représentative des lectures normales pour le produit en question, soit de 0.049 μ Sv/hr, tout en continuant de prendre des lectures, je me dirige jusqu'à l'entreposage de neige et par le fait même à l'emplacement initiale du conteneur soit le I-06, le tout afin de vérifier s'il y avait eu déversement ou contamination de cette région. Suite à mes diverses vérifications initiales, aucun déversement ou aucune contamination, n'était visible.

Sur les lieux Sécurité MGT (Racine), je leurs demande de faire le périmètre de sécurité en fermant la section I du côté sud (face à la sectionT).

Par la suite les inspecteurs, Michel Brunet (7-8) et Robert Pilon (7-9) arrive sur les lieux, suivi de la sûreté portuaire le sénior de service Carl Villeneuve (5-8), les agents Pierre Yves Bélanger, Marie-Ève Robichaud et Jean-François Lévesque, ces derniers installent des rubans afin de délimiter le périmètre. Suite à leurs intervention un périmètre d'environ 50m est établi autour du conteneur.

13:06

Sur les lieux le sergent chef de la sûreté portuaire Daniel Girard accompagné de Wayne Smith de MGT (Racine), et suivi de Jean Vadboncoeur, capitaine de port adjoint section terrestre (120).

Étant donné que l'équipe en prévention incendie est en nombre suffisant pour l'intervention, nous allons analyser les différentes lectures enregistrés et par la suite débiter des vérifications plus approfondit.

Suite à l'arrivé de Jean Vadboncoeur (120), ce dernier deviens PC et prend charge de l'opération.

La suite de l'intervention, se retrouve dans le rapport de Jean Vadboncoeur.

05 décembre 2007, 08:30

Réunion avec les différents intervenants et experts, le tout s'est déroulé dans la salle de conférence de MGT section 62 (Racine), le but de cette réunion était d'expliquer l'incident et ce que nous allons faire du conteneur.

09:30

Visite des différents experts et intervenants sur le site de l'incident

Je porte assistance aux diverses personnes sur les lieux, je leur fournis divers équipements provenant de mon véhicule.

Voici la liste des équipements fournis:

- Gap Seal
- Duck Tape
- Baches petite et grande
- Cable de 100'
- Rouleau de plastique
- 1 tee
- 2 tyvek
- 1 balai à neige.

13:00

Je quitte les lieux, l'inspecteur Pierre Paquet qui est déjà sur les lieux, prend la relève.