

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 15, 2019

OTTAWA, LE MERCREDI 15 MAI 2019

Department of Transport

Ministère des Transports

Transportation of Dangerous
Goods by Rail Security
Regulations

Règlement sur la sûreté du
transport ferroviaire des
marchandises dangereuses

Registration
SOR/2019-113 May 6, 2019

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS
ACT, 1992

P.C. 2019-413 May 3, 2019

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 27^a and 27.1^b of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^c, makes the annexed *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations*.

Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*. (*Loi*)

railway carrier means a person who has possession of dangerous goods for the purposes of transportation by railway vehicle on a main railway line, or for the purposes of storing them in the course of such transportation. (*transporteur ferroviaire*)

Terminology — *Transportation of Dangerous Goods Regulations*

(2) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions used in these Regulations have the same meaning as in section 1.4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

PART 1

Rail Security Reporting

Objective

2 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Enregistrement
DORS/2019-113 Le 6 mai 2019

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES

C.P. 2019-413 Le 3 mai 2019

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des articles 27^a et 27.1^b de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*, ci-après.

Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

Loi La *Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses* (*Act*)

transporteur ferroviaire Personne qui a la possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport par véhicule ferroviaire sur une ligne principale de chemin de fer ou de leur entreposage pendant un tel transport. (*railway carrier*)

Terminologie — *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

(2) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes utilisés dans le présent règlement s'entendent au sens de l'article 1.4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

PARTIE 1

Rapports en matière de sûreté ferroviaire

Objet

2 La présente partie prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25

^b S.C. 2009, c. 9, s. 26

^c S.C. 1992, c. 34

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^b L.C. 2009, ch. 9, art. 26

^c L.C. 1992, ch. 34

Potential threats and other security concerns

3 (1) A railway carrier must immediately report any potential threat or other security concern by telephone to the Transport Canada Situation Centre. Potential threats and other security concerns include

- (a)** any interference with a train crew;
- (b)** any bomb threats, either specific or non-specific;
- (c)** any reports or discoveries of suspicious items when the report or discovery results in a disruption of railway operations;
- (d)** any suspicious activities observed on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations or at or near a facility or location used in railway operations;
- (e)** the discovery, seizure or discharge of a firearm or other weapon on or near a railway vehicle, at or near infrastructure used in railway operations or at or near a facility or location used in railway operations;
- (f)** any signs of tampering with a railway vehicle if the railway carrier determines that security has been compromised; and
- (g)** any information relating to the possible surveillance of a railway vehicle, of infrastructure used in railway operations or of a facility or location used in railway operations.

Contents of report

(2) The report must include, if applicable and to the extent known, the following information:

- (a)** the railway carrier's name and contact information, including telephone number and email address;
- (b)** the name of the person who is making the report on behalf of the railway carrier and the person's title and contact information, including their telephone number and email address;
- (c)** any information that identifies any train that is affected by the potential threat or other security concern, including its itinerary and line or route position;
- (d)** any information that identifies any railway vehicle, infrastructure, facility or location that is affected by the potential threat or other security concern;

Menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté

3 (1) Le transporteur ferroviaire fait immédiatement rapport par téléphone au Centre d'intervention de Transports Canada de toute menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté. Les menaces potentielles et les autres préoccupations en matière de sûreté comprennent :

- a)** l'entrave au travail de l'équipe du train;
- b)** les alertes à la bombe, qu'elles soient précises ou non;
- c)** le signalement ou la découverte d'un objet suspect lorsque ce signalement ou cette découverte entraîne la perturbation des activités ferroviaires;
- d)** les activités suspectes qui sont observées à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;
- e)** la découverte, la saisie ou la décharge d'une arme à feu ou d'une autre arme à bord ou à proximité d'un véhicule ferroviaire, ou dans une infrastructure, une installation ou un endroit utilisés pour des activités ferroviaires ou à proximité de ceux-ci;
- f)** les indices d'altération d'un véhicule ferroviaire, si le transporteur ferroviaire établit que la sûreté a été compromise;
- g)** les renseignements relatifs à la surveillance possible d'un véhicule ferroviaire ou d'une infrastructure, d'une installation ou d'un endroit utilisés pour des activités ferroviaires.

Contenu du rapport

(2) Le rapport comprend, le cas échéant et dans la mesure où ils sont connus, les renseignements suivants :

- a)** le nom du transporteur ferroviaire et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresse électronique;
- b)** le nom de la personne qui fait le rapport pour le compte du transporteur ferroviaire, son titre et ses coordonnées, y compris ses numéros de téléphone et adresse électronique ;
- c)** tout renseignement permettant d'identifier tout train visé par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté, y compris son itinéraire et sa position sur la ligne ou la route;
- d)** tout renseignement permettant d'identifier tout véhicule ferroviaire, infrastructure, installation ou endroit qui est visé par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté;

(e) the classification and quantity of any dangerous goods that are involved in the potential threat or other security concern; and

(f) a description of the potential threat or other security concern, including the date and time that the railway carrier became aware of it and the date and time of any incident linked to it.

PART 2

Rail Security Requirements

General

Objective

4 This Part sets out security requirements for the purposes of section 5 of the Act.

Coordinator

Rail security coordinator

5 (1) A railway carrier must, at all times, have an employee designated as a rail security coordinator or an acting rail security coordinator.

Contact information

(2) The railway carrier must provide the Minister with

(a) the name and job title of the rail security coordinator or acting rail security coordinator; and

(b) 24-hour contact information for the rail security coordinator or acting rail security coordinator.

Duties

6 A railway carrier must ensure that the rail security coordinator or acting rail security coordinator

(a) coordinates security matters within the railway carrier's organization; and

(b) acts as the principal contact between the railway carrier, law enforcement and emergency response agencies and the Minister with respect to security matters.

(e) la classification et la quantité des marchandises dangereuses visées par la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté;

(f) une description de la menace potentielle ou autre préoccupation en matière de sûreté, y compris la date et l'heure où le transporteur ferroviaire en a pris connaissance et la date et l'heure de tout incident connexe.

PARTIE 2

Exigences en matière de sûreté ferroviaire

Général

Objet

4 La présente partie prévoit des règles de sûreté pour l'application de l'article 5 de la Loi.

Coordonnateur

Coordonnateur de la sûreté ferroviaire

5 (1) Le transporteur ferroviaire est tenu d'avoir, en tout temps, un employé désigné à titre de coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou de coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim.

Coordonnées

(2) Le transporteur ferroviaire fournit au ministre :

(a) le nom et le titre du poste du coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou du coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim;

(b) les coordonnées pour le joindre, en tout temps.

Fonctions

6 Le transporteur ferroviaire veille à ce que le coordonnateur de la sûreté ferroviaire ou le coordonnateur de la sûreté ferroviaire par intérim :

(a) assure la coordination des questions en matière de sûreté au sein de l'organisation du transporteur ferroviaire;

(b) serve d'intermédiaire principal entre le transporteur ferroviaire, les organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence et le ministre à l'égard des questions visant la sûreté.

Inspections

Security inspection — railway vehicle accepted

7 (1) If a railway carrier accepts a railway vehicle that contains dangerous goods for transport in a train and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, the railway carrier must carry out a visual security inspection of the railway vehicle when it is accepted for transport and when it is placed in the train.

Security inspection — dangerous goods accepted

(2) If a railway carrier accepts dangerous goods for transport in a railway vehicle in a train and a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, the railway carrier must carry out a visual security inspection of the railway vehicle when it is placed in the train.

Tampering or suspicious items

(3) If a railway carrier that is carrying out an inspection under subsection (1) or (2) discovers signs of tampering or a suspicious item, the railway carrier must take measures to determine whether security has been compromised.

Compromise of security

(4) If the railway carrier determines that security has been compromised, the railway carrier must take measures to address the situation before transporting the dangerous goods.

PART 3

Security Plan and Training

General

Prescribed persons

8 A railway carrier, or a person who is employed by or is acting directly or indirectly for a railway carrier, is a prescribed person for the purposes of section 7.3 of the Act.

Security Plan and Security Plan Training

Application — security-sensitive dangerous goods

9 Sections 10 to 13 apply only to railway carriers that transport any of the security-sensitive dangerous goods set out in Schedule 1.

Inspections

Inspections de sûreté à l'acceptation d'un véhicule ferroviaire

7 (1) S'il accepte pour le transport dans un train un véhicule ferroviaire qui contient des marchandises dangereuses et qu'une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le transporteur ferroviaire effectue une inspection visuelle de sûreté de ce véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est accepté pour le transport et lorsque celui-ci est placé dans le train.

Inspections de sûreté à l'acceptation des marchandises dangereuses

(2) S'il accepte des marchandises dangereuses pour le transport au moyen d'un véhicule ferroviaire placé dans un train et qu'une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le transporteur ferroviaire effectue une inspection visuelle de sûreté du véhicule ferroviaire lorsque celui-ci est placé dans le train.

Altération ou objets suspects

(3) S'il découvre des indices d'altération ou un objet suspect, le transporteur ferroviaire qui effectue une inspection en application des paragraphes (1) ou (2) prend des mesures pour établir si la sûreté a été compromise.

Sûreté compromise

(4) S'il établit que la sûreté a été compromise, le transporteur ferroviaire prend des mesures pour remédier à la situation avant de transporter les marchandises dangereuses.

PARTIE 3

Plan de sûreté et formations

Disposition générale

Personnes désignées

8 Est une personne désignée pour l'application de l'article 7.3 de la Loi, tout transporteur ferroviaire, ou toute personne qui est employée par un transporteur ferroviaire ou qui agit directement ou indirectement pour lui.

Plan de sûreté et formation sur le plan de sûreté

Application — marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

9 Les articles 10 à 13 s'appliquent seulement aux transporteurs ferroviaires qui transportent l'une ou l'autre des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté visées à l'annexe 1.

Security plan

10 (1) A railway carrier is required to implement a security plan that

- (a)** is in writing;
- (b)** identifies, by job title, a senior manager responsible for the plan's overall development and implementation;
- (c)** describes the railway carrier's organizational structure, identifies the departments that are responsible for implementing the plan or any portion of it and identifies every position whose incumbent is responsible for implementing the plan or any portion of it;
- (d)** describes the security duties of each identified department and position;
- (e)** sets out a process for notifying each person in a position referred to in paragraph (b) or (c) and who is responsible for implementing the plan or any portion of it that the plan or that portion of it must be implemented;
- (f)** includes an assessment of the security risks associated with the offering for transport, handling or transport of the dangerous goods set out in Schedule 1 that the railway carrier offers for transport, handles or transports;
- (g)** sets out a process for security inspections referred to in section 7, including
 - (i)** a procedure for conducting security inspections,
 - (ii)** a method for determining whether security has been compromised,
 - (iii)** a method for determining whether additional security inspections are necessary when, given the circumstances, security could be compromised, and
 - (iv)** a method for addressing the situation, if it is determined that security has been compromised;
- (h)** sets out measures to prevent access by unauthorized persons to the dangerous goods set out in Schedule 1 and to the railway vehicles used to transport those dangerous goods;
- (i)** sets out measures to verify information provided by candidates for positions that involve access to the dangerous goods set out in Schedule 1;
- (j)** sets out a policy on limiting access to security-sensitive information and sets out measures for the sharing, storing and destruction of that information;
- (k)** sets out measures to address other security risks identified in the assessment referred to in paragraph (f);

Plan de sûreté

10 (1) Tout transporteur ferroviaire est tenu de mettre en œuvre un plan de sûreté qui :

- a)** est établi par écrit;
- b)** désigne, par le titre de son poste, le cadre supérieur chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre générales du plan;
- c)** présente la structure organisationnelle du transporteur ferroviaire et indique les services et, par le titre de leur poste, les personnes chargés de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci ;
- d)** énonce les fonctions relatives à la sûreté de chaque service et de chaque poste indiqués;
- e)** prévoit un processus pour aviser chaque personne titulaire d'un poste visé aux alinéas b) ou c) et chargée de la mise en œuvre du plan ou d'une partie de celui-ci que le plan ou cette partie de celui-ci doit être mis en œuvre;
- f)** comprend une évaluation des risques en matière de sûreté qui sont associés à la présentation au transport, à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses visées à l'annexe 1 que le transporteur ferroviaire présente au transport, manutentionne ou transporte;
- g)** prévoit un processus pour les inspections de sûreté visées à l'article 7, notamment :
 - (i)** la procédure pour effectuer ces inspections,
 - (ii)** la méthode pour établir si la sûreté a été compromise,
 - (iii)** la méthode pour établir si des inspections additionnelles sont nécessaires lorsque, selon les circonstances, la sûreté pourrait être compromise,
 - (iv)** la méthode pour remédier à la situation s'il a été établi que la sûreté a été compromise;
- h)** prévoit des mesures visant à prévenir l'accès, par des personnes non autorisées, aux marchandises dangereuses visées à l'annexe 1 et aux véhicules ferroviaires utilisés pour les transporter;
- i)** prévoit des mesures visant à vérifier les renseignements fournis par les candidats à un poste comportant l'accès aux marchandises dangereuses visées à l'annexe 1;
- j)** prévoit une politique visant à restreindre l'accès aux renseignements délicats sur le plan de la sûreté et des mesures visant leur communication, leur conservation et leur destruction;

(l) sets out a program for the security awareness training required under section 14 and the security plan training required under section 11; and

(m) sets out measures to respond to a security incident and for reporting it.

Implementation

(2) The railway carrier must

(a) make the most recent version of the security plan or any portion of it available to each person who is responsible for implementing the plan or that portion of it;

(b) review, and if necessary revise, the plan at least once a year;

(c) revise the plan if a change in circumstances is likely to affect the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f);

(d) notify without delay the persons referred to in paragraph (a) of any significant revisions to the plan; and

(e) provide a copy of the plan to the Minister upon his or her request.

Commensurate measures

(3) The measures required under subsection (1) and under subsection 7.3(2) of the Act must be commensurate with the security risks identified in the assessment referred to in paragraph (1)(f).

Pre-existing plan

(4) For greater certainty, nothing in this section requires a railway carrier to develop a security plan if it already has a plan that meets the requirements of subsections (1) and (3).

Persons required to undergo security plan training

11 (1) A person who is employed by or is acting directly or indirectly for a railway carrier to which this section applies is required to undergo training on the security plan if that person

(a) offers for transport, handles or transports by railway vehicle, in Canada, any of the dangerous goods set out in Schedule 1; or

(b) is responsible, in Canada, for implementing the security plan or any portion of it but does not perform any of the duties referred to in paragraph (a).

k) prévoit des mesures visant à faire face aux autres risques en matière de sûreté qui figurent dans l'évaluation visée à l'alinéa f);

l) prévoit un programme concernant la formation visant la sensibilisation à la sûreté prévue à l'article 14 et la formation relative au plan de sûreté prévue à l'article 11;

m) prévoit des mesures visant à intervenir à la suite d'un incident de sûreté et à en faire rapport.

Mise en œuvre

(2) Le transporteur ferroviaire :

a) met la version la plus récente du plan de sûreté ou de toute partie de celui-ci à la disposition de chaque personne chargée de la mise en œuvre du plan ou de cette partie de celui-ci;

b) révisé le plan de sûreté, et si nécessaire le modifie, au moins une fois par année;

c) le modifie si un changement de circonstances est susceptible d'avoir une incidence sur les risques en matière de sûreté figurant dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f);

d) avise sans délai les personnes visées à l'alinéa a) de toute modification importante apportée au plan;

e) fournit une copie du plan au ministre à sa demande.

Mesures proportionnelles

(3) Les mesures visées au paragraphe (1) et au paragraphe 7.3(2) de la Loi doivent être proportionnelles aux risques en matière de sûreté figurant dans l'évaluation visée à l'alinéa (1)f).

Plan existant

(4) Il est entendu que le présent article n'a pas pour effet d'exiger que le transporteur ferroviaire élabore un plan de sûreté s'il dispose déjà d'un plan conforme aux exigences des paragraphes (1) et (3).

Personnes tenues de suivre la formation relative au plan de sûreté

11 (1) Toute personne qui est employée par un transporteur ferroviaire auquel le présent article s'applique, ou qui agit directement ou indirectement pour celui-ci, est tenue de suivre une formation relative au plan de sûreté si elle est chargée :

a) soit de la présentation au transport, de la maintenance ou du transport par véhicule ferroviaire, au Canada, de l'une ou l'autre des marchandises dangereuses visées à l'annexe 1;

Provision of training

(2) The railway carrier must ensure that training on the security plan is provided to the person

(a) before the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (1)(a), unless the person has, before that date, received training that meets the requirements of section 12;

(b) within six months after the later of the day on which this subsection comes into force and the day on which the person initially undertakes the responsibility referred to in paragraph (1)(b), unless the person has, before that date, received training that meets the requirements of section 12; and

(c) on a recurrent basis at least once every three years after the day on which a person completed their previous training, including any training received before the coming into force of this subsection that meets the requirements of section 12.

Supervision

(3) The railway carrier must ensure that, until a person with the duties referred to in paragraph (1)(b) undergoes training on the security plan, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone training on the components of the plan that are relevant to the duties of the person being supervised.

Training topics

12 Training on the security plan must cover the following topics:

- (a)** the railway carrier's security objectives;
- (b)** the railway carrier's organizational structure with respect to security;
- (c)** the railway carrier's security procedures;
- (d)** the security duties of the person who is undergoing the training and any other security duties that are relevant to their duties; and
- (e)** the security plan measures that, in the event of a security incident, are relevant to the duties of the person undergoing the training.

Training on revised plan

13 If a railway carrier revises the security plan under subsection 10(2) in a way that significantly affects the duties

b) soit, au Canada, de la mise en œuvre du plan ou de toute partie de celui-ci mais ne remplit aucune des fonctions visées à l'alinéa a).

Formation donnée

(2) Le transporteur ferroviaire veille à ce que la formation relative au plan de sûreté soit donnée à la personne :

a) avant la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (1)a), sauf si elle a reçu avant cette date une formation qui respecte les exigences de l'article 12;

b) dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou, si elle est postérieure, la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (1)b), sauf si la personne a reçu avant cette date une formation qui respecte les exigences de l'article 12;

c) sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date à laquelle la personne a terminé la formation précédente, y compris toute formation reçue avant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe qui respecte les exigences de l'article 12.

Supervision

(3) Le transporteur ferroviaire veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation relative au plan de sûreté, la personne qui exerce les fonctions visées à l'alinéa (1)b) le fasse sous la supervision d'une personne qui a suivi une formation sur les aspects du plan de sûreté qui sont pertinents en ce qui concerne les fonctions de la personne supervisée.

Aspects de la formation

12 La formation relative au plan de sûreté porte sur les aspects suivants :

- a)** les objectifs en matière de sûreté du transporteur ferroviaire;
- b)** sa structure organisationnelle en matière de sûreté;
- c)** ses procédures en matière de sûreté;
- d)** les fonctions relatives à la sûreté de la personne qui suit la formation et toute autre fonction relative à la sûreté qui est pertinente en ce qui concerne ses fonctions ;
- e)** les mesures du plan de sûreté qui, en cas d'incident de sûreté, sont pertinentes en ce qui concerne les fonctions de la personne qui suit la formation.

Formation relative au plan modifié

13 Le transporteur ferroviaire qui modifie le plan de sûreté en application du paragraphe 10(2) d'une manière

referred to in subsection 11(1), it must ensure that a person with those duties is provided with training on the revisions as soon as possible but not later than 90 days after the day on which the plan is revised.

Security Awareness Training

Security awareness training

14 (1) A railway carrier must ensure that security awareness training is provided on the following topics:

- (a)** the security risks that are posed by the dangerous goods that the railway carrier offers for transport, handles or transports;
- (b)** the measures that are designed to enhance rail security; and
- (c)** the recognition of and response to potential threats and other security concerns.

Persons required to undergo training

(2) A person who is employed by or is acting directly or indirectly for the railway carrier is required to undergo the security awareness training if the person

- (a)** offers for transport, handles or transports dangerous goods by railway vehicle, in Canada; or
- (b)** has duties, in Canada, regarding the security of the transportation of dangerous goods by railway vehicle but does not perform any of the duties referred to in paragraph (a).

Provision of training

(3) The railway carrier must ensure that the security awareness training is provided to the person

- (a)** before the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (2)(a), unless the person has, before that date, received an equivalent training;
- (b)** within six months after the later of the day on which this subsection comes into force and the day on which the person initially undertakes the duties referred to in paragraph (2)(b), unless the person has, before that date, received an equivalent training; and
- (c)** on a recurrent basis at least once every three years after the day on which a person completed their previous

qui a une incidence importante sur les fonctions visées au paragraphe 11(1) veille à ce que de la formation relative aux modifications soit donnée aux personnes qui exercent ces fonctions dès que possible, mais au plus tard quatre-vingt-dix jours après la date des modifications.

Formation visant la sensibilisation à la sûreté

Formation sur la sensibilisation à la sûreté

14 (1) Tout transporteur ferroviaire veille à ce que soit donnée une formation visant la sensibilisation à la sûreté portant sur les aspects suivants :

- a)** les risques en matière de sûreté que posent les marchandises dangereuses que le transporteur ferroviaire présente au transport, manutentionne ou transporte;
- b)** les mesures conçues pour renforcer la sûreté ferroviaire;
- c)** la reconnaissance des menaces potentielles et des autres préoccupations en matière de sûreté et les moyens d'intervention à la suite de celles-ci.

Personnes tenues de suivre la formation

(2) Toute personne qui est employée par le transporteur ferroviaire, ou qui agit directement ou indirectement pour celui-ci, est tenue de suivre la formation sur la sensibilisation visant la sûreté si elle est chargée :

- a)** soit de la présentation au transport, de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, au Canada;
- b)** soit, au Canada, de fonctions relatives à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, mais ne remplit aucune des fonctions visées à l'alinéa a).

Formation donnée

(3) Le transporteur ferroviaire veille à ce que la formation sur la sensibilisation visant la sûreté soit donnée à la personne :

- a)** avant la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (2)a), sauf si elle a déjà reçu une formation équivalente avant cette date;
- b)** dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou, si elle est postérieure, la date à laquelle la personne commence à exercer les fonctions visées à l'alinéa (2)b), sauf si elle a reçu une formation équivalente avant cette date;
- c)** sur une base régulière, au moins une fois tous les trois ans à partir de la date à laquelle la personne a

training, including any equivalent training received before the coming into force of this subsection.

Supervision

(4) The railway carrier must ensure that, until a person with the duties referred to in paragraph (2)(b) undergoes security awareness training, the person performs their duties under the supervision of a person who has undergone that training.

Training Records

Training records

15 (1) A railway carrier must have a training record for each person who has undergone training under section 11, 13 or 14.

Contents of training record

(2) The training record must include

(a) the person's name and details of the most recent training session that the person has received under each section, namely the date, the duration, the course title, the delivery method, the components of the security plan that were covered, if applicable, and the name of the training provider; and

(b) the title and date of each training session that the person has previously followed under each section.

Retention period

(3) The railway carrier must retain the record for at least two years after the day on which the person ceases to be employed by or act directly or indirectly for the railway carrier.

PART 4

Exemptions

Various exemptions

16 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from all or a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with one or more of the provisions of those Regulations that are set out in Schedule 2.

Limited quantities

17 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are in a limited quantity as determined in accordance with subsection 1.17(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

terminé la formation précédente, y compris toute formation équivalente reçue avant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe.

Supervision

(4) Le transporteur ferroviaire veille à ce que, jusqu'à ce qu'elle suive la formation visant la sensibilisation à la sûreté, la personne qui exerce les fonctions visées à l'alinéa (2)b) le fasse sous la supervision d'une personne qui a suivi cette formation.

Dossier de formation

Dossiers de formation

15 (1) Le transporteur ferroviaire dispose d'un dossier de formation pour chaque personne qui a suivi une formation au titre des articles 11, 13 ou 14.

Contenu du dossier de formation

(2) Il veille à ce que le dossier contienne :

a) le nom de la personne et les détails de la formation la plus récente reçue par cette personne au titre de chaque article, soit la date, la durée, le titre, la méthode de formation, les aspects du plan de sûreté visés par la formation, le cas échéant, et le nom du prestataire de la formation;

b) le titre et la date des formations suivies antérieurement par cette personne au titre de chaque article.

Période de conservation

(3) Le transporteur ferroviaire conserve le dossier au moins deux ans après la date à laquelle la personne cesse d'être employée par lui ou d'agir, directement ou indirectement, pour lui.

PARTIE 4

Exemptions

Exemptions diverses

16 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en totalité ou en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'une ou plusieurs des dispositions de ce règlement figurant à l'annexe 2.

Quantités limitées

17 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont en une quantité limitée déterminée aux termes du paragraphe 1.17(1) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Excepted quantities

18 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods if

(a) they are in an excepted quantity as determined in accordance with subsections 1.17.1(1) and (2) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* or are in an excepted quantity that is specified in subsection 1.17.1(8) of those Regulations; and

(b) the requirement set out in subsection 1.17.1(5) of those Regulations is met.

Samples for classifying, analysing or testing

19 Parts 2 and 3 do not apply in respect of samples of goods that a railway loader reasonably believes to be dangerous goods if

(a) the classification or the exact chemical composition of the goods is unknown and cannot be readily determined; and

(b) the conditions set out in paragraphs 1.19.1(a) to (d) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Dangerous goods in apparatus, piece of equipment or piece of machinery

20 Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with special provision 167 of those Regulations.

Flammable liquids

21 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.33 of those Regulations.

Engines or machinery containing dangerous goods

22 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with special provision 154 of those Regulations.

Human or animal specimens

23 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are exempted from a portion of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* in accordance with section 1.42 of those Regulations.

Quantités exceptées

18 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, elles sont en une quantité exceptée aux termes des paragraphes 1.17.1(1) et (2) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou en une quantité exceptée visée au paragraphe 1.17.1(8) de ce règlement;

b) d'autre part, l'exigence prévue au paragraphe 1.17.1(5) de ce règlement est respectée.

Échantillons pour classification, analyse ou épreuve

19 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des échantillons de marchandises dont le chargeur ferroviaire a des motifs raisonnables de croire qu'ils sont des marchandises dangereuses si :

a) d'une part, leur classification ou leur composition chimique exacte est inconnue et ne peut être facilement déterminée;

b) d'autre part, les conditions prévues aux alinéas 1.19.1a) à d) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Marchandises dangereuses contenues dans un équipement, une machine ou un appareil

20 La partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de la disposition particulière 167 de ce règlement.

Liquides inflammables

21 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'article 1.33 de ce règlement.

Moteurs ou machines contenant des marchandises dangereuses

22 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de la disposition particulière 154 de ce règlement.

Spécimens d'origine humaine ou animale

23 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont exemptées de l'application, en partie, du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* aux termes de l'article 1.42 de ce règlement.

Medical or clinical waste

24 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are medical waste or clinical waste if the conditions set out in paragraphs 1.42.3(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Radioactive materials

25 Parts 2 and 3 do not apply in respect of dangerous goods that are radioactive materials included in Class 7 if the conditions set out in paragraphs 1.43(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Residue in drum

26 (1) Subject to subsection (2), Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of a residue of dangerous goods contained in a drum if the conditions set out in paragraphs 1.44(a) and (b) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Exception

(2) This exemption does not apply in respect of dangerous goods that are included in Packing Group I or that are contained in a drum for which a Class 1, 4.3, 6.2 or 7 label is required under the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Marine pollutants

27 Part 2 and sections 9 to 13 do not apply in respect of substances that are classified as marine pollutants in accordance with subparagraph 2.43(b)(ii) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Life-saving appliances

28 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are determined, in accordance with subsections (1) and (2) of special provision 21 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*, to be either UN2990, LIFE-SAVING APPLIANCES, SELF-INFLATING or UN3072, LIFE-SAVING APPLIANCES NOT SELF-INFLATING, if the conditions set out in subsection (3) of that special provision are met.

Molten sulphur

29 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are UN2448, MOLTEN SULFUR, MOLTEN SULPHUR, SULFUR, MOLTEN or SULPHUR, MOLTEN, if the dangerous goods are transported in a large means of containment and the conditions set out in paragraphs (a) and (b) of special provision 32 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met.

Déchets médicaux ou déchets d'hôpital

24 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des déchets médicaux ou des déchets d'hôpital si les conditions prévues aux alinéas 1.42.3a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Matières radioactives

25 Les parties 2 et 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont des matières radioactives incluses dans la classe 7 si les conditions prévues aux alinéas 1.43a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Résidus dans un fût

26 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard d'un résidu de marchandises dangereuses placées dans un fût si les conditions prévues aux alinéas 1.44a) et b) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Exception

(2) L'exemption ne s'applique pas à l'égard des marchandises dangereuses incluses dans le groupe d'emballage I ou placées dans un fût pour lequel une étiquette serait exigée pour les classes 1, 4.3, 6.2 ou 7 aux termes du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Polluants marins

27 La partie 2 et les articles 9 à 13 ne s'appliquent pas à l'égard des matières qui sont classées comme polluants marins aux termes du sous-alinéa 2.43b)(ii) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Engins de sauvetage

28 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont déterminées, conformément aux paragraphes (1) et (2) de la disposition particulière 21 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, comme étant soit UN2990, ENGIN DE SAUVETAGE AUTOGONFLABLES, soit UN3072, ENGIN DE SAUVETAGE NON AUTOGONFLABLES, si les conditions prévues au paragraphe (3) de cette disposition particulière sont réunies.

Soufre fondu

29 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN2448, SOUFRE FONDU, si celles-ci sont transportées dans un grand contenant et si les conditions prévues aux alinéas a) et b) de la disposition particulière 32 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies.

Lithium cells and batteries

30 Parts 1 to 3 do not apply in respect of dangerous goods that are UN3090, LITHIUM METAL BATTERIES (including lithium alloy batteries), UN3091, LITHIUM METAL BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium alloy batteries) or LITHIUM METAL BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium alloy batteries), UN3480, LITHIUM ION BATTERIES (including lithium ion polymer batteries) or UN3481, LITHIUM ION BATTERIES CONTAINED IN EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries) or LITHIUM ION BATTERIES PACKED WITH EQUIPMENT (including lithium ion polymer batteries), if

(a) the conditions set out in subsection (1) of special provision 34 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* are met; and

(b) in the case of cells and batteries that are installed in equipment, the requirements of subsections (2) to (4) of special provision 34 of those Regulations are met.

Neutron radiation detectors

31 (1) Parts 1 to 3 do not apply in respect of a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, that

(a) does not contain more than 1 g of boron trifluoride gas;

(b) may be transported under the UN number and shipping name UN1008, BORON TRIFLUORIDE, in accordance with subsection (1) of special provision 145 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*; and

(c) is packed in accordance with subsection (2) of special provision 145 of those Regulations.

Radiation detection systems

(2) Parts 1 to 3 do not apply in respect of a radiation detection system that contains a neutron radiation detector, including one with solder glass joints, if

(a) the neutron radiation detector meets the conditions set out in paragraphs (1)(a) and (b); and

(b) the radiation detection system is packed in accordance with subsection (3) of special provision 145 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

Piles et batteries au lithium

30 Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des marchandises dangereuses qui sont UN3090, PILES AU LITHIUM MÉTAL (y compris les piles à alliage de lithium), UN3091, PILES AU LITHIUM MÉTAL CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium) ou PILES AU LITHIUM MÉTAL EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles à alliage de lithium); UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) ou UN3481, PILES AU LITHIUM IONIQUE CONTENUES DANS UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère) ou PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT (y compris les piles au lithium ionique à membrane polymère), si :

a) d'une part, les conditions prévues au paragraphe (1) de la disposition particulière 34 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont réunies;

b) d'autre part, dans le cas des piles et batteries qui sont installées dans un équipement, les exigences des paragraphes (2) à (4) de la disposition particulière 34 du même règlement sont respectées.

Détecteurs de rayonnement neutronique

31 (1) Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des détecteurs de rayonnement neutronique, y compris ceux à joints en verre de scellement, qui, à la fois :

a) contiennent au plus 1 g de trifluorure de bore gazeux;

b) peuvent être transportés sous le numéro et l'appellation réglementaire UN1008, TRIFLUORURE DE BORE, aux termes du paragraphe (1) de la disposition particulière 145 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;

c) sont emballés conformément au paragraphe (2) de cette disposition particulière.

Systèmes de détection des rayonnements

(2) Les parties 1 à 3 ne s'appliquent pas à l'égard des systèmes de détection des rayonnements qui contiennent un détecteur de rayonnement neutronique, y compris celui à joints en verre de scellement, si :

a) d'une part, le détecteur de rayonnement neutronique respecte les conditions prévues aux alinéas (1)a) et b);

b) d'autre part, le système de détection des rayonnements est emballé conformément au paragraphe (3) de la disposition particulière 145 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

PART 5**Amendments and Coming into Force****Amendments to These Regulations**

32 Subsection 1(1) of these Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

handling site means a facility connected to a railway line where a railway vehicle is placed for the loading or unloading of dangerous goods. (*lieu de manutention*)

railway loader means

- (a) any person that operates a handling site, or
- (b) any manufacturer or producer of dangerous goods that has possession of dangerous goods at a handling site for the purposes of loading them prior to, or unloading them after, transportation by rail. (*chargeur ferroviaire*)

33 Section 9 of these Regulations is replaced by the following:

Application — security-sensitive dangerous goods

9 (1) Sections 10 to 13 apply only to railway carriers that transport and railway loaders that offer for transport or handle any of the security-sensitive dangerous goods set out in Schedule 1.

Precision

(2) For greater certainty, paragraph 10(1)(g) does not apply to railway loaders.

34 Sections 10 to 15 of these Regulations are amended by replacing “railway carrier” and “railway carrier’s” with “railway carrier or railway loader” and “railway carrier’s or railway loader’s”, respectively.

Coming into Force**One month after registration**

35 (1) Subject to subsections (2) to (4), these Regulations come into force on the day that, in the first month after the month in which they are registered, has the same calendar number as the

PARTIE 5**Modifications et entrée en vigueur****Modifications au présent règlement**

32 Le paragraphe 1(1) du présent règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

chargeur ferroviaire Selon le cas :

- a) toute personne qui exploite un lieu de manutention;
- b) tout fabricant ou producteur de marchandises dangereuses qui a la possession de marchandises dangereuses à un lieu de manutention en vue de leur chargement avant le transport ferroviaire ou de leur déchargement après celui-ci. (*railway loader*)

lieu de manutention Installation reliée à une ligne de chemin de fer où un véhicule ferroviaire est placé pour le chargement ou le déchargement de marchandises dangereuses. (*handling site*)

33 L'article 9 du présent règlement est remplacé par ce qui suit :

Application — marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

9 (1) Les articles 10 à 13 s'appliquent seulement aux transporteurs ferroviaires qui transportent l'une ou l'autre des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté visées à l'annexe 1 et aux chargeurs ferroviaires qui présentent au transport ou manutentionnent l'une ou l'autre de ces marchandises.

Précision

(2) Il est entendu que l'alinéa 10(1)(g) ne s'applique pas aux chargeurs ferroviaires.

34 Aux articles 10 à 15 du présent règlement, « transporteur ferroviaire » est remplacé par « transporteur ferroviaire ou chargeur ferroviaire », avec les adaptations nécessaires.

Entrée en vigueur**Un mois après l'enregistrement**

35 (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le premier mois suivant le mois de son enregistrement, porte le même quantième que le jour

day on which they are registered or, if that first month has no day with that number, the last day of that first month.

Three months after registration

(2) Sections 4 to 7 come into force on the day that, in the third month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that third month has no day with that number, the last day of that third month.

Nine months after registration

(3) Sections 8 to 15 come into force on the day that, in the ninth month after the month in which these Regulations are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that ninth month has no day with that number, the last day of that ninth month.

First anniversary of registration

(4) Sections 19 and 32 to 34 come into force on the first anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE 1

(Section 9 and paragraphs 10(1)(f), (h) and (i) and 11(1)(a))

Security-sensitive Dangerous Goods

Item	Description
1	Any quantity of dangerous goods included in Class 1.1, 1.2 or 1.3
2	Any quantity of dangerous goods included in Class 1.4, 1.5 or 1.6 for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>
3	Any dangerous goods included in Class 2.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L
4	Any dangerous goods included in Class 2.2, with a subsidiary class of Class 5.1, that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L
5	Any quantity of dangerous goods included in Class 2.3
6	Any dangerous goods included in Class 3 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 10 000 L

de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce premier mois.

Trois mois après l'enregistrement

(2) Les articles 4 à 7 entrent en vigueur le jour qui, dans le troisième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce troisième mois.

Neuf mois après l'enregistrement

(3) Les articles 8 à 15 entrent en vigueur le jour qui, dans le neuvième mois suivant le mois de l'enregistrement du présent règlement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce neuvième mois.

Premier anniversaire de l'enregistrement

(4) Les articles 19 et 32 à 34 entrent en vigueur au premier anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE 1

(article 9 et alinéas 10(1)(f), h), i) et 11(1)(a))

Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté

Article	Description
1	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3
2	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans les classes 1.4, 1.5 ou 1.6 pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
3	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
4	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.2, avec une classe subsidiaire de la classe 5.1, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
5	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.3
6	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 3 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 10 000 L

Item	Description	Article	Description
7	<p>Any of the following dangerous goods included in Class 3 that are included in Packing Group III, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 10 000 L:</p> <p>(a) UN1170, ETHANOL with more than 24% ethanol, by volume, ETHANOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume, ETHYL ALCOHOL with more than 24% ethanol, by volume, or ETHYL ALCOHOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume;</p> <p>(b) UN1202, DIESEL FUEL, GAS OIL or HEATING OIL, LIGHT;</p> <p>(c) UN1267, PETROLEUM CRUDE OIL;</p> <p>(d) UN1268, PETROLEUM DISTILLATES, N.O.S., or PETROLEUM PRODUCTS, N.O.S.;</p> <p>(e) UN1863, FUEL, AVIATION, TURBINE ENGINE;</p> <p>(f) UN1987, ALCOHOLS, N.O.S.;</p> <p>(g) UN1993, FLAMMABLE LIQUID, N.O.S.;</p> <p>(h) UN3295, HYDROCARBONS, LIQUID, N.O.S.; and</p> <p>(i) UN3494, PETROLEUM SOUR CRUDE OIL, FLAMMABLE, TOXIC</p>	7	<p>Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont incluses dans le groupe d'emballage III, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 10 000 L :</p> <p>a) UN1170, ALCOOL ÉTHYLIQUE contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume, ou ÉTHANOL EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume;</p> <p>b) UN1202, DIESEL, GAZOLE ou HUILE DE CHAUFFE LÉGÈRE;</p> <p>c) UN1267, PÉTROLE BRUT;</p> <p>d) UN1268, DISTILLATS DE PÉTROLE, N.S.A. ou PRODUITS PÉTROLIERS, N.S.A.;</p> <p>e) UN1863, CARBURÉACTEUR;</p> <p>f) UN1987, ALCOOLS, N.S.A.;</p> <p>g) UN1993, LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A.;</p> <p>h) UN3295, HYDROCARBURES, LIQUIDES, N.S.A.;</p> <p>i) UN3494, PÉTROLE BRUT ACIDE, INFLAMMABLE, TOXIQUE</p>
8	<p>Any quantity of any of the following dangerous goods included in Class 3 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>:</p> <p>(a) UN1204, NITROGLYCERIN SOLUTION IN ALCOHOL with not more than 1% nitroglycerin;</p> <p>(b) UN2059, NITROCELLULOSE SOLUTION, FLAMMABLE with not more than 12.6% nitrogen, by dry mass, and not more than 55% nitrocellulose;</p> <p>(c) UN3064, NITROGLYCERIN, SOLUTION IN ALCOHOL with more than 1% but not more than 5% nitroglycerin; and</p> <p>(d) UN3379, DESENSITIZED EXPLOSIVE, LIQUID, N.O.S.</p>	8	<p>Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 3 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> :</p> <p>a) UN1204, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec au plus 1 % de nitroglycérine;</p> <p>b) UN2059, NITROCELLULOSE EN SOLUTION INFLAMMABLE contenant au plus 12,6 % (masse sèche) d'azote et au plus 55 % de nitrocellulose;</p> <p>c) UN3064, NITROGLYCÉRINE EN SOLUTION ALCOOLIQUE avec plus de 1 % mais pas plus de 5 % de nitroglycérine;</p> <p>d) UN3379, LIQUIDE EXPLOSIBLE DÉSENSIBILISÉ, N.S.A.</p>
9	Any quantity of dangerous goods included in Class 4.1 that are desensitized explosives and for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>	9	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.1 qui sont des explosifs désensibilisés et pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
10	Any dangerous goods included in Class 4.2 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	10	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.2 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
11	Any quantity of dangerous goods included in Class 4.3 for which a placard is required under Part 4 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>	11	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 4.3 pour lesquelles une plaque est exigée sous le régime de la partie 4 du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
12	Any dangerous goods included in Class 5.1 that are included in Packing Group I or II, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L	12	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 5.1 qui sont incluses dans les groupes d'emballage I ou II, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
13	Any quantity of either of the following dangerous goods included in Class 5.2:	13	Toute quantité des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 5.2 :
	<p>(a) UN3111, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, LIQUID, TEMPERATURE CONTROLLED,; and</p> <p>(b) UN3112, ORGANIC PEROXIDE TYPE B, SOLID, TEMPERATURE CONTROLLED</p>		<p>a) UN3111, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, LIQUIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE;</p> <p>b) UN3112, PEROXYDE ORGANIQUE DU TYPE B, SOLIDE, AVEC RÉGULATION DE TEMPÉRATURE</p>

Item	Description
14	Any dangerous goods included in Class 6.1 that are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L
15	Any quantity of dangerous goods included in Class 6.1 that are included in Packing Group I due to inhalation toxicity
16	More than 500 kg of either of the following dangerous goods included in Class 7: (a) UN2977, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, FISSILE; and (b) UN2978, RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE, non-fissile or fissile excepted
17	Any quantity of a substance that is set out in the table to section 2.2 of Regulatory Document REGDOC-2.12.3, <i>Security of Nuclear Substances: Sealed Sources</i> , published in May 2013 by the Canadian Nuclear Safety Commission, as amended from time to time, and that is categorized in accordance with that table as a category 1 source or category 2 source
18	Any quantity of dangerous goods included in Class 7 that are Category I nuclear materials, Category II nuclear materials or Category III nuclear materials as defined in section 1 of the <i>Nuclear Security Regulations</i>
19	Any dangerous goods included in Class 8 that are included in Packing Group I, are in a single means of containment and are in a quantity that exceeds 3 000 L

SCHEDULE 2

(Section 16)

Exemptions Under the Transportation of Dangerous Goods Regulations

Item	Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>
1	Section 1.15
2	Section 1.18
3	Section 1.19
4	Section 1.25
5	Section 1.27
6	Section 1.32
7	Section 1.36
8	Section 1.42.1
9	Section 1.42.2
10	Section 1.45

Article	Description
14	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L
15	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 6.1 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I en raison de leur toxicité par inhalation
16	Les marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 7 dont la quantité est supérieure à 500 kg : a) UN2977, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, FISSILES; b) UN2978, MATIÈRES RADIOACTIVES, HEXAFLUORURE D'URANIUM, non fissiles ou fissiles exceptées
17	Toute quantité d'une substance qui figure au tableau de l'article 2.2 du document d'application de la réglementation REGDOC-2.12.3, intitulé <i>La sécurité des substances nucléaires : sources scellées</i> , publié en mai 2013 par la Commission canadienne de sûreté nucléaire, avec ses modifications successives, et qui est classée en conformité avec ce tableau comme une source de catégorie 1 ou de catégorie 2
18	Toute quantité de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7 qui sont des matières nucléaires de catégorie I, des matières nucléaires de catégorie II ou des matières nucléaires de catégorie III au sens de l'article 1 du <i>Règlement sur la sécurité nucléaire</i>
19	Les marchandises dangereuses incluses dans la classe 8 qui sont incluses dans le groupe d'emballage I, qui sont dans un seul contenant et dont la quantité est supérieure à 3 000 L

ANNEXE 2

(article 16)

Exemptions prévues au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Article	Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
1	article 1.15
2	article 1.18
3	article 1.19
4	article 1.25
5	article 1.27
6	article 1.32
7	article 1.36
8	article 1.42.1
9	article 1.42.2
10	article 1.45

Item	Provision of the <i>Transportation of Dangerous Goods Regulations</i>	Article	Disposition du <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i>
11	Section 1.46	11	article 1.46
12	Special provision 18	12	disposition particulière 18
13	Subsection (2) of special provision 25	13	paragraphe (2) de la disposition particulière 25
14	Special provision 33	14	disposition particulière 33
15	Special provision 36	15	disposition particulière 36
16	Subsection (2) of special provision 39	16	paragraphe (2) de la disposition particulière 39
17	Special provision 40	17	disposition particulière 40
18	Subsection (2) of special provision 56	18	paragraphe (2) de la disposition particulière 56
19	Special provision 63	19	disposition particulière 63
20	Subsection (1) of special provision 64	20	paragraphe (1) de la disposition particulière 64
21	Subsection (2) of special provision 70	21	paragraphe (2) de la disposition particulière 70
22	Special provision 90	22	disposition particulière 90
23	Special provision 95	23	disposition particulière 95
24	Special provision 96	24	disposition particulière 96
25	Special provision 97	25	disposition particulière 97
26	Subsection (2) of special provision 99	26	paragraphe (2) de la disposition particulière 99
27	Special provision 100	27	disposition particulière 100
28	Subsection (2) of special provision 104	28	paragraphe (2) de la disposition particulière 104
29	Special provision 107	29	disposition particulière 107
30	Subsection (7) of special provision 124	30	paragraphe (7) de la disposition particulière 124
31	Special provision 127	31	disposition particulière 127
32	Special provision 128	32	disposition particulière 128
33	Special provision 134	33	disposition particulière 134
34	Subsection (2) of special provision 144	34	paragraphe (2) de la disposition particulière 144
35	Special provision 148	35	disposition particulière 148

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Freight trains transporting dangerous goods can be particularly vulnerable to misuse or sabotage, given the harmful nature of the goods and the extensive and accessible nature of the railway system. To mitigate these risks and to better align Canadian standards with international standards, Transport Canada is introducing risk-based regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Les trains de marchandises transportant des marchandises dangereuses sont particulièrement vulnérables à une mauvaise utilisation ou à un acte de sabotage, compte tenu de la nature nocive des marchandises qu'ils transportent ainsi que du caractère accessible et de la vaste nature du réseau ferroviaire. Pour atténuer ces risques et harmoniser davantage les normes canadiennes avec les normes internationales, Transports Canada met en place un règlement fondé sur les risques touchant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au Canada.

Description: The *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* (the Regulations) will require railway carriers and railway loaders to proactively engage in security planning processes and manage security risks, by introducing the following elements:

- security awareness training for employees;
- security plans that include appropriate measures to address risks; and
- security plan training for employees with duties related to the security plan or security sensitive dangerous goods.

Railway carriers will also be required to

- conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required when accepted for transport and when placed in a train;
- report potential threats and other security concerns to the Transport Canada Situation Centre; and
- have a rail security coordinator.

Cost-benefit statement: The Regulations are expected to have a positive impact on public security, by increasing the likelihood that terrorist activities would be detected and prevented, and by minimizing the consequences should an incident occur, such as loss of life, property damage, environmental damage, and reduced international trade flows.

The Regulations are expected to result in costs to railway carriers and railway loaders and the Government of \$17.43 million over a 10-year period (present value). As with the analysis of any security proposal, it is difficult to quantify the benefits; however, the Regulations will result in a positive impact on public security by reducing the likelihood that a terrorist attack involving dangerous goods transported by rail would occur.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule applies, with an estimated annualized administrative cost increase to railway loaders and railway carriers of \$784 (IN) and an additional regulatory title.

Description : Aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* (le Règlement), les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient tenus de jouer un rôle proactif dans les processus de planification de sûreté et de gestion des risques en matière de sûreté, en mettant en œuvre les éléments suivants :

- des séances de sensibilisation à la sûreté pour les employés;
- un plan de sûreté qui comprend des mesures adéquates pour atténuer les risques cernés;
- des séances de formation sur le plan de sûreté à l'intention des employés qui ont des fonctions associées au plan ou à des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté.

Les transporteurs ferroviaires devront aussi :

- effectuer des inspections de sûreté des véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et qu'elles sont placées dans le train;
- signaler les menaces possibles et les autres préoccupations en matière de sûreté au Centre d'intervention de Transports Canada;
- désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire.

Énoncé des coûts et avantages : On s'attend à ce que le Règlement ait des répercussions positives sur la sûreté publique, en augmentant la probabilité que les activités terroristes soient détectées et empêchées, et en réduisant au minimum les conséquences d'un incident (notamment la perte de vies, les dommages à la propriété ou à l'environnement, et la perturbation des échanges commerciaux internationaux).

Le Règlement devrait entraîner des coûts pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires et le gouvernement évalués à 17,43 millions de dollars sur une période de 10 ans (valeur actuelle). Comme c'est le cas pour l'analyse de toute proposition touchant la sûreté, il est difficile de quantifier les avantages; toutefois, le Règlement aurait des répercussions positives sur la sûreté publique en réduisant la probabilité qu'un attentat terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer se produise.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » s'applique; l'augmentation calculée sur une année des coûts administratifs pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires est estimée à 784 \$ (ajout); on prévoit aussi l'ajout d'un titre de réglementation.

The Regulations are expected to result in incremental compliance and administrative costs for all railway carriers and railway loaders of dangerous goods, regardless of their size. To minimize costs, Transport Canada is introducing an approach that aligns compliance costs with underlying risks, and gives industry the flexibility to implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. Under this flexible approach, compliance activities and associated costs are expected to be lesser for small businesses.

Domestic and international coordination and cooperation: The Regulations will enhance alignment of the Canadian dangerous goods security requirements with the United States hazardous materials requirements, and facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail. The Regulations are also generally aligned with the United Nations Model Regulations respecting transportation of dangerous goods security.

The Regulations are also consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

Background

Dangerous goods are an important aspect of the Canadian economy, with an estimated 30 million shipments transported within Canada each year, approximately 24% of which are transported by rail. Dangerous goods are used in almost every facet of Canadians' lives, from fuelling vehicles and providing home comfort, to manufacturing and industrial processes. Though dangerous goods are important to the Canadian economy and essential to modern life, they can, by their nature, be harmful to people, property and the environment, if misused or mishandled.

To mitigate harm during transport, the Government has historically focused on implementing safety requirements to reduce the likelihood and consequences of an accidental release of dangerous goods. However, dangerous goods are also vulnerable to deliberate misuse or sabotage in the rail supply chain. Though there have been no successful attacks in Canada, terrorist groups have committed numerous deadly attacks using dangerous goods in other parts of the world, which have highlighted the vulnerability of

On s'attend à ce que le Règlement entraîne des coûts de conformité et des coûts administratifs supplémentaires pour tous les transporteurs et chargeurs de marchandises dangereuses, indépendamment de leur taille. Pour minimiser les coûts, Transports Canada présente une approche qui harmonise les coûts de conformité avec les risques sous-jacents et donne à l'industrie la souplesse nécessaire pour mettre en œuvre des pratiques de sûreté qui correspondent à leurs profils de risques et à leurs environnements opérationnels. Grâce à cette approche flexible, les activités de conformité et les coûts connexes devraient être moins élevés pour les petites entreprises.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Le Règlement devrait favoriser une plus grande harmonisation des exigences de sûreté relatives aux marchandises dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis, ce qui devrait faciliter le mouvement transfrontalier des marchandises dangereuses par chemin de fer. De manière générale, le Règlement est aussi conforme au règlement type des Nations Unies relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses.

Le Règlement est également compatible avec l'objectif du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation qui est d'harmoniser les approches canado-américaines en matière de réglementation afin de permettre aux entreprises canadiennes et américaines de faire plus facilement des affaires des deux côtés de la frontière.

Contexte

Les marchandises dangereuses jouent un rôle important dans l'économie du pays. Chaque année au Canada, quelque 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses sont transportées, dont environ 24 % par chemin de fer. Elles sont utilisées dans presque toutes les sphères de la vie des Canadiens, qu'il s'agisse de faire le plein d'essence, d'accroître le confort de sa maison, de fabriquer des produits ou d'appliquer des procédés industriels. Même si les marchandises dangereuses sont importantes pour l'économie canadienne et qu'elles sont essentielles à la vie moderne, elles peuvent, par leur nature, mettre en danger les personnes, les propriétés et l'environnement, si elles ne sont pas utilisées ou manipulées correctement.

Pour atténuer les dommages pendant le transport, le gouvernement s'est toujours concentré sur la mise en œuvre d'exigences de sécurité dont l'objectif était de réduire la probabilité et les conséquences d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses. Toutefois, les marchandises dangereuses qui font partie de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire sont également vulnérables à la mauvaise utilisation ou au sabotage. Même s'il n'y a jamais eu d'attentat réussi au Canada, des groupes terroristes ont

the system. In recognition of this risk, Parliament amended the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDGA) in 2009 to provide new federal authority to enhance the security of the transportation of dangerous goods in Canada. To date, the authority to regulate security has not been exercised: there are no regulations in place respecting the security of the transportation of dangerous goods by rail. Rather, Transport Canada and the rail industry have been working together to strengthen rail security, in part through a Memorandum of Understanding with the Railway Association of Canada and its member signatories. Under this agreement, signatories have implemented a number of effective security practices. However, the agreement does not specifically target the transportation of dangerous goods, nor does it include all railway carriers or any railway loaders.

Other comparable jurisdictions have implemented regulatory regimes for the security of the transportation of dangerous goods by rail. The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes (as well as that of the European Union). The United States, Canada's largest trading partner, has also developed security regulations for the transportation of hazardous materials by rail that are generally aligned with the United Nations Model Regulations.

Issues

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage, including a terrorist attack, and the adverse impacts of such an event could be significant.

Though there is no imminent threat to the transportation of dangerous goods in Canada at this time, there are heightened concerns about the potential threat posed by individuals who subscribe to extremist ideologies. In addition, past events have highlighted the devastating impact that rail incidents involving dangerous goods can have on public safety, the environment and the economy. Most notably, on July 6, 2013, a Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) train carrying light crude oil derailed in downtown Lac-Mégantic, Quebec: the ensuing explosions and fire killed 47 people, destroyed 40 buildings, and caused serious environmental damage to the downtown area and adjacent river and lake. Though this incident was

commis plusieurs attentats meurtriers à l'aide de marchandises dangereuses dans d'autres régions du monde. Ces attentats ont mis en évidence la vulnérabilité du système. Reconnaisant ce risque, le Parlement a modifié, en 2009, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD) pour conférer de nouveaux pouvoirs fédéraux en vue de renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses au Canada. À ce jour, le pouvoir de réglementer la sûreté n'a pas été exercé : il n'y a pas de règlement en place concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont plutôt travaillé de concert pour renforcer la sûreté ferroviaire, en partie grâce à un protocole d'entente avec l'Association des chemins de fer du Canada et ses membres signataires. En vertu de cette entente, les signataires ont mis en œuvre un certain nombre de pratiques de sûreté efficaces. Toutefois, l'accord ne porte pas spécifiquement sur le transport des marchandises dangereuses, et ne vise pas non plus tous les transporteurs et les chargeurs ferroviaires.

Des instances comparables ont établi des régimes réglementaires pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et régimes réglementaires nationaux (dont celui de l'Union européenne). Les États-Unis, principal partenaire commercial du Canada, ont aussi élaboré un règlement sur la sûreté du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui est généralement harmonisé avec le règlement type des Nations Unies.

Enjeux

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts en matière de sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer était vulnérable à un usage abusif ou à un acte de sabotage, y compris une attaque terroriste; les effets néfastes d'un tel événement pourraient être importants.

Même si, pour l'instant, il n'y a aucune menace imminente en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses au Canada, il y a des préoccupations accrues au sujet de la menace posée par les personnes ayant des idéologies extrémistes. De plus, les événements précédents ont souligné les répercussions que les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses pouvaient avoir sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Par exemple, le 6 juillet 2013, un train de la Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA), qui transportait du pétrole brut léger, a déraillé au centre-ville de Lac-Mégantic, au Québec. Les explosions et l'incendie qui ont suivi ont tué 47 personnes, détruit 40 édifices et ont

safety-related, it underscores the devastation that could occur if trains transporting dangerous goods were specifically targeted by terrorists.

The Lac-Mégantic accident and other recent derailments across the United States and Canada (e.g. Casselton, North Dakota; and Gogama, Ontario) have occurred against the backdrop of growing North American crude oil production, limited pipeline transmission capacity, and the corresponding rise in the volume of oil moved by rail. The transportation levels of crude oil by rail are predicted to continue in the near-to-medium term. This increase in volume of crude oil and other dangerous goods transported by rail translates into an increase in the inherent risks of moving these dangerous goods through Canada's communities.

Though Transport Canada has voluntary agreements with many railway carriers, Canada currently has no security regulations that require railway carriers and railway loaders to address the risks associated with transporting dangerous goods by rail, which is inconsistent with international standards. In an effort to improve Canada's security posture and align Canadian standards with international standards, Transport Canada is introducing risk-based regulations to strengthen the security of transporting dangerous goods by rail.

Objectives

In support of the Government's overall mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system, Transport Canada is introducing a regulatory framework for the security of the transportation of dangerous goods by rail in Canada. The Regulations are intended to mitigate the security risks associated with the transportation of dangerous goods by rail, to demonstrate the Government of Canada's commitment to safe communities by increasing the security of the transportation of dangerous goods by rail, and to align Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and best practices. The objectives include the following:

- Enhancing the security of the transportation of dangerous goods by rail by
 - increasing industry's ability to detect security concerns and prevent security incidents,
 - promoting industry's proactive management of security risks,

causé de graves dommages environnementaux au quartier du centre-ville et à la rivière et au lac adjacents. Ces incidents étaient liés à la sécurité, mais ils ont mis en évidence la dévastation qui pourrait survenir si des trains transportant des marchandises dangereuses étaient expressément ciblés par des terroristes.

L'accident de Lac-Mégantic et d'autres déraillements récents aux États-Unis et au Canada (par exemple Casselton, au Dakota du Nord; Gogama, en Ontario) avaient comme toile de fond la production nord-américaine de pétrole brut, qui est en hausse, la capacité de transport par pipeline, qui est limitée, et la forte augmentation correspondante du volume de pétrole transporté par chemin de fer. Il est prévu que les niveaux de transport de pétrole brut par train continueront à court et à moyen termes. L'augmentation du volume de pétrole brut et d'autres marchandises dangereuses transportées par chemin de fer se traduit par une augmentation des risques inhérents au transport des marchandises dangereuses dans les collectivités du Canada.

Bien que Transports Canada dispose d'ententes volontaires avec bon nombre de transporteurs ferroviaires, le Canada ne dispose actuellement d'aucun règlement de sûreté exigeant que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires prennent des mesures pour atténuer les risques associés au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, ce qui va à l'encontre des normes internationales. Dans le but d'accroître la sûreté et d'harmoniser la réglementation canadienne avec la réglementation internationale, Transports Canada met en place un règlement axé sur les risques pour renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer.

Objectifs

À l'appui de la mission générale du gouvernement de faire la promotion d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement, Transports Canada met en place un cadre réglementaire relatif à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au Canada. Le Règlement vise à atténuer les risques pour la sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par train, à démontrer l'engagement du gouvernement du Canada à assurer la sécurité des collectivités en augmentant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et à harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires. Les objectifs comprennent ce qui suit :

- Améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer en :
 - renforçant la capacité de l'industrie à détecter les problèmes de sûreté et à prévenir les incidents de sûreté,

- improving industry's effective and efficient management of security responsibilities,
- heightening industry's awareness of and focus on security, and increasing its capacity to respond to and recover from security incidents, and
- enhancing coordination and communication of security issues within industry and between industry and Transport Canada;
- Strengthening the security of the rail supply chain;
- Enhancing the alignment of Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with that of the United States, to facilitate cross-border trade; and
- Aligning Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and best practices.

Description

The Regulations have been designed using a management-based approach that will require railway carriers and railway loaders to proactively engage in security planning processes and manage security risks. This approach was chosen in response to the open and extensive nature of the railway system and the fact that security risks are constantly evolving. It was also chosen to give railway carriers and railway loaders the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

The Regulations will require railway carriers and railway loaders to implement the following risk-based security practices and controls.¹

1. Reporting potential threats and other security concerns (railway carriers): Railway carriers will be required to report potential threats and security concerns to the Transport Canada Situation Centre.
2. Rail security coordinator (railway carriers): Railway carriers will be required to designate a rail security coordinator, who will be responsible for coordinating security matters within their organization and serving as the primary contact for security-related activities and communications with Transport Canada and law enforcement and emergency response agencies.

¹ Railway loaders will be subject to the Regulations one year after the Regulations come into force in accordance with the coming into force provisions (section 35).

- encourageant la gestion proactive des risques pour la sûreté par l'industrie,
- améliorant la gestion efficace et efficiente des responsabilités en matière de sûreté par l'industrie,
- sensibilisant davantage l'industrie à la sûreté, en rehaussant l'accent qu'elle met sur la sûreté et en renforçant sa capacité à intervenir lorsque des incidents de sûreté se produisent,
- améliorant la coordination et la communication des enjeux de sûreté au sein de l'industrie et entre l'industrie et Transports Canada;
- Renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire;
- Renforcer l'harmonisation du régime de sûreté du Canada relatif au transport des marchandises dangereuses avec celui des États-Unis pour faciliter le commerce transfrontalier;
- Harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes internationales et les pratiques exemplaires.

Description

Le Règlement est fondé sur une approche axée sur la gestion qui exige que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires participent de façon proactive aux processus de planification de la sûreté et gèrent les risques liés à la sûreté. Cette approche a été choisie parce qu'elle répond aux besoins liés à un réseau ferroviaire ouvert et étendu et à une évolution constante des risques relatifs à la sûreté. Elle offre aussi aux transporteurs et chargeurs ferroviaires la flexibilité nécessaire pour adopter des pratiques liées à la sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles à leur niveau de risque.

Le Règlement exigera que les transporteurs et chargeurs ferroviaires mettent en œuvre les pratiques et contrôles de sûreté axés sur le risque ci-après¹.

1. Rapport des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront signaler les menaces potentielles et autres préoccupations en matière de sûreté au Centre d'intervention de Transports Canada.
2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire, qui sera responsable de la coordination des questions de sûreté au sein de l'organisation et qui agira à titre de personne-ressource principale pour les activités et les communications relatives à la sûreté auprès de

¹ Les chargeurs ferroviaires seront assujettis au Règlement un an après l'entrée en vigueur du Règlement conformément aux dispositions d'entrée en vigueur (article 35).

3. Railway vehicle security inspections (railway carriers): Railway carriers will be required to conduct security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required under Part 4 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* when accepted for transport and when placed in a train, to check for signs of tampering or suspicious items, and take measures to address the situation if security has been compromised.
4. Security plan and risk assessment (railway carriers and railway loaders): Railway carriers and railway loaders of “security-sensitive dangerous goods” (i.e. goods that have been determined to pose a security risk, and are listed in Schedule 1 of the Regulations, such as any quantity of explosives included in Class 1.1, 1.2, or 1.3) will be required to develop and implement a security plan that includes requirements set out in subsections 10(1) to 10(4) of the Regulations (e.g. appropriate measures to address the risks identified in the assessment, such as measures to prevent access by unauthorized persons to those dangerous goods, or measures for responding to the security incidents).

The Regulations set out general components that will need to be addressed in each company’s security plan, including measures that would address personnel security and unauthorized access.² This will give regulated entities the flexibility to develop plans that are commensurate with their individual circumstances and their assessed risks. Railway carriers and railway loaders will be required to provide a copy of their plans (including their risk assessments) to the Minister of Transport upon request.

5. Security plan training (railway carriers and railway loaders): Personnel who have responsibilities under the security plan or duties that involve security-sensitive dangerous goods will be required to undergo

² The Regulations must be read in conjunction with sections 5 and 7.3 of the TDGA. Subsection 7.3(1) provides that “No prescribed person shall import, offer for transport, handle or transport dangerous goods in a quantity or concentration that is specified by regulation — or that is within a range of quantities or concentrations that is specified by regulation — before the person has undergone security training in accordance with the regulations, has a security plan that meets the requirements or subsection (2) and has implemented the plan in accordance with the regulations.” Subsection 7.3(2) provides that “The plan shall, in accordance with the regulations, set out measures to prevent the dangerous goods from being stolen or otherwise unlawfully interfered with in the course of the importing, offering for transport, handling or transporting.”

Transports Canada et des organismes d’application de la loi et d’intervention d’urgence.

3. Inspections de sûreté des véhicules ferroviaires (transporteurs ferroviaires) : Les transporteurs ferroviaires devront mener des inspections de sûreté des véhicules ferroviaires contenant des marchandises dangereuses pour lesquels une plaque doit être posée sur le contenant en vertu de la partie 4 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, lorsque celles-ci sont acceptées pour le transport et lorsque celles-ci sont placées dans le train, pour déceler tout indice d’altération ou d’introduction d’objets suspects et prendre des mesures pour remédier à la situation si la sûreté a été compromise.
4. Plan de sûreté et évaluation des risques (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : Les transporteurs et les chargeurs de « marchandises dangereuses délicates pour la sûreté » (c’est-à-dire des marchandises qui ont été déterminées comme posant un risque pour la sûreté, et qui sont énumérées à l’annexe 1 du Règlement, telles que toute quantité d’explosifs comprise dans les catégories 1.1, 1.2 ou 1.3) devront élaborer et mettre en œuvre un plan de sûreté qui prévoit les mesures énoncées dans les paragraphes 10(1) à 10(4) du Règlement (par exemple les mesures appropriées pour gérer les risques indiqués dans l’évaluation, comme les mesures pour empêcher l’accès par des personnes non autorisées à ces marchandises dangereuses, ou des mesures pour intervenir lors d’incidents de sûreté).

Le Règlement établit les éléments généraux que devra comprendre le plan de sûreté de chaque compagnie, notamment les mesures qui visent la sûreté du personnel et le contrôle de l’accès non autorisé². Cela donnera aux entités réglementées la souplesse nécessaire pour élaborer des plans qui tiennent compte de leur réalité et des risques qu’ils auront cernés. Les transporteurs et les chargeurs devront fournir une copie de leur plan (y compris leur évaluation des risques) au ministre des Transports si ce dernier en fait la demande.

5. Formation sur le plan de sûreté (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : Les employés qui ont des responsabilités relatives au plan de sûreté ou qui sont affectés à des tâches liées à des marchandises dangereuses

² Le Règlement doit être lu conjointement avec les articles 5 et 7.3 de la LTMD. Selon le paragraphe 7.3(1) de la Loi, « il est interdit à toute personne désignée par règlement de se livrer à l’importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou concentrations — précisées par règlement, avant que la personne n’ait suivi une formation en sécurité, ne dispose d’un plan de sûreté qui satisfait aux exigences du paragraphe (2) et n’ait mis en œuvre ce plan conformément aux règlements ». De plus, le paragraphe 7.3(2) prévoit que « conformément aux règlements, le plan expose les mesures à prendre relativement à la prévention du vol de marchandises dangereuses, ou de toute autre atteinte illicite à celles-ci, en cours d’importation, de présentation au transport, de manutention ou de transport ».

training on the security plan. Refresher training will be required at least once every three years, and within 90 days if the security plan is revised in a way that significantly affects the person's security duties.

6. Security awareness training (railway carriers and railway loaders): In recognition that a knowledgeable workforce is vital to security, personnel who, in the course of their employment, directly affects dangerous goods transportation security will be required to undergo training, and railway carriers and railway loaders will be required to ensure that training is provided to personnel, on the following topics:

- security risks associated with transporting dangerous goods;
- measures to enhance rail security; and
- ways to recognize and respond to potential threats and other security concerns.

For personnel with duties involving dangerous goods, training would be required before they initially undertake such duties and at least once every three years thereafter. For all other personnel (those who have duties regarding the security of the transportation of dangerous goods, but do not handle, offer for transport or transport dangerous goods), awareness training will be required within six months of employment and at least every three years. The goal of this requirement is to increase the industry's ability to prevent, detect and effectively respond to and recover from security issues.

The table below summarizes the application of the requirements.

Table 1: Application of the requirements

Requirement	Who? ³	Section of Regulations	What goods?
1. Reporting potential threats and other security concerns	Railway carriers	Section 3	Any dangerous goods
2. Rail security coordinator	Railway carriers	Sections 5 and 6	Any dangerous goods
3. Rail security inspections	Railway carriers	Section 7	Dangerous goods for which a placard is required
4. Security plan (including risk assessment)	Railway carriers and railway loaders	Section 10	Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1)
5. Security plan training	Railway carriers and railway loaders	Sections 11 to 13 and 15	Security-sensitive dangerous goods (defined in Schedule 1)
6. Security awareness training	Railway carriers and railway loaders	Sections 14 and 15	Any dangerous goods

³ Railway loaders will be subject to the Regulations according to the coming-into-force provisions (section 35).

déliçates pour la sûreté doivent suivre une formation sur le plan de sûreté. Une formation de recyclage sera requise au moins une fois tous les trois ans, et dans les 90 jours si le plan de sûreté est révisé et que les modifications apportées ont une incidence importante sur les tâches de l'employé liées à la sûreté.

6. Formation de sensibilisation à la sûreté (transporteurs et chargeurs ferroviaires) : En reconnaissance du fait qu'un effectif compétent est essentiel à la sûreté, les employés qui influencent directement, au cours de leur emploi, la sûreté du transport des marchandises dangereuses seront tenus de suivre une formation, et les transporteurs et les chargeurs ferroviaires devront veiller à ce que la formation soit donnée à tous les employés sur les sujets suivants :

- les risques pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses;
- les mesures pour renforcer la sûreté ferroviaire;
- la façon de déterminer les menaces potentielles et les autres préoccupations de sûreté et d'y réagir.

Les employés affectés à des tâches liées aux marchandises dangereuses doivent suivre une formation au préalable, puis reprendre cette formation au moins tous les trois ans. Pour les autres employés (ceux qui ont des fonctions ayant trait à la sûreté du transport des marchandises dangereuses, mais qui ne manutentionnent pas, ne demandent pas à transporter et ne transportent pas de marchandises dangereuses), une formation de sensibilisation est requise dans les six mois suivant l'embauche et au moins tous les trois ans. Cette proposition a pour but d'augmenter la capacité de l'industrie de prévenir et de déceler les problèmes de sûreté, puis d'intervenir et de résoudre ces problèmes efficacement.

Le tableau ci-dessous résume l'application des exigences.

Tableau 1 : Application des exigences

Exigence	Qui ³	Article du Règlement	Quelles marchandises?
1. Signalement des menaces potentielles et autres préoccupations de sûreté	Transporteurs ferroviaires	Article 3	Toute marchandise dangereuse
2. Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	Transporteurs ferroviaires	Articles 5 et 6	Toute marchandise dangereuse
3. Inspection de sûreté des véhicules ferroviaires	Transporteurs ferroviaires	Article 7	Marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée
4. Plan de sûreté (y compris l'évaluation des risques)	Transporteurs et chargeurs ferroviaires	Article 10	Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté (précisées à l'annexe 1)
5. Formation sur le plan de sûreté	Transporteurs et chargeurs ferroviaires	Articles 11 à 13 et 15	Marchandises dangereuses délicates pour la sûreté (précisées à l'annexe 1)
6. Formation de sensibilisation à la sûreté	Transporteurs et chargeurs ferroviaires	Articles 14 et 15	Toute marchandise dangereuse

The Regulations include a list of exemptions to ensure that the requirements would not apply to specified shipments or situations that do not pose security concerns. Part 4 of the Regulations outlines these exemptions, and provides exemptions from certain parts or sections of the Regulations.

Regulatory and non-regulatory options considered

Transport Canada considered a number of options when developing a strategy to enhance the security of transporting dangerous goods, ranging from a regulatory approach for rail as well as road, to an exclusively voluntary approach focused on capacity-building activities with industry.

Options not chosen:

- Developing regulations for rail and road: Transport Canada initially considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail and road. However, this approach would have taken a significant amount of time and money to implement (given the size and complexity of the trucking industry, and the increased compliance costs for industry and oversight costs for the Government). Further, this approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, which is a

Le Règlement comprend une liste d'exemptions pour s'assurer que les exigences ne s'appliqueraient pas à des expéditions précisées ou à des situations qui ne présentent pas de préoccupations en matière de sûreté. La partie 4 du Règlement présente ces exemptions et fournit des exemptions à certaines parties ou certains articles du Règlement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Transports Canada a considéré de nombreuses options lors de l'élaboration d'une stratégie visant à renforcer la sûreté du transport des marchandises dangereuses, allant d'une approche réglementaire pour le transport ferroviaire et routier à une approche exclusivement volontaire axée sur des activités de renforcement des capacités au sein de l'industrie.

Options non retenues :

- Élaborer un règlement visant le transport ferroviaire et routier : Transports Canada a d'abord envisagé d'élaborer un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire et routier des marchandises dangereuses, mais la mise en œuvre de cette approche aurait nécessité énormément de temps et d'argent (compte tenu de la taille et de la complexité de l'industrie du camionnage, ainsi que des coûts de conformité accrus de cette dernière et des coûts de surveillance pour le gouvernement). De plus, cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de

³ Les chargeurs ferroviaires seront assujettis au Règlement selon les dispositions d'entrée en vigueur (article 35).

priority given the recent high-profile incidents involving dangerous goods (specifically crude oil) transported by rail.

- Developing more stringent regulations for rail: Transport Canada also considered developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that were more stringent, including requirements to compile commodity data, conduct route analysis and selection, and provide location and shipping information to Transport Canada (i.e. regulations that are fully aligned with the United States hazardous materials security regulations). However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that is disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. Significant additional analysis would have to be undertaken to understand the full impact on industry (e.g. scientific analysis of the list of security sensitive dangerous goods that would be subject to the enhanced requirements, and the evaluation and identification of geographical areas that would be subject to location and shipping information requirements [i.e. the identification of High Threat Urban Areas]). This approach would not have allowed for the timely implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail. Furthermore, not all of the United States security requirements would be practical or cost-effective to implement in Canada, given the different geographical landscape and limited routing options.
- Pursuing a voluntary agreement for rail: Transport Canada also considered amending the existing Memorandum of Understanding on Railway Security between Transport Canada and the Railway Association of Canada to focus on the security of the transportation of dangerous goods. However, it would have been impractical to pursue agreements with railway loaders given the size of the industry, and pursuing agreements exclusively with railway carriers would not have the desired impact of increasing the security of the rail supply chain. In addition, this approach would have relied on a voluntary, non-legally binding Memorandum of Understanding and would not have been legally enforceable by Transport Canada.
- Conducting capacity-building activities with stakeholders: Finally, Transport Canada considered taking an exclusively voluntary approach to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail, by undertaking more capacity-building activities with industry (e.g. holding workshops and developing guidance materials). However, this approach is not commensurate with the risks associated with transporting dangerous goods by rail, and is

base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses, qui constitue une priorité depuis les incidents récents et très médiatisés mettant en cause des marchandises dangereuses (surtout le pétrole brut) transportées par chemin de fer.

- Élaborer un règlement plus strict visant le transport ferroviaire : Transports Canada a aussi envisagé d'élaborer un règlement plus strict visant la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, notamment en introduisant des exigences visant la compilation des données sur les marchandises, l'analyse et la sélection des itinéraires, ainsi que la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition à Transports Canada (c'est-à-dire un règlement complètement harmonisé à la réglementation sur la sûreté des marchandises dangereuses en vigueur aux États-Unis). Cependant, les consultations et les analyses préliminaires ont révélé que cette approche pourrait imposer un fardeau trop lourd par rapport aux risques liés à la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses au Canada. De plus, bon nombre d'analyses additionnelles devraient être menées pour comprendre l'ampleur des conséquences sur l'industrie (par exemple l'analyse scientifique de la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté conformément aux exigences renforcées; l'évaluation et la détermination des zones géographiques conformément aux exigences liées à la communication des renseignements sur le lieu et l'expédition, c'est-à-dire la détermination des zones urbaines à haut risque). Cette approche n'aurait pas permis la mise en œuvre en temps opportun d'un régime de sûreté de base en matière de transport ferroviaire des marchandises dangereuses. De plus, les exigences américaines n'auraient pas toutes été applicables ou rentables au Canada, compte tenu des différences géographiques et des options limitées en matière d'itinéraires.
- Obtention d'une entente volontaire pour le transport ferroviaire : Transports Canada a aussi envisagé de modifier le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire entre l'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada pour mettre l'accent sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Il aurait toutefois été irréaliste de tenter de conclure des ententes avec les chargeurs ferroviaires étant donné la taille de l'industrie, et l'obtention d'ententes exclusivement avec les transporteurs ferroviaires n'aurait pas l'effet voulu d'améliorer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire. De plus, cette approche se serait basée sur un protocole d'entente volontaire, non juridiquement contraignant et n'aurait pas de force exécutoire par Transports Canada.
- Tenue d'activités de renforcement de la capacité avec les intervenants : Finalement, Transports Canada a envisagé d'adopter une approche exclusivement

inconsistent with the approach taken in the United States and internationally.

Based on an analysis of the options, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers management-based regulations for railway carriers and railway loaders to be the most appropriate and effective option at this time. The approach being introduced is partially aligned with the United States HAZMAT security regime for rail (i.e. it is consistent with the basic United States security requirements, but not with the more stringent requirements), and is generally aligned with United Nations recommendations. It would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, and takes into consideration the potentially significant costs to industry and Government that would result from regulating both the rail and trucking sectors. The Regulations are risk-based, and give industry the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risks.

Benefits and costs

A cost-benefit analysis has been conducted to assess the impact of the Regulations on stakeholders. The cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of the security regulations for the transportation of dangerous goods by rail in Canada.

Timeframe: A 10-year period (2019–2028) was used to evaluate the impacts of these Regulations. A 7% discount rate was used to derive the present value of the option under consideration to a base year of 2019.

Stakeholders: The stakeholders that will be directly impacted by the Regulations are railway carriers that have possession of dangerous goods while they are in transport by railway vehicle on a main railway line; railway loaders, including any person that operates a facility, or any manufacturer or producer of dangerous goods that uses a facility, which is connected to a railway line where a railway vehicle is placed for the loading or unloading of dangerous goods; and their employees.

volontaire pour améliorer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en menant plus d'activités de renforcement de la capacité avec l'industrie (comme la tenue d'ateliers et l'élaboration de documents d'orientation). Par contre, cette approche n'est pas adaptée aux risques associés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses et est incompatible avec l'approche adoptée aux États-Unis et à l'échelle internationale.

Selon une analyse des options, une évaluation des normes et des exigences internationales et le niveau de risque dans le secteur, Transports Canada estime que la réglementation fondée sur une approche axée sur la gestion pour les transporteurs ferroviaires et les chargeurs ferroviaires est l'option la plus appropriée et la plus efficace pour le moment. L'approche introduite est en partie harmonisée aux exigences de sûreté du régime HAZMAT des États-Unis pour le transport ferroviaire (c'est-à-dire qu'elle est conforme aux exigences de sûreté de base des États-Unis, mais pas aux exigences plus rigoureuses) et est en général harmonisée avec les recommandations des Nations Unies. Elle faciliterait aussi la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses, et elle tient compte des coûts potentiellement élevés pour l'industrie et le gouvernement qui découleraient de la réglementation des secteurs du transport ferroviaire et routier. De plus, la réglementation est fondée sur les risques, et elle permet à l'industrie d'adopter des pratiques de sûreté adaptées à leurs activités et proportionnelles à leurs risques.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages a été réalisée pour évaluer les répercussions du Règlement sur les intervenants. Dans la mesure du possible, elle détermine, quantifie et monétise les coûts et les avantages supplémentaires associés à la réglementation de la sûreté pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses au Canada.

Calendrier : Une période de 10 ans (2019-2028) a été utilisée pour évaluer les répercussions du Règlement. Un taux d'actualisation de 7 % a été utilisé pour calculer la valeur actuelle de l'option considérée, en fonction de 2019.

Intervenants : Les intervenants qui seront directement touchés par le Règlement sont les transporteurs ferroviaires qui sont en possession de marchandises dangereuses alors qu'elles sont transportées dans un véhicule ferroviaire sur une voie ferrée principale; les chargeurs ferroviaires, y compris toute personne qui exploite une installation, ou tout fabricant ou producteur de marchandises dangereuses qui utilise une installation, pour charger ou décharger des marchandises dangereuses d'un véhicule ferroviaire situé sur une voie ferrée autre qu'une voie ferrée principale et leurs employés.

Baseline scenario: Many of the requirements are already being implemented by the rail industry. Companies that transport dangerous goods into the United States, those that are members of voluntary trusted trader programs like Canada's Partners in Protection and the United States Customs-Trade Partnership Against Terrorism, and those that are signatories to the Railway Security Memorandum of Understanding with Transport Canada already have many of the regulatory security practices in place. The impact of the Regulations on those companies is expected to be minimal. The cost estimate is based on the assumption that 15% of stakeholders are already compliant with the regulatory requirements in the baseline scenario. Due to data limitations, a sensitivity analysis was conducted on this ratio.

Key data and assumptions:

1. **Railway carriers:** According to the registration information under Transport Canada's Protective Direction No. 32, there were a total of 39 railways that transported dangerous goods in Canada in 2013. Two of them, the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway (CPR), are Class 1 railways, and the remaining 37 are short line operators. It is estimated that Class 1 railways currently employ 28 426 people. Data from the Railway Association of Canada suggests that there are, on average, approximately 40 employees per short line freight railway in Canada, for an estimated total of 1 480 employees for the 37 short line operators. Using these figures, it is estimated that there are 29 906 persons employed by the 39 railways that transport dangerous goods in Canada. It is assumed that 30% of these employees, or 8 972 individuals, handle dangerous goods. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the incremental costs of the Regulations have been estimated for 7 626 individuals in railway carriers.
2. **Railway loaders:** Given the limited data availability, it is assumed that the total number of railway loaders that operate in Canada is about 10% of the number of consignors that are registered under the Hazardous Materials Registration Program with the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration of the United States Department of Transportation. In 2014, 14 790 United States consignors were registered under this program. Assuming that the Canadian railway loader population would be approximately 10% of the United States consignor population, it is estimated that there are 1 479 railway loaders in Canada. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the number

Scénario de base : L'industrie ferroviaire applique déjà une bonne partie des exigences. Les entreprises qui transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, celles qui sont membres de programmes volontaires pour les négociants dignes de confiance, comme le programme canadien Partenaires en protection et le programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism (partenariat douane-commerce contre le terrorisme) des États-Unis, et celles qui ont signé le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire de Transports Canada ont déjà mis en place une bonne partie des pratiques de sûreté proposées. Les répercussions du Règlement sur ces entreprises devraient être minimales. L'estimation des coûts est fondée sur l'hypothèse que 15 % des intervenants sont déjà conformes aux exigences réglementaires dans le scénario de base. En raison des limites de données, une analyse de sensibilité a été effectuée à propos de ce ratio.

Données clés et hypothèses :

1. **Transporteurs ferroviaires :** Selon les renseignements d'inscription de l'Ordre préventif n° 32 de Transports Canada, un total de 39 transporteurs ferroviaires transportaient des marchandises dangereuses au Canada en 2013. Deux d'entre eux, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP), sont des chemins de fer de catégorie 1 et les 37 autres sont des exploitants de chemins de fer d'intérêt local. On estime que les compagnies de chemins de fer de catégorie 1 emploient actuellement 28 426 personnes. Selon les données de l'Association des chemins de fer du Canada, les compagnies de chemins de fer d'intérêt local (marchandises) au Canada emploient chacune en moyenne 40 personnes environ, pour un total estimé de 1 480 employés pour ces 37 exploitants. À partir de ces données, on estime que 29 906 personnes sont à l'emploi des 39 compagnies de chemins de fer qui transportent des marchandises dangereuses au Canada. On suppose aussi que 30 % de ces employés, soit 8 972 personnes, manutentionnent des marchandises dangereuses. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, les coûts supplémentaires de la réglementation ont été estimés pour 7 626 personnes travaillant pour les transporteurs ferroviaires.
2. **Chargeurs ferroviaires :** Compte tenu du peu de données disponibles, on estime que le nombre total de chargeurs ferroviaires qui sont exploités au Canada est environ 10 % du nombre d'expéditeurs inscrits au Hazardous Materials Registration Program avec la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du Department of Transportation des États-Unis. En 2014, 14 790 expéditeurs des États-Unis étaient inscrits à ce programme. Si l'on applique l'hypothèse que le nombre de chargeurs ferroviaires canadiens serait d'environ 10 % du nombre d'expéditeurs aux États-Unis, il est estimé qu'il y a 1 479 chargeurs ferroviaires au Canada. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, le nombre

of railway loaders expected to require action to comply with the Regulations is estimated to be about 1 257.

A breakdown of the railway loaders by firm size is based on the distribution of small, medium and large businesses in Canada. The average number of employees per firm in Canada is 7 for small businesses, 124 for medium-sized businesses, and 715 for large businesses. It is assumed that 10% of employees in medium and large companies handle dangerous goods, and 25% of employees in small companies handle dangerous goods. It follows that an estimated 3 177 railway loader employees handle dangerous goods in Canada. Given an assumed baseline compliance rate of 15%, the number of railway loader employees expected to require action to comply with the Regulations is estimated to be about 2 664.

Detailed estimates of railway carriers, railway loaders, and their employees expected to require action to comply with the Regulations are set out in Table 2.

Table 2: Estimated number of railway carriers, railway loaders and employees who are expected to require action to comply with the requirements

	Railway Carriers	Railway Loaders	Total
Number of railway carriers and railway loaders handling/transporting dangerous goods	33	1 257	1 290
Non-small business	2	27	29
Small business	31	1 229	1 260
Total number of employees	25 420	13 724	39 144
Employees in non-small business	24 162	5 121	29 283
Employees in small business	1 258	8 603	9 861
Number of employees handling dangerous goods	7 626	2 664	10 290

le nombre de chargeurs ferroviaires qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer à la réglementation est estimé à environ 1 257.

Une ventilation des chargeurs ferroviaires en fonction de la taille des entreprises est basée sur la distribution des petites, moyennes et grandes entreprises au Canada. Le nombre moyen d'employés par entreprise au Canada se chiffre à 7 pour les petites entreprises, à 124 pour les moyennes entreprises et à 715 pour les grandes entreprises. On estime également que 10 % des employés des moyennes et des grandes entreprises manutentionnent des marchandises dangereuses. Ce pourcentage est de 25 % pour les petites entreprises. Il s'ensuit qu'environ 3 177 employés de chargeurs ferroviaires manutentionnent des marchandises dangereuses au Canada. Si l'on présume un taux de conformité de base de 15 %, le nombre d'employés de chargeurs ferroviaires qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer à la réglementation est estimé à environ 2 664.

Les estimations détaillées des transporteurs ferroviaires, des chargeurs ferroviaires et de leurs employés qui nécessitent des mesures pour se conformer à la réglementation se trouvent dans le tableau 2.

Tableau 2 : Nombre estimatif de transporteurs ferroviaires, de chargeurs ferroviaires et d'employés qui devraient nécessiter des mesures pour se conformer aux exigences

	Transporteurs ferroviaires	Chargeurs ferroviaires	Total
Nombre de transporteurs et de chargeurs ferroviaires qui manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses	33	1 257	1 290
Entreprise différente d'une petite entreprise	2	27	29
Petite entreprise	31	1 229	1 260
Nombre total d'employés	25 420	13 724	39 144
Employés dans une entreprise différente d'une petite entreprise	24 162	5 121	29 283
Employés dans une petite entreprise	1 258	8 603	9 861
Nombre d'employés qui manutentionnent des marchandises dangereuses	7 626	2 664	10 290

	Railway Carriers	Railway Loaders	Total
Employees in non-small business	7 249	513	7 762
Employees in small business	377	2 151	2 528

3. Time to meet requirements: The estimated amount of time required by stakeholders to meet each requirement is based on Transport Canada's previous experience working with the industry and is shown in the following table (Table 3). A sensitivity analysis is conducted on this variable in the sensitivity analysis section.

Table 3: Estimated time (hours per year) to meet the regulatory requirements

Requirement	Non-small Business	Small Business
Developing a security plan	50	25
Reviewing and updating a security plan	15	7.5
Awareness training	1	1
Developing security plan training materials	15	15
Security plan training	1.5	1.5
Rail security coordinator	72	36
Reporting significant security concerns	20	5

Costs

The following costs have been included in the analysis: costs of developing, reviewing and updating security plans; costs associated with awareness training and security plan training; costs associated with additional requirements for railway carriers; and Government costs.

Costs of developing, reviewing and updating security plans

As shown in Table 2, it is estimated that 1 290 companies (33 railway carriers and 1 257 railway loaders) will be required to develop a security plan under the Regulations. Of the 1 290 companies, an estimated 1 260 are small businesses and 30 are medium and large businesses. It is assumed that, on average, each small business would take 25 hours and each non-small business (medium and large firms) would take 50 hours to develop a security plan that

	Transporteurs ferroviaires	Chargeurs ferroviaires	Total
Employés dans une entreprise différente d'une petite entreprise	7 249	513	7 762
Employés dans une petite entreprise	377	2 151	2 528

3. Temps pour satisfaire aux exigences : Le temps estimé nécessaire pour que les intervenants satisfassent à chaque exigence est évalué en fonction de la collaboration antérieure de Transports Canada avec l'industrie et est indiqué dans le tableau suivant (tableau 3). L'analyse de sensibilité est effectuée pour cette variable dans la section de l'analyse de sensibilité.

Tableau 3 : Temps estimé (heures par an) pour satisfaire aux exigences réglementaires

Exigence	Entreprises différentes d'une petite entreprise	Petite entreprise
Élaboration d'un plan de sûreté	50	25
Examen et mise à jour d'un plan de sûreté	15	7,5
Formation de sensibilisation	1	1
Conception du matériel de formation sur le plan de sûreté	15	15
Formation sur le plan de sûreté	1,5	1,5
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	72	36
Signalement des risques importants en matière de sûreté	20	5

Coûts

Les coûts suivants ont été inclus dans l'analyse : les coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté; les coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté et à la formation sur le plan de sûreté; les coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires; les coûts assumés par le gouvernement.

Coûts de l'élaboration, de l'examen et de la mise à jour des plans de sûreté

Comme l'illustre le tableau 2, on estime que 1 290 compagnies (33 transporteurs ferroviaires et 1 257 chargeurs ferroviaires) seront tenues d'élaborer un plan de sûreté en vertu du Règlement. De ces 1 290 compagnies, on estime à 1 260 le nombre de petites entreprises et à 30 le nombre de grandes et de moyennes entreprises. On présume qu'il faudrait en moyenne 25 heures à chaque petite entreprise et 50 heures à chaque entreprise autre que les petites

meets the regulatory requirements. These are one-time costs that will be incurred in the first year of the Regulations coming into force.

Railway carriers and railway loaders will be required to review and update their security plans, if necessary, once a year starting in year 2. It is assumed that this would take 7.5 hours for small businesses and 15 hours for medium and large businesses (annually, from year 2 to year 10).

Implementation costs would vary significantly among railway carriers and railway loaders, depending on the nature of the materials they transport, the size and the complexity of their operations, as well as the security practices they already have in place. The annual compliance cost per company could range from almost nothing (for railway carriers and railway loaders that already have the regulatory security practices in place) to thousands of dollars. As each security plan is unique, it is difficult to estimate the associated implementation costs without knowing the specific circumstances of each entity. It is expected that each company will make reasonable and cost-effective decisions to improve security.

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$51.95 (the average wage rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities), the present value of the total estimated costs associated with developing and reviewing security plans over 10 years is \$5,067,777 (\$144,587 for railway carriers and \$4,923,189 for railway loaders), which corresponds to an annualized value of \$721,537.

Costs associated with security awareness training

It is expected that security awareness training will be added to each railway carrier's or railway loader's existing safety training program. It is also expected that training delivery costs will be minimal, as the Regulations do not prescribe the method of delivering training. Rather, railway carriers and railway loaders will be able to determine the most efficient and effective method of training for their organization (e.g. self-instruction, online program or classroom sessions). The costs of developing the awareness training program are expected to be minimal, given that Transport Canada plans to provide guidance materials, and there are a variety of existing training programs that can be leveraged (e.g. documents and programs from the United States and from industry associations).

entreprises (grandes et moyennes entreprises) pour concevoir un plan de sûreté conforme aux exigences réglementaires. Il s'agirait de coûts non récurrents qui seraient engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du Règlement.

Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seront tenus d'examiner et de mettre à jour leur plan de sûreté, si nécessaire, une fois par année à compter de l'an 2. On estime que le nombre d'heures requises pour accomplir cette tâche serait de 7,5 heures pour les petites entreprises et de 15 heures pour les grandes et moyennes entreprises (annuellement, de l'an 2 à l'an 10).

Les coûts de mise en œuvre varieraient considérablement entre les transporteurs et les chargeurs ferroviaires, en fonction de la nature des marchandises transportées, de la taille et de la complexité de leurs activités, ainsi que des pratiques de sûreté qu'elles ont déjà instaurées. Les coûts annuels de la conformité par entreprise ne varieraient de presque rien (pour les transporteurs ferroviaires et les chargeurs ferroviaires qui ont déjà instauré les pratiques de sûreté) à des milliers de dollars. Étant donné que chaque plan de sûreté est unique, il est difficile d'estimer les coûts de mise en œuvre connexes sans connaître les circonstances précises de chaque entité. On s'attend à ce que chaque entreprise prenne des décisions raisonnables et rentables pour améliorer la sûreté.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 51,95 \$ (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics), la valeur actualisée des coûts totaux estimés qui sont associés à l'élaboration et à l'examen des plans de sûreté sur 10 ans est évaluée à 5 067 777 \$ (144 587 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 4 923 189 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 721 537 \$.

Coûts associés à la formation de sensibilisation à la sûreté

On s'attend à ce que la formation de sensibilisation à la sûreté soit ajoutée au programme de formation sur la sécurité existant de chaque transporteur ou chargeur ferroviaire. De plus, on s'attend à ce que les coûts de prestation de la formation soient minimes étant donné que le Règlement ne prescrit pas la méthode de prestation de la formation. Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient donc en mesure de choisir la méthode la plus efficace et efficace de prestation de la formation au sein de leur organisation (par exemple l'autoformation, un programme en ligne ou des séances en salle de classe). On estime également que les coûts de l'élaboration du programme de formation de sensibilisation à la sûreté seraient minimes étant donné que Transports Canada projette de fournir du matériel d'orientation et qu'il y a déjà toute une gamme de documents de programme de

It is estimated that awareness training would take one hour on average per employee, and 39 144 employees would be required to receive the training. Following initial training, railway carriers and railway loaders will be required to retrain their employees once every three years. Therefore, the associated costs will be carried in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10). Railway carriers and railway loaders will be required to keep a record of the names of the employees who have taken the training to demonstrate compliance: it is estimated that this would take one minute per employee in year 1, after which it is assumed that companies would integrate their security awareness training program into their safety training program.

Given an hourly wage rate of \$28.49 (the average wage rate of transport and heavy equipment operation and related maintenance occupations), the present value of the total costs of awareness training over the 10-year period is estimated at \$1,696,786 (\$1,101,891 for railway carriers and \$594,896 for railway loaders), corresponding to an annualized value of \$241,584.

Costs associated with security plan training

Employers will also be required to ensure training is provided on the security plan and its implementation. It is estimated that it would take each company approximately 15 hours to develop their security plan training program (in year 1), given that training modules and guidance are readily available and Transport Canada intends to develop guidance materials. It is expected that stakeholders will use the least costly option to deliver their training (e.g. using their own facilities and equipment), therefore there should be no or minimal program delivery costs.

It is assumed that 50% of the 10 290 employees (Table 2) who handle dangerous goods would be required to take approximately 1.5 hours of security plan training in year 1 (initial training) and every three years thereafter (years 4, 7 and 10).

Given the above estimates and an hourly wage rate of \$51.95 for developing the security plan (the average rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities) and \$28.49 for receiving training (the average rate of transport and heavy equipment operation and related maintenance occupations), the present value of the total costs associated with security plan training (developing the training program and receiving training) is \$1,673,749 over the 10-year period

formation existants qui peuvent être mis à contribution (par exemple des documents et programmes des États-Unis ou d'associations de l'industrie).

On évalue que la formation de sensibilisation durerait en moyenne une heure par employé et que 39 144 employés seraient tenus de la suivre. Après la formation initiale, les transporteurs et les chargeurs ferroviaires seraient tenus de reformer leurs employés tous les trois ans. Par conséquent, les coûts connexes seraient engagés au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10). Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires auraient l'obligation de tenir un registre des noms des employés qui ont suivi la formation afin de démontrer leur conformité : il est estimé que cela prendrait une minute par employé au cours de l'an 1, après quoi on considère que les entreprises auraient intégré leur programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité.

Si l'on utilise un taux de salaire horaire de 28,49 \$ (le taux de salaire moyen de postes d'opération d'équipement de transport et de machinerie lourde et autres postes relatifs à l'entretien), la valeur actualisée des coûts totaux de la formation de sensibilisation sur 10 ans est évaluée à 1 696 786 \$ (1 101 891 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 594 896 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 241 584 \$.

Coûts associés à la formation sur le plan de sûreté

Les employeurs seront également tenus de fournir une formation sur le plan de sûreté et sa mise en œuvre. On estime qu'il faudrait à chaque entreprise environ 15 heures pour élaborer son programme de formation sur le plan de sûreté (an 1), étant donné que des modules de formation et d'orientation sont offerts et que Transports Canada a l'intention d'élaborer du matériel d'orientation. On s'attend à ce que les intervenants utilisent l'option la moins coûteuse pour offrir leur formation (par exemple utiliser leurs propres installations et matériels) afin de réduire au minimum ou d'éviter les coûts de prestation de programme.

On estime que 50 % des 10 290 employés (tableau 2) qui manutentionnent des marchandises dangereuses seraient tenus de suivre une formation de 1,5 heure sur les plans de sûreté au cours de l'an 1 (formation initiale) et tous les trois ans par la suite (ans 4, 7 et 10).

Selon les estimations ci-dessus et un taux de salaire horaire de 51,95 \$ pour l'élaboration du plan de sûreté (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics) et de 28,49 \$ pour la réception de la formation (le taux de salaire moyen du poste d'opération d'équipement de transport et de machinerie lourde et autres postes relatifs à l'entretien), la valeur actualisée des coûts totaux associés à la formation sur les plans de sûreté

(\$522,744 to railway carriers and \$1,151,005 for railway loaders), corresponding to an annualized value of \$238,304.

Costs associated with additional requirements for railway carriers (reporting, rail security coordinator and security inspections)

Under the Regulations, railway companies will be required to have a rail security coordinator who coordinates security practices and procedures within their organization and acts as the principal contact with appropriate law enforcement and emergency response agencies, as well as the Minister of Transport. It is estimated that a large railway carrier's rail security coordinator would require 72 hours per year and a small carrier's rail security coordinator would require 36 hours per year to fulfill their duties. It is assumed that each carrier would need an average of 10 minutes to prepare and to submit the name of the coordinator and other relevant information to Transport Canada. Whenever the coordinator is replaced, the updated information will have to be submitted to Transport Canada; it is assumed that this would occur once every three years.

Railway carriers will also be required to report potential threats and security concerns to Transport Canada. It is expected that, on average, there would be 20 reports per large business annually and 5 reports per small business annually, and that it would take carriers approximately one hour to prepare and submit each report.

The Regulations will also require railway carriers to conduct visual security inspections of railway vehicles containing dangerous goods for which a placard is required. It is expected that there would be no or very minimal incremental costs for conducting security inspections, since most carriers already conduct pre-trip visual inspections for safety purposes under the *Railway Safety Act*.

Based on the above-mentioned estimates and an hourly wage rate of \$51.95 (the average wage rate of middle management occupations in trades, transportation, production and utilities), the present value of the costs associated with reporting duties is estimated at \$80,037 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$11,396. The present value of the costs associated with the rail security coordinator is estimated at \$549,134 over 10 years, which corresponds to an annualized value of \$78,184.

(élaboration du programme de formation et réception de la formation) est évaluée à 1 673 749 \$ sur 10 ans (522 744 \$ pour les transporteurs ferroviaires et 1 151 005 \$ pour les chargeurs ferroviaires), ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 238 304 \$.

Coûts associés aux exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires (rapports, coordonnateur de la sûreté ferroviaire et inspections de sûreté)

Aux termes du Règlement, les compagnies de chemin de fer seront tenues de désigner un coordonnateur de la sûreté ferroviaire chargé d'assurer la coordination des pratiques et des procédures au sein de l'organisation et de servir de personne-ressource principale auprès des organismes d'application de la loi et d'intervention d'urgence appropriés, ainsi que du ministre des Transports. Il est estimé que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un grand transporteur exigeraient 72 heures par année et que les fonctions du coordonnateur de la sûreté ferroviaire d'un petit transporteur exigeraient 36 heures par année. On évalue que chaque transporteur aurait besoin en moyenne de 10 minutes pour préparer et soumettre le nom d'un coordonnateur et le reste des renseignements pertinents à Transports Canada. En cas de substitution du coordonnateur, les renseignements mis à jour devraient être soumis à Transports Canada; on évalue que cela pourrait avoir lieu une fois tous les trois ans.

Les transporteurs ferroviaires devraient également signaler les menaces potentielles et les préoccupations en matière de sûreté à Transports Canada. On s'attend à ce qu'il y ait annuellement une moyenne de 20 rapports par grande entreprise et de 5 rapports par petite entreprise et qu'il faudrait à chaque transporteur environ une heure pour préparer et présenter chaque rapport.

Le Règlement exigera également que les transporteurs ferroviaires effectuent des inspections visuelles de la sûreté des véhicules ferroviaires qui contiennent des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque est exigée. On s'attend à ce qu'il n'y ait aucun coût supplémentaire ou à ce qu'il y ait des coûts supplémentaires minimes pour la conduite de telles inspections, puisque la plupart des transporteurs mènent déjà des inspections visuelles avant voyage à des fins de sécurité en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Compte tenu des estimations ci-dessus et d'un taux de salaire horaire de 51,95 \$ (le taux de salaire moyen des postes de cadres intermédiaires dans le commerce, les transports, la production et les services publics), la valeur actualisée des coûts associés aux rapports est évaluée à 80 037 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 11 396 \$. La valeur actualisée des coûts associés au coordonnateur de la sûreté ferroviaire est évaluée à 549 134 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 78 184 \$.

Government costs

The Government's costs will be driven by the need to dedicate an additional 8.5 full-time employees in years 1 to 10, to ensure that the Regulations will be supported by an effective and risk-based oversight regime. Costs include salaries, accommodation costs, travelling costs and training costs. Transport Canada expects that the Regulations will impose an additional \$8.36 million (present value) on the Department over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$1.19 million.

Total costs

In summary, the present value of the total costs of the Regulations over a 10-year period is \$17.43 million, including \$2.40 million to railway carriers, \$6.67 million to railway loaders, and \$8.36 million to Transport Canada, which corresponds to an annualized value of \$2.48 million.

Benefits

The Regulations are expected to have a positive impact on public security. They are expected to promote a more aware, alert, prepared and proactive regulated community that would be better able to detect, prevent, respond to and recover from terrorist incidents. The Regulations are intended to improve the industry's resilience, minimizing the consequences should an incident occur (minimizing loss of life, property damage, environmental damage and reduced international trade flows).

The Regulations will better align Canada's transportation of dangerous goods by rail security regime with international standards and practices. They will also enhance alignment of Canada's dangerous goods security requirements with the United States' hazardous materials requirements, and facilitate the cross-border movement of dangerous goods between the two countries.

As with the analysis of other security regulations, it is very difficult to quantify the associated benefits of the Regulations, given that both the probability and the impact (baseline and regulated option) are subjective and uncertain.

Table 4 provides the cost-benefit statement of the Regulations.

Coûts assumés par le gouvernement

Les coûts assumés par le gouvernement seraient dictés par le besoin de consacrer 8,5 employés à temps plein additionnels (ans 1 à 10) pour veiller à ce que le Règlement s'accompagne d'un régime de surveillance efficace et axé sur les risques. Les coûts tiennent compte des salaires, des frais d'hébergement, des frais de déplacement et des frais de formation. Transports Canada s'attend à ce que le Règlement impose des coûts supplémentaires de 8,36 millions de dollars (valeur actualisée) au Ministère sur 10 ans, soit une valeur calculée sur une année de 1,19 million de dollars.

Coûts totaux

En résumé, la valeur actualisée des coûts totaux du Règlement sur 10 ans est de 17,43 millions de dollars, notamment 2,40 millions de dollars pour les transporteurs ferroviaires, 6,67 millions de dollars pour les chargeurs ferroviaires et 8,36 millions de dollars pour Transports Canada, ce qui correspond à une valeur calculée sur une année de 2,48 millions de dollars.

Avantages

Le Règlement devrait avoir une incidence positive sur la sûreté publique. Il devrait favoriser une collectivité réglementée plus sensibilisée, alerte, préparée, proactive et mieux en mesure de détecter et de prévenir des incidents de terrorisme, ainsi que d'intervenir et de se rétablir en cas de tels incidents. Le Règlement vise à améliorer la résilience de l'industrie afin de réduire les conséquences d'un incident (notamment réduire au minimum les pertes de vie, les dommages à la propriété ou à l'environnement et la perturbation des échanges commerciaux internationaux).

Le Règlement permettra d'harmoniser le régime de sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer du Canada avec les normes et pratiques internationales. Il accroîtra également l'harmonisation des exigences de sûreté relatives aux matières dangereuses canadiennes avec celles des États-Unis afin de faciliter le transport transfrontalier des marchandises dangereuses entre les deux pays.

À l'instar de l'analyse d'autres règlements relatifs à la sûreté, il est très difficile de quantifier les avantages associés au Règlement étant donné que la probabilité et l'incidence (scénario de base et réglementation) sont subjectives et incertaines.

Le tableau 4 présente l'énoncé des coûts et avantages de la proposition réglementaire.

Table 4: Cost-benefit statement (Can\$ 2017, PV 7%)⁴**A. Quantified impacts \$ (PV)**

Costs

	Base Year 2019	Year 2022	Final Year 2027	Total	Annualized Value
Railway carriers	\$690,160	\$75,361	\$339,482	\$2,398,393	\$341,477
Railway loaders	\$2,900,692	\$381,363	\$409,195	\$6,669,089	\$949,528
Industry – Total	\$3,590,852	\$456,723	\$748,677	\$9,067,483	\$1,291,006
Government of Canada	\$984,898	\$861,075	\$861,075	\$8,362,177	\$1,190,586
Total costs	\$4,575,751	\$1,317,799	\$1,362,611	\$17,429,660	\$2,481,591
Total benefits: n/a					

Tableau 4 : Énoncé des coûts et avantages (\$ CA 2017, VA 7 %) ⁴**A. Répercussions quantifiées (VA)**

Coûts

	Année de base 2019	Année 2022	Année finale 2027	Total	Valeur calculée sur une année
Transporteurs ferroviaires	690 160 \$	75 361 \$	339 482 \$	2 398 393 \$	341 477 \$
Chargeurs ferroviaires	2 900 692 \$	381 363 \$	409 195 \$	6 669 089 \$	949 528 \$
Total – Industrie	3 590 852 \$	456 723 \$	748 677 \$	9 067 483 \$	1 291 006 \$
Gouvernement du Canada	984 898 \$	861 075 \$	861 075 \$	8 362 177 \$	1 190 586 \$
Total des coûts	4 575 751 \$	1 317 799 \$	1 362 611 \$	17 429 660 \$	2 481 591 \$
Total des avantages : S. O.					

B. Qualitative impacts

Costs: n/a

Benefits:

- Improved security
- Improved public safety
- Meeting public expectations
- Improved harmonization with the United States

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted on the key variables that are uncertain. These are the number of regulatees in compliance (i.e. baseline compliance rate) in the baseline and the time expected to meet each requirement.

Baseline compliance rate: Sensitivity on the total costs to industry was conducted with two scenarios: (1) 0%, reflecting a scenario where no regulatees are in compliance in the baseline; and (2) 30%, to reflect a scenario

B. Répercussions qualitatives

Coûts : S. O.

Avantages :

- Amélioration de la sûreté
- Amélioration de la sécurité publique
- Satisfaction des attentes du public
- Amélioration de l'harmonisation avec les États-Unis

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée sur les variables clés qui sont incertaines. Il s'agit du nombre de personnes réglementées qui sont conformes (c'est-à-dire taux de conformité de base) dans la base et le temps prévus pour respecter chaque exigence.

Taux de conformité de base : La sensibilité aux coûts totaux pour l'industrie a été effectuée avec deux scénarios : (1) 0 %, reflétant un scénario où aucune personne réglementée n'est conforme dans la base; (2) 30 % pour

⁴ Since these calculations have been rounded to the nearest dollar amount, the various totals in each of the tables in this report are approximate.

⁴ Puisque ces calculs ont été arrondis au dollar près, les divers totaux dans chacun des tableaux du présent rapport sont approximatifs.

where twice as many regulatees are in compliance in comparison to the central scenario of 15%.

Table 5: Sensitivity analysis on the baseline compliance rate

	Baseline Compliance Rate		
	0%	15%	30%
Total costs to industry (PV, Can\$ 2017)	\$10,607,828	\$9,067,483	\$7,601,323

Time expected to meet each requirement: Two scenarios were considered to estimate total costs to industry given the different amount of time expected to meet each requirement: (1) 25% less time than the central case estimates is required to comply with each requirement; and (2) 25% more time is required.

Table 6: Sensitivity analysis on the time expected

	Time Expected		
	- 25%	Central scenario (see Table 2)	+ 25%
Total costs to industry (PV, Can\$ 2017)	\$8,491,749	\$9,067,483	\$9,643,222

Distributional analysis

In total, the incremental industry costs of the Regulations are estimated to be \$9.07 million over 10 years or \$1.29 million annualized. The railway carriers and railway loaders are expected to incur approximately 28.47% and 71.53% of total industry costs, respectively.

Table 7: Distribution of total industry costs among affected stakeholders (Can\$ 2017)

Affected stakeholders	Total PV over 10 years (2017 Canadian constant dollars)	%
Railway carriers	\$2,398,393	26.45%
Railway loaders	\$6,669,089	73.55%
Total	\$9,067,483	100.00%

More than half of the costs (55.89%) are due to the requirement of security plans (development, review and update). Approximately 18.71% of the costs are associated with awareness training. Approximately 18.46% of the costs are due to the requirement of security plan training

refléter un scénario où deux fois plus de personnes réglementées sont conformes par rapport au scénario central de 15 %.

Tableau 5 : Analyse de sensibilisé sur le taux de conformité de base

	Taux de conformité de base		
	0 %	15 %	30 %
Coûts totaux pour l'industrie (VA, \$ CA 2017)	10 607 828 \$	9 067 483 \$	7 601 323 \$

Temps prévu pour respecter chaque exigence : Deux scénarios ont été envisagés pour estimer les coûts totaux pour l'industrie selon différents délais pour respecter chaque exigence : (1) 25 % moins de temps que les estimations des cas centraux est requis pour se conformer à chaque exigence; (2) 25 % plus de temps est requis.

Tableau 6 : Analyse de sensibilité sur le temps prévu

	Temps prévu		
	- 25 %	Scénario central (voir tableau 2)	+ 25 %
Coûts totaux pour l'industrie (VA, \$ CA 2017)	8 491 749 \$	9 067 483 \$	9 643 222 \$

Analyse de répartition

Au total, les coûts supplémentaires de l'industrie pour la proposition réglementaire sont estimés à 9,07 millions de dollars sur 10 ans ou 1,29 million de dollars annuellement. Les transporteurs et les chargeurs ferroviaires devraient engager environ 28,47 % et 71,53 % du total des coûts de l'industrie, respectivement.

Tableau 7 : Distribution des coûts totaux de l'industrie entre les intervenants touchés (\$ CA 2017)

Intervenants touchés	Total de la VA sur 10 ans (dollars canadiens constants de 2017)	%
Transporteurs ferroviaires	2 398 393 \$	26,45 %
Chargeurs ferroviaires	6 669 089 \$	73,55 %
Total	9 067 483 \$	100,00 %

Plus de la moitié des coûts (55,89 %) sont dus à l'exigence des plans de sûreté (élaboration, examen et mise à jour). Environ 18,71 % des coûts sont associés à la formation sur la sensibilisation. Environ 18,46 % des coûts sont dus à l'exigence de la formation sur le plan de sûreté

(development of training materials and training). Approximately 6.06% of total costs are associated with the rail security coordinator requirement, and would be borne entirely by railway carriers. Approximately 0.88% of the costs are due to the requirement to report significant security concerns, and would be borne entirely by railway carriers. The distribution of total industry costs borne by differently affected stakeholders are presented in tables 8 and 9.

Table 8: Distribution of total industry costs by requirements

Item	Regulatory Requirement	Share of Total Industry Costs (%)
1.	Security plans: development, review and update	55.89%
2.	Awareness training	18.71%
3.	Security plan training: development of training materials and training	18.46%
4.	Rail security coordinator	6.06%
5.	Reporting significant security concerns	0.88%
	Total	100.00%

Table 9: Distribution of total industry costs by requirements among stakeholders

	Borne by Stakeholders		
	Railway Carriers %	Railway Loaders %	Total %
Security plans: development, review and update	2.85%	97.15%	100.00%
Awareness training (including administrative burden)	64.94%	35.06%	100.00%
Security plan training: development and training	31.23%	68.77%	100.00%
Rail security coordinator (including administrative burden)	100.00%	0.00%	100.00%
Security reporting	100.00%	0.00%	100.00%

(élaboration des documents de formation et formation). Environ 6,06 % des coûts totaux sont associés à l'exigence de la désignation d'un coordonnateur de la sûreté ferroviaire et seraient l'entière responsabilité des transporteurs ferroviaires. Environ 0,88 % des coûts sont dus à l'exigence de signaler les préoccupations importantes en matière de sûreté et seraient l'entière responsabilité des transporteurs ferroviaires. La distribution des coûts totaux de l'industrie qui sont la responsabilité de différents intervenants touchés est présentée dans les tableaux 8 et 9.

Tableau 8 : Distribution des coûts totaux pour l'industrie selon chaque exigence

Point	Exigence réglementaire	Part des coûts totaux pour l'industrie (%)
1.	Plans de sûreté : élaboration, examen et mise à jour	55,89 %
2.	Formation sur la sensibilisation	18,71 %
3.	Formation sur le plan de sûreté : élaboration de documents de formation et formation	18,46 %
4.	Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	6,06 %
5.	Signalement de préoccupations importantes en matière de sûreté	0,88 %
	Total	100,00 %

Tableau 9 : Distribution des coûts totaux pour l'industrie selon les exigences entre les intervenants

	Responsabilité des intervenants		
	Transporteurs ferroviaires %	Chargeurs ferroviaires %	Total %
Plans de sûreté : élaboration, examen et mise à jour	2,85 %	97,15 %	100,00 %
Formation sur la sensibilisation (y compris le fardeau administratif)	64,94 %	35,06 %	100,00 %
Formation sur le plan de sûreté : élaboration et formation	31,23 %	68,77 %	100,00 %
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire (y compris le fardeau administratif)	100,00 %	0,00 %	100,00 %
Rapport sur la sûreté	100,00 %	0,00 %	100,00 %

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impact of the *Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations* on the administrative burden for businesses, and has determined that the “One-for-One” Rule applies. Specifically, two requirements will impose an additional administrative burden on railway carriers and railway loaders: the requirement for railway carriers and railway loaders to keep a record of the names of the employees who receive awareness training, and the requirement for railway carriers to provide the contact information of the rail security coordinator to Transport Canada.

It is assumed that companies will require one minute per employee to keep a record of awareness training in year 1, after which it is assumed that companies will integrate their security awareness training program into their safety training program, and each company would need an average of 10 minutes to prepare and submit the name of the rail security coordinator and other relevant information to Transport Canada.

Following the “One-for-One” Rule, a 7% discount rate and 10-year forecast period for the valuation were used. The price base year is in 2012 constant dollars. The present value base year for the valuation of impact under the Rule is 2012 (i.e. the incremental administrative costs were discounted back to 2012). The annualized value of the administrative burden costs over 10 years is estimated at \$784 (IN) [or \$1 per affected business] under the “One-for-One” Rule.

Small business lens

In order to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and to strengthen the security of the rail supply chain, the Regulations will apply to all railway carriers and railway loaders, regardless of size. This will result in incremental compliance and administrative costs for all affected companies, including small businesses. However, the Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, and to give industry the flexibility to implement security practices that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments. It is expected that the risks identified and mitigated in the security plan of a large company with hundreds of employees, numerous distribution sites and a nationally integrated distribution network would be more complex and costly than the security plan of a smaller business with few employees and a purely local distribution network. Therefore, although the regulatory requirements will technically be the same for all businesses, compliance activities and associated costs are expected to be lower for small businesses.

Règle du « un pour un »

Transports Canada a considéré les incidences potentielles du *Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses* sur le fardeau administratif de l'industrie et a déterminé que la règle du « un pour un » s'applique. Plus précisément, deux exigences causeront un fardeau administratif additionnel aux transporteurs et aux chargeurs ferroviaires : l'obligation pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires de tenir un registre des noms des employés qui reçoivent la formation de sensibilisation et l'obligation pour les transporteurs ferroviaires de fournir à Transports Canada les coordonnées du coordonnateur de la sûreté ferroviaire désigné.

On estime qu'il faudrait aux entreprises une minute par employé pour tenir le registre de la formation de sensibilisation la première année, après quoi on considère qu'elles intégreraient le programme de formation de sensibilisation à la sûreté à leur programme de formation sur la sécurité et que chaque entreprise aura besoin de 10 minutes en moyenne pour préparer et soumettre le nom du coordonnateur de la sûreté ferroviaire et les autres renseignements pertinents à Transports Canada.

À la suite de la règle du « un pour un », un taux de rabais de 7 % et une période de prévision de 10 ans ont été utilisés pour l'évaluation. L'année du prix de référence est en dollars constants de 2012. La valeur actualisée de l'année de référence pour l'évaluation des répercussions en vertu de la règle est 2012 (c'est-à-dire les coûts administratifs supplémentaires ont été actualisés au niveau de 2012). La valeur calculée sur une année des coûts du fardeau administratif sur 10 ans est estimée à 784 \$ (ajout) [ou 1 \$ par entreprise touchée] en vertu de la règle du « un pour un ».

Lentille des petites entreprises

Afin d'accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses et pour renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire, le *Règlement* s'appliquera à tous les transporteurs et chargeurs ferroviaires qui se livrent à l'importation, au transport, à la manutention et à la présentation pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, quelle que soit leur taille. Il en résultera des coûts de conformité et d'administration supplémentaires pour toutes les entreprises concernées, y compris les petites entreprises. Toutefois, le *Règlement* a été conçu de façon à adapter les coûts liés à la conformité aux risques sous-jacents et à donner à l'industrie la flexibilité d'élaborer et de mettre en œuvre des pratiques de sûreté proportionnelles à leur circonstance individuelle, à leur profil de risques et à leurs environnements opérationnels. On peut donc s'attendre à ce que les risques cernés et atténués dans le cadre du plan de sûreté d'une grande entreprise comptant des centaines d'employés, de nombreux sites de distribution et un réseau de distribution intégré à l'échelle nationale, soient plus complexes et entraînent plus de coûts que ceux du

Transport Canada considered adopting a more demanding approach by proposing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail that are fully aligned with United States hazardous materials security regulations (the “initial option”). Under this option, additional requirements would have included compiling commodity data, conducting route analysis and selection, and providing location and shipping information to Transport Canada. However, preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that would be disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail. As a result, Transport Canada is introducing risk-based regulations that are partially aligned with United States regulatory requirements for rail (the “flexible option”), which will be less burdensome on small businesses.

The present value of the total costs to all small businesses (based on an estimated 31 railway carriers and 1 229 railway loaders) is estimated at \$6.38 million over the 10-year period, compared to approximately \$1.81 million in costs to the 29 medium and large businesses (2 railway carriers and 27 railway loaders). In annualized average terms, the Regulations will cost \$2,921 per year per small railway carrier on average (compared to \$193,897 per large railway carrier) and \$665 per year per small railway loader (compared to \$2,381 per large railway loader).

The total incremental compliance and administrative costs imposed on all small businesses are estimated to be \$908,110 in annualized value. However, as the annualized value of the total costs to railway carriers and railway loaders is about \$721 per small business, it is not expected that these costs would have a significant or detrimental impact on the operation of these companies.

As Table 10 shows, the initial option (i.e. additional requirements for railway carriers) would impose higher costs on small businesses (specifically the railway carriers), increasing the average cost per small business from \$721 to \$773 over the 10-year period. The increase would be for small railway carriers, as there would be no additional requirements for railway loaders under the initial

plan de sûreté d’une petite entreprise comptant peu d’employés et un réseau de distribution entièrement local. Par conséquent, même si les exigences pour chaque entreprise sont techniquement les mêmes, les activités de conformité et les coûts connexes seraient moindres pour les petites entreprises.

Transports Canada avait envisagé d’adopter une approche plus exigeante en harmonisant entièrement la façon de réglementer la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses avec le règlement sur la sûreté des marchandises dangereuses des États-Unis (l’option initiale). Cette option incluait d’autres exigences, notamment la compilation de données sur les marchandises, la réalisation d’une analyse des itinéraires et de leur sélection, ainsi que la communication à Transports Canada de l’emplacement et de l’information sur l’expédition. Toutefois, les consultations et les analyses préliminaires ont indiqué que cette approche pourrait imposer un fardeau qui n’est pas proportionnel aux risques en matière de sûreté liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Par conséquent, Transports Canada propose un règlement fondé sur les risques qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires des États-Unis en matière de transport ferroviaire (l’option flexible) et qui représenterait un fardeau moins lourd pour les petites entreprises.

La valeur actualisée du total des coûts pour toutes les petites entreprises (en fonction d’une estimation de 31 transporteurs et de 1 229 chargeurs ferroviaires) est évaluée à 6,38 millions de dollars sur 10 ans, comparativement à des coûts d’environ 1,81 million de dollars pour les 29 moyennes et grandes entreprises (2 transporteurs et 27 chargeurs ferroviaires). Sur une base annuelle, le Règlement coûtera 2 921 \$ par année aux petites compagnies de chemin de fer en moyenne (comparativement à 193 897 \$ pour un grand chemin de fer) et 665 \$ par année pour un petit chargeur ferroviaire (comparativement à 2 381 \$ pour un grand chargeur).

Le total des coûts de conformité et des coûts administratifs supplémentaires imposés à toutes les petites entreprises est estimé à 908 110 \$ en valeur calculée sur une année. Toutefois, puisque la valeur calculée sur une année des coûts totaux pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires est d’environ 721 \$ par petite entreprise, il n’est pas prévu que ces coûts auraient des répercussions importantes ou négatives sur l’exploitation de ces compagnies.

Le tableau 10 illustre que l’option initiale (c’est-à-dire les exigences additionnelles pour les transporteurs ferroviaires) imposerait des coûts plus élevés aux petites entreprises (plus précisément les transporteurs ferroviaires), ce qui ferait passer le coût moyen par petite entreprise de 721 \$ à 773 \$ sur 10 ans. L’augmentation toucherait les petits transporteurs ferroviaires puisqu’il n’y aurait pas

option. All of the additional requirements are imposed on railway carriers under the initial option.

d'exigences supplémentaires pour les chargeurs ferroviaires dans l'option initiale. Toutes les exigences supplémentaires sont imposées sur les transporteurs ferroviaires dans le cadre de l'option initiale.

Table 10: Flexibility analysis of the initial and the flexible (targeted) options (constant year 2012 dollars, 2012 present value base year, 7% discount rate)

Short description	Flexible Option		Initial Option	
	Annualized Average (\$2012)	Present Value (\$2012)	Annualized (\$2012)	Present Value (\$2012)
Requirements:	<ul style="list-style-type: none"> • Security awareness training for railway carriers and railway loaders; • Security plan for railway carriers and railway loaders; • Security plan training for railway carriers and railway loaders; • Security inspection for railway carriers; • Security coordinator for railway carriers; and • Security reporting for railway carriers. 		<ul style="list-style-type: none"> • Security awareness training for railway carriers and railway loaders; • Security plan for railway carriers and railway loaders; • Security plan training for railway carriers and railway loaders; • Security inspection for railway carriers; • Security coordinator for railway carriers; and • Security reporting for railway carriers. Additional requirements for railway carriers: <ul style="list-style-type: none"> • Commodity data compilation; • Route analysis and selection; and • Providing location and shipping information to Transport Canada. 	
<i>Number of small businesses impacted</i>	1 260		1 260	
Compliance costs	\$907,719	\$6,375,435	\$973,473	\$6,837,264
Administrative costs	\$392	\$2,752	\$392	\$2,752
<i>Total costs</i>	\$908,110	\$6,378,187	\$973,864	\$6,840,016
<i>Average cost per small business</i>	\$721	\$5,062	\$773	\$5,429
Risk considerations	<ul style="list-style-type: none"> • Requiring the railway carriers to compile commodity data, conduct route analysis and selection may further reduce the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. However, the additional requirements (required in the United States) may not be applicable in Canada because of the different geographical landscape and limited routing options. 		<ul style="list-style-type: none"> • Increased operational costs which may lead to lower compliance rate. • Preliminary consultations and analysis indicated that this approach might impose a burden that is disproportionate to the security risks associated with transporting dangerous goods by rail in Canada. 	

Tableau 10 : Analyse de flexibilité de l'option initiale et de l'option flexible (ciblée) [dollars de l'année courante 2012, année de référence de la valeur actualisée 2012, taux de rabais 7 %]

	Option flexible		Option initiale	
Brève description	Exigences : <ul style="list-style-type: none"> • Formation sur la sensibilisation à la sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Formation sur le plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Inspection de sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Coordonnateur de la sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Rapports de sûreté pour les transporteurs ferroviaires. 		Exigences : <ul style="list-style-type: none"> • Formation sur la sensibilisation à la sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Formation sur le plan de sûreté pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires; • Inspection de sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Coordonnateur de la sûreté pour les transporteurs ferroviaires; • Rapports de sûreté pour les transporteurs ferroviaires. Exigences supplémentaires pour les transporteurs ferroviaires : <ul style="list-style-type: none"> • Compilation des données sur les marchandises; • Analyse et sélection des itinéraires; • Fournir de l'information sur l'emplacement et l'expédition à Transports Canada. 	
<i>Nombre de petites entreprises touchées</i>	1 260		1 260	
	Moyenne calculée sur une année (en \$ de 2012)	Valeur actualisée (en \$ de 2012)	Calculée sur une année (en \$ de 2012)	Valeur actualisée (en \$ de 2012)
Coûts de la conformité	907 719 \$	6 375 435 \$	973 473 \$	6 837 264 \$
Coûts administratifs	392 \$	2 752 \$	392 \$	2 752 \$
<i>Total des coûts</i>	908 110 \$	6 378 187 \$	973 864 \$	6 840 016 \$
<i>Coût moyen par petite entreprise</i>	721 \$	5 062 \$	773 \$	5 429 \$
Considération des risques	<ul style="list-style-type: none"> • Exiger que les transporteurs ferroviaires compilent des données sur les marchandises, effectuent l'analyse et la sélection des itinéraires pourrait réduire davantage les risques de sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par chemin au fer au Canada. Toutefois, les exigences supplémentaires (requis aux États-Unis) ne seront peut-être pas applicables au Canada en raison du paysage géographique différent et des options d'itinéraires limitées. 		<ul style="list-style-type: none"> • Coûts opérationnels qui augmentent, ce qui pourrait entraîner un taux de conformité plus faible. • Les consultations et analyses préliminaires ont indiqué que cette approche pourrait imposer un fardeau qui est disproportionné aux risques de sûreté associés au transport des marchandises dangereuses par chemin au fer au Canada. 	

Consultation

The Regulations were developed using feedback and input from consultations with industry stakeholders, other government departments and departmental officials over the last several years, and comments received during the *Canada Gazette*, Part I, comment period.

Work on a strategy to enhance the security of the transportation of dangerous goods began in 2009, when Parliament amended the TDGA to provide new federal

Consultation

Le Règlement a été élaboré au moyen de la rétroaction et des conseils émanant des consultations menées au cours des dernières années avec les intervenants de l'industrie, d'autres ministères du gouvernement et des représentants ministériels, et des commentaires reçus lors de la période de commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Le travail sur une stratégie visant à améliorer la sûreté du transport des marchandises dangereuses a commencé en 2009, quand le Parlement a modifié la LTMD afin de

authorities respecting security. At that time, Transport Canada initiated discussions with industry through established stakeholder fora and bilateral meetings to ensure that the appropriate parties had an opportunity to participate in the risk assessment and policy development process.

Extensive preliminary consultations with the rail and trucking industries took place between November 2011 and February 2013. Those consulted included the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods,⁵ the Federal-Provincial/Territorial Dangerous Goods Task Force,⁶ and the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council.⁷ Through these committees, Transport Canada was able to reach out to industry associations, including the Railway Association of Canada, the Canadian Trucking Alliance (and the various provincial trucking member associations), the Chemistry Industry Association of Canada, the Canadian Association of Petroleum Producers, and the Canadian Fertilizer Institute.

Industry stakeholders and their associations expressed general support for enhancing the security of the transportation of dangerous goods through regulations. Key messages delivered by industry during preliminary consultations included the following:

- Regulations should be aligned with United States security requirements and United Nations recommendations, with necessary adjustments to address unique Canadian circumstances (i.e. some elements of the United States regime may not be practical or cost-effective in Canada, such as the requirement for route analysis and selection);

⁵ The Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods is an industry committee sponsored by the Chemistry Industry Association of Canada (CIAC) that meets biannually. Participants include CIAC member companies and representatives from other trade associations dealing with the transportation of dangerous goods, such as the Canadian Association of Chemical Distributors, the Railway Association of Canada, the Canadian Fertilizer Institute, the Canadian Petroleum Products Institute, the Canadian Association of Petroleum Producers, the Compressed Gas Association, the Canadian Propane Association, CropLife Canada, the Canadian Emergency Response Contractors' Alliance, and the Air Transport Association of Canada.

⁶ The Task Force provides a forum for provinces, territories and the federal government to exchange information on the transportation of dangerous goods in Canada and to identify and discuss issues relating to the national program. The Task Force meets biannually.

⁷ Participants include Transport Canada's Dangerous Goods Directorate, industry associations, unions (Teamsters), and various other organizations, such as the Canadian Association of Chiefs of Police, the Shipping Federation of Canada, and the Canadian Volunteer Fire Services Association. This group also meets biannually.

conférer au gouvernement fédéral de nouveaux pouvoirs en matière de sûreté. À ce moment, Transports Canada avait lancé des discussions avec l'industrie dans le cadre de forums d'intervenants établis et de réunions bilatérales pour veiller à ce que les parties appropriées aient l'occasion de participer à l'évaluation des risques et au processus d'élaboration stratégique.

De vastes consultations préliminaires avec les industries du transport ferroviaire et du camionnage ont eu lieu de novembre 2011 à février 2013. Les intervenants consultés incluaient le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses⁵, le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses⁶, et le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses⁷. Par l'entremise de ces comités, Transports Canada a été en mesure de prendre contact avec les associations de l'industrie, y compris l'Association des chemins de fer du Canada, l'Alliance canadienne du camionnage (et les diverses associations provinciales de camionnage membres), l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Institut canadien des engrais.

Les intervenants de l'industrie et leurs associations ont manifesté un appui général en ce qui a trait à l'amélioration de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par voie de règlement. Les messages clés de l'industrie qui sont ressortis des consultations préliminaires étaient notamment les suivants :

- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences des États-Unis et les recommandations des Nations Unies, mais inclure les ajustements nécessaires pour tenir compte des circonstances propres au Canada (c'est-à-dire certains éléments du régime des États-Unis pourraient ne pas être pratiques ou rentables au

⁵ Le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses est un comité de l'industrie parrainé par l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC) qui se réunit deux fois par année. Les participants comprennent les entreprises membres de l'ACIC et les représentants des autres associations commerciales œuvrant dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, comme l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques, l'Association des chemins de fer du Canada, l'Institut canadien des engrais, l'Institut canadien des produits pétroliers, l'Association canadienne des producteurs pétroliers, la Compressed Gas Association, l'Association canadienne du propane, CropLife Canada, l'Alliance canadienne des entrepreneurs en interventions d'urgence et l'Association du transport aérien du Canada.

⁶ Le mandat du Groupe de travail est de fournir aux provinces, aux territoires et au gouvernement fédéral un forum qui leur permet d'échanger de l'information sur des enjeux ayant trait au transport de marchandises dangereuses au Canada, ainsi que de cerner et d'aborder les enjeux liés au programme national. Le Groupe de travail se rencontre deux fois par année.

⁷ Les participants incluent la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada, les associations de l'industrie, les syndicats (Teamsters) et différentes autres organisations, telles que l'Association canadienne des chefs de police, la Fédération maritime du Canada et l'Association canadienne des services d'incendie volontaires. Ce groupe se rencontre également deux fois par année.

- Regulations should be aligned with other government departments' security requirements respecting the transportation of dangerous goods;
- Regulations should be aligned with other parts of the supply chain (e.g. aviation, marine);
- Regulations should be risk-based;
- Regulations should provide flexibility to minimize impact on small companies; and
- Transport Canada should provide practical guidance to industry.

Preliminary consultations included messaging from Transport Canada that the Regulations could apply to both the rail and road (trucking) sectors. However, since that time, the policy direction changed to include only rail. Transport Canada reengaged industry in the spring of 2015 to discuss this change, and to give industry the opportunity to review the proposed requirements. Briefings were held with the Railway Association of Canada (teleconference on March 5, 2015, and meeting on May 9, 2016), the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council (teleconference on March 13, 2015, and meetings on May 28, 2015, and May 26, 2016), the Transportation of Dangerous Goods Federal-Provincial/Territorial Task Force (teleconference on March 20, 2015) and the Multi-Industry Association Committee on the Transportation of Dangerous Goods (teleconference on March 27, 2015, and meetings on May 27, 2015, November 17, 2015, and May 25, 2016). Industry stakeholders remained generally supportive of the regulatory approach and provided the following feedback:

- **Application:** Industry asked why trucking was excluded from the proposal. Transport Canada explained that regulating both sectors would take significantly more time and resources to implement, given the size and complexity of the trucking industry. Further, it is necessary to implement a timely baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail, given recent events which have shown the impact that rail incidents involving dangerous goods can have on public safety, the environment and the economy. Though these incidents were safety-related, they also highlighted the security risks.
- **Security plans:** Industry asked whether Transport Canada would approve the security plans, and who would have access. Transport Canada explained that railway carriers and consignors (the term "consignor" has since been replaced with "railway loader" in order to better clarify who will be captured by the Regulations) would not be required to submit their plans to Transport Canada for approval, but would be required to make their plans available to the Minister of Transport upon request.

Canada, comme l'exigence relative à l'analyse et à la sélection des itinéraires);

- le règlement devrait être harmonisé avec les exigences en matière de sûreté des autres ministères gouvernementaux en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses;
- le règlement devrait être harmonisé avec les autres parties de la chaîne d'approvisionnement (par exemple transport aérien et maritime);
- le règlement devrait être axé sur les risques;
- le règlement devrait être flexible pour réduire au minimum l'incidence sur les petites entreprises;
- Transports Canada devrait fournir une orientation pratique à l'industrie.

Les consultations préliminaires incluaient des messages de Transports Canada qui indiquaient que le projet de règlement pouvait s'appliquer au transport ferroviaire et au transport terrestre (camionnage). Toutefois, depuis, l'orientation stratégique a changé et ne comprend que le transport ferroviaire. Transports Canada a mobilisé l'industrie de nouveau au printemps 2015 pour discuter de ce changement et donner à l'industrie la possibilité d'examiner les exigences proposées. Des séances d'information ont été offertes en collaboration avec l'Association de chemins de fer du Canada (téléconférence du 5 mars 2015 et rencontre du 9 mai 2016), le Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 13 mars 2015 et rencontres du 28 mai 2015 et du 26 mai 2016), le Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 20 mars 2015) et le Comité des associations sur le transport des marchandises dangereuses (téléconférence du 27 mars 2015 et rencontres du 27 mai 2015, du 17 novembre 2015 et du 25 mai 2016). Les intervenants de l'industrie, qui restaient généralement en faveur de l'approche proposée, ont transmis les commentaires suivants :

- **Application :** L'industrie a demandé pourquoi le camionnage était exclu du projet. Transports Canada a expliqué qu'il faudrait plus de temps et de ressources pour réglementer les deux secteurs, étant donné la taille et la complexité de l'industrie du camionnage. En outre, il est nécessaire de mettre en œuvre rapidement un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses, étant donné les récents événements qui ont montré les répercussions que pouvaient avoir les incidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie. Même si ces incidents portaient sur la sécurité, ils ont aussi mis en évidence les risques compromettant la sûreté.
- **Plans de sûreté :** L'industrie a demandé si Transports Canada approuverait les plans de sûreté et qui y accéderait. Transports Canada a expliqué que les

- Security plan training: Stakeholders requested that Transport Canada ensure that the security plan training requirement be aligned with United States security requirements, to reduce implementation costs for industry.
- The list of dangerous goods that trigger security plan and training requirements: Industry questioned whether the list of security-sensitive dangerous goods was harmonized with that of the United States and whether it included all pertinent goods. Transport Canada worked with experts to develop and refine the list, and attempted to align it with the United States list, with a few adjustments that are better suited to the Canadian context (e.g. the Canadian list includes substances regulated under the *Human Pathogens and Toxins Act*, whereas the United States list includes select agents or toxins regulated by the Centers for Disease Control and Prevention or the United States Department of Agriculture).

Since 2010, Transport Canada has also consulted the United States Transportation Security Administration on this initiative through the Transportation Security Cooperation Group, to obtain background information and compare systems in terms of alignment.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 24, 2017, followed by a 30-day public comment period. The 30-day comment period provided an opportunity for industry stakeholders and the general public to submit their comments/suggestions. Sixteen submissions were received from various transportation of dangerous goods companies and major industry associations. Comments received were taken into consideration in the development of the Regulations.

Industry stakeholders and their associations expressed general support for enhancing the security of the transportation of dangerous goods by rail through the Regulations. Support was expressed for Transport Canada's mission to promote a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system and the importance of security in the safe transportation of dangerous goods. Industry also supports Transport

transporteurs et les expéditeurs ferroviaires (le terme « expéditeur » a depuis été remplacé par « chargeur ferroviaire » afin de mieux clarifier qui sera concerné par le Règlement) n'auront pas à soumettre leurs plans au Ministère aux fins d'approbation, mais ils devront faire en sorte que le Ministère des Transports puisse les consulter s'il en fait la demande.

- Formation sur les plans de sûreté : Les intervenants ont demandé que Transports Canada veuille à ce que l'exigence de formation sur les plans de sûreté soit harmonisée avec les exigences des États-Unis afin de réduire les coûts de mise en œuvre pour l'industrie.
- Liste des marchandises dangereuses qui déclenchent les exigences de formation et de plans liés à la sûreté : L'industrie a demandé si la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté était harmonisée avec celle des États-Unis et incluait toutes les marchandises pertinentes. Transports Canada a travaillé avec des experts pour concevoir et peaufiner la liste; ils ont essayé de l'harmoniser avec celle des États-Unis en effectuant des ajustements pour mieux l'adapter au contexte canadien (par exemple la liste canadienne comprend les marchandises réglementées en vertu de la *Loi sur les agents pathogènes humains et les toxines*, alors qu'aux États-Unis la liste inclut certains agents et toxines réglementés par les Centers for Disease Control and Prevention ou le Department of Agriculture des États-Unis).

Depuis 2010, Transports Canada consulte aussi la Transportation Security Administration des États-Unis sur cette initiative par l'entremise du Groupe de coopération sur la sûreté des transports afin d'obtenir des renseignements généraux et de comparer les systèmes aux fins d'harmonisation.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Le règlement proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 24 juin 2017, suivi d'une période de commentaires publique de 30 jours. La période de commentaires de 30 jours a fourni l'occasion aux intervenants de l'industrie et au grand public de présenter leurs commentaires et suggestions. Seize présentations ont été reçues de diverses entreprises de transport des marchandises dangereuses et d'importantes associations de l'industrie. Les commentaires obtenus ont été pris en considération lors de l'élaboration du Règlement.

Les intervenants de l'industrie et leurs associations ont exprimé leur appui général pour l'amélioration de la sûreté du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer au moyen d'un règlement. Un soutien a été exprimé pour la mission de Transports Canada afin de promouvoir un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement et l'importance de la sûreté dans le transport sécuritaire des marchandises

Canada's effort to enhance alignment between Canadian and United States regulations that would facilitate the movement of dangerous goods by rail across the border. Moreover, industry has expressed support of the flexible approach adopted by the Regulations which provide the regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments.

Industry also provided comments and suggestions in the following areas in terms of how to improve the proposed Regulations:

- **Application of consignor:** Stakeholders expressed that the application of consignor was unclear. More specifically, industry recommended that Transport Canada clarify the definition of consignor to ensure that the intended parties/operations are captured within the Regulations. In response to industry feedback, Transport Canada has replaced the term "consignor" with "railway loader" in order to better clarify who will be captured by the Regulations. A concise definition of railway loader is provided in the Regulations.
- **Scope of security awareness training and security plan training:** Various stakeholders commented that the scope of awareness training and the topics for security plan training were too broad and recommended that all training be limited to what is relevant to a person's security role. In response to stakeholder feedback, Transport Canada has narrowed the scope of both the security awareness and security plan training requirements. The application of awareness training has been revised to capture persons who, in the course of employment, directly affect dangerous goods transportation security. The scope of the security plan training requirement has been revised from "on the entire plan" to component(s) of the security plan that are relevant to the person's duties.
- **Recognizing existing security awareness and security plan training:** Stakeholders requested that Transport Canada accept pre-existing training that is completed before the date that the Regulations come into force if they meet the requirements of the Regulations. In response to stakeholder feedback, Transport Canada has revised the security awareness and security plan training requirements to recognize previous training. More specifically, existing security awareness and security plan training will be recognized for, at most, three years from the previous training date, as long as the training meets the requirements outlined in the Regulations.
- **Thresholds for certain classes of Schedule 1 (the list of security-sensitive dangerous goods):** Industry stakeholders recommended that Transport Canada revise the volume thresholds of certain security-sensitive dangerous goods listed in Schedule 1. In response to industry feedback, Transport Canada has revised

dangereuses. L'industrie appuie aussi l'effort de Transports Canada pour améliorer l'harmonisation entre les règlements canadiens et américains qui faciliteraient le mouvement des marchandises dangereuses par chemin de fer afin de traverser la frontière. De plus, l'industrie a exprimé son soutien pour l'approche flexible adoptée par le Règlement qui fournit aux entités réglementées la flexibilité pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté qui sont proportionnelles aux profils de risques individuels et les environnements opérationnels.

L'industrie a aussi fourni des commentaires et des suggestions dans les domaines suivants en ce qui a trait à la façon d'améliorer le règlement proposé :

- **Application du terme expéditeur :** Les intervenants ont indiqué que l'application du terme expéditeur n'était pas claire. Plus précisément, l'industrie a recommandé que Transports Canada clarifie la définition d'expéditeur pour s'assurer que les parties/opérations visées soient saisies dans le Règlement. En réponse aux commentaires de l'industrie, Transports Canada a remplacé le terme « expéditeur » par « chargeur ferroviaire » afin de mieux clarifier qui sera concerné par le Règlement. Une définition concise de chargeur ferroviaire est fournie dans le Règlement.
- **Portée de la formation sur la sensibilisation à la sûreté et de la formation sur le plan de sûreté :** Divers intervenants ont commenté que la portée proposée de la formation sur la sensibilisation et les sujets pour la formation sur le plan de sûreté étaient trop vastes et recommandaient que toutes les formations soient limitées à ce qui est pertinent pour le rôle de sûreté d'une personne. En réponse aux commentaires des intervenants, Transports Canada a limité la portée des exigences de formation sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté. L'application de la formation sur la sensibilisation a été révisée pour indiquer les personnes qui, au cours de leur emploi, ont une incidence directe sur la sûreté du transport des marchandises dangereuses. La portée de l'exigence de la formation sur le plan de sûreté a été révisée pour passer de « l'ensemble du plan » aux aspects du plan de sûreté qui sont pertinents pour les fonctions de la personne.
- **Reconnaissance de la formation existante sur la sensibilisation à la sûreté et sur le plan de sûreté :** Les intervenants ont demandé que Transports Canada accepte la formation qui existait déjà qui est effectuée avant la date d'entrée en vigueur du Règlement si elles respectent les exigences du Règlement. En réponse aux commentaires des intervenants, Transports Canada a révisé les exigences de formation sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté pour reconnaître les formations précédentes. Plus précisément, la formation existante sur la sensibilisation à la sûreté et le plan de sûreté seront reconnus pour, au plus, trois ans à partir de la date de la formation précédente, pourvu que la formation respecte les exigences indiquées dans le Règlement.

several items in Schedule 1. For example, the threshold in items 6 and 7 has been increased from 3 000 L to 10 000 L.

Transport Canada has responded to all submissions requiring answers or clarifications and has taken these comments and suggestions into account in the refinement of the regulatory package. Transport Canada has also done further analysis to address specific comments. For example, Transport Canada has revised the contact for reporting potential threats and other security concerns (for the railway carriers) from the Canadian Transport Emergency Centre (CANUTEC) to the Transport Canada Situation Centre in the consideration of their expertise in dealing with security incidents.

Regulatory cooperation and international alignment

The United Nations has developed Model Regulations to encourage the uniform development of national and international transportation of dangerous goods requirements. The Model Regulations are widely accepted internationally, and form the basis of several international agreements and national regulatory regimes, including in the United States. The Regulations are generally aligned with the recommended security provisions in the United Nations Model Regulations (section 1.4), which include security training for employees and security plans for high consequence dangerous goods, such as those explosives included in Class 1.1, 1.2, or 1.3.

The Regulations will introduce Canadian requirements that partially align with United States requirements for the transportation of dangerous goods by rail (*Hazardous Materials Regulations* — Title 49 of the *Code of Federal Regulations* [49 CFR], sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, Part 1580). The Regulations are consistent with the basic HAZMAT security requirements for rail in the United States, but do not include the more stringent requirements, such as compiling commodity data, conducting route analysis and selection, providing a secure chain of custody and control, expediting movement, and providing location and shipping information to the Government. This approach will facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail in Canada. Further analysis of the additional United States rail requirements will be necessary to determine whether they are

- Seuils pour certaines classes de marchandises de l'annexe 1 (la liste des marchandises dangereuses délicates pour la sûreté) : Les intervenants de l'industrie ont recommandé que Transports Canada révise les seuils de volume de certaines marchandises dangereuses délicates pour la sûreté énumérés dans l'annexe 1. En réponse aux commentaires de l'industrie, Transports Canada a révisé plusieurs articles dans l'annexe 1. Par exemple, le seuil des articles 6 et 7 a augmenté de 3 000 L à 10 000 L.

Transports Canada a répondu à toutes les présentations nécessitant des réponses ou des précisions et a pris en compte ces commentaires et suggestions pour améliorer le cadre réglementaire. Transports Canada a également effectué une analyse pour répondre à des commentaires spécifiques. Par exemple, Transports Canada a révisé le contact pour signaler les menaces potentielles et autres problèmes de sûreté (pour les transporteurs ferroviaires), du Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) au Centre d'intervention de Transport Canada, en tenant compte de son expertise dans le traitement des incidents de sûreté.

Coopération réglementaire et harmonisation internationale

Les Nations Unies ont conçu un règlement type afin d'encourager l'élaboration uniforme d'exigences nationales et internationales en matière de transport de marchandises dangereuses. Le règlement type est largement accepté à l'échelle internationale et constitue le fondement de plusieurs ententes internationales et de régimes réglementaires nationaux, y compris aux États-Unis. Le Règlement est harmonisé avec les dispositions de sûreté recommandées dans le règlement type des Nations Unies (article 1.4), qui inclut la formation sur la sûreté des employés et les plans de sûreté pour les marchandises dangereuses présentant des conséquences graves, comme les explosifs inclus dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3.

Le Règlement permettra d'introduire des exigences canadiennes qui sont partiellement harmonisées avec les exigences américaines concernant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses (*Hazardous Materials Regulations* — titre 49 du *Code of Federal Regulations* [49 CFR], sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et *Rail Transportation Security Regulations* — 49 CFR, partie 1580). Le Règlement est conforme aux exigences de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire du régime HAZMAT des États-Unis, mais il n'inclut pas les exigences plus rigoureuses de compiler des données sur les biens et services; de mener des analyses et des sélections d'itinéraires; de prévoir une chaîne de possession et un contrôle sécuritaires; de faciliter l'acheminement; de fournir les renseignements sur le lieu et l'expédition au gouvernement. Cette approche facilitera la mise en œuvre rapide d'un régime de base en matière de sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises

applicable in the Canadian context and commensurate with risk (i.e. considering the Canadian geographical landscape and the limited rail system in Canada).

The Regulations are consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council, which is to better align Canada–United States regulatory approaches to make it easier for industry to do business on both sides of the border.

Transport Canada has also engaged federal partners with roles and responsibilities respecting the transportation of dangerous goods through the Transportation of Dangerous Goods Interdepartmental Working Group, to ensure coordination and to avoid duplicative or inconsistent regulatory requirements.

Rationale

Strategic risk assessments conducted by Government of Canada security experts have indicated that the transportation of dangerous goods by rail is vulnerable to misuse or sabotage by terrorists. An attack using dangerous goods is feasible, and the adverse impacts of a terrorist event could be significant. This level of risk supports the need to develop security regulations for the transportation of dangerous goods by rail, to strengthen the security of this sector and assist in protecting Canadians.

Moreover, Canada's current regime is inconsistent with that of its largest trading partner, the United States. The regulatory requirements will allow Canada to better align its requirements with United States hazardous materials security requirements, which would facilitate the cross-border movement of dangerous goods by rail.

Based on an analysis of various options, stakeholder feedback, an assessment of international standards and requirements and the level of risk within the sector, Transport Canada considers the development of management-based regulations for railway carriers and railway loaders to be the most appropriate and effective course of action at this time. This approach would facilitate the timelier implementation of a baseline security regime for the transportation of dangerous goods by rail.

The Regulations are not expected to create any undue costs or burden for the rail industry. This is due, in part, to the fact that many operators already comply with the regulatory requirements (e.g. those that transport

dangereuses au Canada. Une analyse détaillée des exigences ferroviaires supplémentaires des États-Unis sera nécessaire pour déterminer si elles sont applicables au contexte canadien et si elles sont proportionnelles au risque (c'est-à-dire en tenant compte de la géographie canadienne et du réseau ferroviaire limité au Canada).

Le Règlement est conforme à l'objectif du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada–États-Unis, qui vise à mieux harmoniser les approches de réglementation du Canada et des États-Unis, et ce, afin qu'il soit plus facile pour l'industrie de faire des affaires des deux côtés de la frontière.

Transports Canada a également collaboré avec des partenaires fédéraux assumant des rôles et des responsabilités dans le domaine des transports des marchandises dangereuses par l'entremise du Groupe de travail interministériel sur le transport des marchandises dangereuses afin d'assurer la coordination et d'éviter que les exigences réglementaires se chevauchent ou soient incompatibles.

Justification

Les évaluations stratégiques des risques menées par des experts de la sûreté du gouvernement du Canada ont indiqué que le transport ferroviaire des marchandises dangereuses est vulnérable à la mauvaise utilisation ou à du sabotage par les terroristes. Une attaque au moyen des marchandises dangereuses est possible, et les impacts négatifs d'un événement terroriste pourraient être importants. Ce niveau de risque justifie la nécessité de concevoir un règlement sur la sûreté pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses afin de renforcer la sûreté de ce secteur et d'aider à protéger les Canadiens.

En outre, le régime actuel du Canada n'est pas conforme à celui de son principal partenaire commercial, les États-Unis. Les exigences réglementaires permettront une meilleure harmonisation avec les exigences américaines de sûreté liées aux marchandises dangereuses, ce qui faciliterait le transport ferroviaire transfrontalier des marchandises dangereuses.

En se basant sur l'analyse des diverses options, les commentaires des intervenants, l'évaluation des normes et des exigences internationales ainsi que le niveau de risque du secteur, Transports Canada considère que l'élaboration d'un règlement basé sur la gestion serait une mesure plus appropriée et efficace pour les transporteurs et les chargeurs ferroviaires à l'heure actuelle. Cette approche faciliterait la mise en œuvre rapide d'un régime de sûreté de base pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses.

Le Règlement ne devrait pas imposer de coûts excessifs ni de fardeau particulier à l'industrie ferroviaire. Cela est dû, en partie, au fait que de nombreux exploitants respectent déjà les exigences réglementaires (par exemple ceux qui

dangerous goods to the United States, those that participate in trusted trader programs [Canada's Partners in Protection program and the United States Customs-Trade Partnership Against Terrorism], and those that are signatories to the Railway Security Memorandum of Understanding with Transport Canada). As well, the Regulations have been designed to be risk-based, which will give industry the flexibility to adopt security practices that are tailored to their operations and proportionate to their risk.

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada's objective is to implement a fair and equitable compliance and enforcement regime for the Regulations, using a graduated approach that allows industry to take corrective actions before resorting to enforcement actions. However, where compliance is not achieved on a voluntary basis or where there are flagrant violations, enforcement action could be sought through judicial sanction (indictment or summary conviction) in accordance with paragraphs 33(2)(a) and (b) of the TDGA.

Transport Canada is ready to successfully implement, deliver and oversee the Regulations. The Department will use a national network of surface and intermodal security inspectors to oversee compliance with the Regulations, and is currently developing guidance and training programs to ensure the inspectors will be adequately prepared to oversee this new regime and facilitate industry compliance. The Department will work to coordinate the oversight regime with the rail safety and transportation of dangerous goods safety oversight regimes (e.g. by conducting joint safety and security inspections), to enhance efficiency and minimize the impact on railway carriers and railway loaders.

Inspectors will provide regulatory oversight to ensure compliance and identify any non-compliance with the Regulations. Inspectors will provide ongoing oversight, guidance and education to railway carriers and railway loaders, and will schedule inspections using a risk-based approach. Current risk methodology will be reviewed and elements will be incorporated to support, align and produce a custom security risk assessment methodology. Inspection frequency and scope will be determined by the outcome of the risk assessments. Inspections will be at determined intervals; however, inspectors will have the flexibility to conduct random and for-cause inspections, as deemed appropriate.

transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis, ceux qui participent aux programmes des négociants dignes de confiance [Partenaires en protection du Canada et Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme des États-Unis] et ceux qui ont signé le protocole d'entente sur la sûreté ferroviaire avec Transports Canada). De plus, le Règlement est conçu pour être fondé sur le risque, ce qui permettra à l'industrie d'adopter des pratiques de sûreté qui sont adaptées à leurs activités et proportionnelles au risque.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'objectif de Transports Canada consiste à mettre en œuvre un régime juste et équitable de conformité et d'application de la loi pour le Règlement, en utilisant une approche progressive qui permet à l'industrie de prendre des mesures correctives avant de recourir à des mesures d'application de la loi. Cependant, quand la conformité n'est pas réalisée de manière volontaire ou quand des infractions flagrantes existent, les mesures d'application de la loi peuvent être envisagées au moyen d'une action judiciaire (par mise en accusation ou par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire) en vertu des alinéas 33(2)a) et b) de la LTMD.

Transports Canada est prêt à mettre en œuvre, à offrir et à surveiller le Règlement. Le Ministère utilisera un réseau national d'inspecteurs de la sûreté du transport terrestre et intermodal pour surveiller la conformité au Règlement; il est actuellement en train de concevoir des documents d'orientation et des programmes de formation pour faire en sorte que les inspecteurs seront préparés adéquatement pour surveiller ce régime et faciliter la conformité de l'industrie. Le Ministère s'emploiera à coordonner le régime de surveillance avec les régimes de sécurité ferroviaire et de sûreté du transport des marchandises dangereuses (par exemple en effectuant des inspections conjointes de la sûreté et de la sécurité) afin d'améliorer l'efficacité et de réduire l'impact sur les transporteurs et les chargeurs ferroviaires.

Les inspecteurs fourniront une supervision réglementaire pour assurer la conformité et cerner toute non-conformité au Règlement. Les inspecteurs fournissent une supervision permanente, une orientation et de l'éducation aux transporteurs ferroviaires et aux chargeurs ferroviaires, et programmeront les inspections en utilisant une approche axée sur les risques. La méthode de risques actuelle sera examinée et des éléments seront incorporés pour appuyer, harmoniser et produire une méthode d'évaluation des risques de sûreté personnalisée. La fréquence et la portée des inspections seront déterminées à partir des résultats des évaluations des risques. Les inspections auront lieu à des intervalles déterminés. Toutefois, les inspecteurs auront la flexibilité d'effectuer des inspections aléatoires et pour une raison précise, au besoin.

Transport Canada will continue its engagement with industry through established transportation of dangerous goods fora and the various industry associations. Transport Canada will also conduct education and awareness activities to support industry and to facilitate implementation and compliance, and will develop guidance materials, as required.

Finally, the coming-into-force dates of the Regulations will be staggered to give railway carriers and railway loaders sufficient time to implement the requirements and to facilitate compliance, in accordance with the schedule set out in Table 11.

Table 11: Staggered coming-into-force dates

Requirement	Who?	Length of Time After Registration Before Coming into Force
Reporting	Railway carriers	1 month
Rail security coordinator	Railway carriers	3 months
Security inspection	Railway carriers	3 months
Security awareness training	Railway carriers	9 months
	Railway loaders	12 months
Security plan and risk assessment	Railway carriers	9 months
	Railway loaders	12 months
Security plan training	Railway carriers	9 months
	Railway loaders	12 months

Contact

Kim Benjamin
 Director General
 Intermodal Surface, Security and Emergency
 Preparedness
 Transport Canada
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-949-7778
 Fax: 613-993-1714
 Email: kim.benjamin@tc.gc.ca

Transports Canada poursuivra son engagement auprès de l'industrie au moyen des tribunes établies sur le transport des marchandises dangereuses et de diverses associations de l'industrie. Transports Canada mènera également des activités d'éducation et de sensibilisation pour appuyer l'industrie et faciliter la mise en œuvre et la conformité, et il concevra des documents d'orientation, au besoin.

Pour finir, les dates d'entrée en vigueur du Règlement seront échelonnées afin que les transporteurs et les chargeurs ferroviaires aient suffisamment de temps pour mettre en œuvre les exigences et faciliter la conformité en respectant le calendrier établi au tableau 11.

Tableau 11 : Dates échelonnées de la mise en œuvre

Exigence	Qui?	Délai après l'inscription et avant l'entrée en vigueur
Établissement de rapports	Transporteurs ferroviaires	1 mois
Coordonnateur de la sûreté ferroviaire	Transporteurs ferroviaires	3 mois
Inspections de la sûreté	Transporteurs ferroviaires	3 mois
Formation sur la sensibilisation à la sûreté	Transporteurs ferroviaires	9 mois
	Chargeurs ferroviaires	12 mois
Plan de sûreté et évaluation des risques	Transporteurs ferroviaires	9 mois
	Chargeurs ferroviaires	12 mois
Formation sur le plan de sûreté	Transporteurs ferroviaires	9 mois
	Chargeurs ferroviaires	12 mois

Personne-ressource

Kim Benjamin
 Directrice générale
 Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs
 d'urgence
 Transports Canada
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-949-7778
 Télécopieur : 613-993-1714
 Courriel : kim.benjamin@tc.gc.ca

Small Business Lens Checklist

1. Name of the sponsoring regulatory organization:

Transport Canada

2. Title of the regulatory proposal:

*Transportation of Dangerous Goods by Rail Security Regulations*3. Is the checklist submitted with a RIAS for the *Canada Gazette*, Part I or Part II? *Canada Gazette*, Part I *Canada Gazette*, Part II**A. Small business regulatory design**

I	Communication and transparency	Yes	No	N/A
1.	Are the proposed Regulations or requirements easily understandable in everyday language?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Is there a clear connection between the requirements and the purpose (or intent) of the proposed Regulations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Regulations provide a means to enhance the security of the transportation of dangerous goods by rail and each section clearly outlines the six requirements, which are also generally aligned with the United States regime.				
3.	Will there be an implementation plan that includes communications and compliance promotion activities, that informs small business of a regulatory change and guides them on how to comply with it (e.g. information sessions, sample assessments, toolkits, Web sites)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Industry will be informed and compliance promotion activities will be provided, as required.				
4.	If new forms, reports or processes are introduced, are they consistent in appearance and format with other relevant government forms, reports or processes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
No new forms, reports or processes will be introduced.				
II	Simplification and streamlining	Yes	No	N/A
1.	Will streamlined processes be put in place (e.g. through BizPaL, Canada Border Services Agency single window) to collect information from small businesses where possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Information will not be collected.				
2.	Have opportunities to align with other obligations imposed on business by federal, provincial, municipal or international or multinational regulatory bodies been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Opportunities to align with current inspection activities conducted by other directorates within Transport Canada are being explored to avoid unnecessary burden.				
3.	Has the impact of the proposed Regulations on international or interprovincial trade been assessed?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The Regulations introduce Canadian requirements that generally align with international standards and best practices (e.g. the United Nations Model Regulations) and key United States regulatory requirements respecting the transportation of dangerous goods by rail (<i>Hazardous Materials Regulations</i> – Title 49 of the <i>Code of Federal Regulations</i> [49 CFR], sections 172.700 to 172.704, 172.800 to 172.822, 174.9, 174.14 and <i>Rail Transportation Security Regulations</i> – 49 CFR, Part 1580). The Regulations are expected to increase the level of confidence in the security of the Canadian rail transportation system, resulting in a positive impact on domestic and international trade.				
4.	If the data or information, other than personal information, required to comply with the proposed Regulations is already collected by another department or jurisdiction, will this information be obtained from that department or jurisdiction instead of requesting the same information from small businesses or other stakeholders? (The collection, retention, use, disclosure and disposal of personal information are all subject to the requirements of the <i>Privacy Act</i> . Any questions with respect to compliance with the <i>Privacy Act</i> should be referred to the department's or agency's ATIP office or legal services unit.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Any data or information required would be consistent with that of other modes in Transport Canada and can be obtained internally.				

II	Simplification and streamlining — <i>Continued</i>	Yes	No	N/A
5.	Will forms be pre-populated with information or data already available to the department to reduce the time and cost necessary to complete them? (Example: When a business completes an online application for a licence, upon entering an identifier or a name, the system pre-populates the application with the applicant's personal particulars such as contact information, date, etc. when that information is already available to the department.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to complete any forms.				
6.	Will electronic reporting and data collection be used, including electronic validation and confirmation of receipt of reports where appropriate?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to file reports.				
7.	Will reporting, if required by the proposed Regulations, be aligned with generally used business processes or international standards if possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Reporting will not be required.				
8.	If additional forms are required, can they be streamlined with existing forms that must be completed for other government information requirements?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Businesses will not be required to submit forms.				
III	Implementation, compliance and service standards	Yes	No	N/A
1.	Has consideration been given to small businesses in remote areas, with special consideration to those that do not have access to high-speed (broadband) Internet?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transport Canada can communicate with businesses via telephone and registered mail.				
2.	If regulatory authorizations (e.g. licences, permits or certifications) are introduced, will service standards addressing timeliness of decision making be developed that are inclusive of complaints about poor service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Regulatory authorizations will not be introduced.				
3.	Is there a clearly identified contact point or help desk for small businesses and other stakeholders?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Questions can be addressed to Kim Benjamin, Director General, Intermodal Surface, Security and Emergency Preparedness, Transport Canada, Ottawa, Ontario K1A 0N5, telephone: 613-949-7778, fax: 613-993-1714, email: kim.benjamin@tc.gc.ca .				

B. Regulatory flexibility analysis and reverse onus

IV	Regulatory flexibility analysis	Yes	No	N/A
1.	Does the RIAS identify at least one flexible option that has lower compliance or administrative costs for small businesses in the small business lens section? Examples of flexible options to minimize costs are as follows: <ul style="list-style-type: none"> • Longer time periods to comply with the requirements, longer transition periods or temporary exemptions; • Performance-based standards; • Partial or complete exemptions from compliance, especially for firms that have good track records (legal advice should be sought when considering such an option); • Reduced compliance costs; • Reduced fees or other charges or penalties; • Use of market incentives; • A range of options to comply with requirements, including lower-cost options; • Simplified and less frequent reporting obligations and inspections; and • Licences granted on a permanent basis or renewed less frequently. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The option chosen has the lowest compliance and administrative costs for small businesses. Transport Canada is proposing performance-based requirements that will provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual risk profiles and operational environments. As well, Transport Canada plans to develop guidance materials that will ease implementation costs.				

IV	Regulatory flexibility analysis – Continued	Yes	No	N/A
2.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, quantified and monetized compliance and administrative costs for small businesses associated with the initial option assessed, as well as the flexible, lower-cost option?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Does the RIAS include, as part of the Regulatory Flexibility Analysis Statement, a consideration of the risks associated with the flexible option? (Minimizing administrative or compliance costs for small business cannot be at the expense of greater health, security or safety or create environmental risks for Canadians.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Transport Canada could have taken a broader approach (initial option) by developing security regulations for the transportation of dangerous goods by rail under the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i> that are fully aligned with United States hazardous materials security regulations. However, this option could impose a burden disproportionate to the security risk associated with railway company operations. Based on preliminary consultations, an analysis of all options, assessment of international standards and the level of risk within the sector, the recommendation is to develop regulations that are partially aligned with United States regulatory requirements for rail (flexible option). In addition, in order to ensure that the Regulations would not impose a significant burden on small businesses, the requirements provide regulated entities with the flexibility to develop and implement security practices that are commensurate with their individual circumstances, risk profiles and operational environments.</p>				
4.	Does the RIAS include a summary of feedback provided by small business during consultations?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
The RIAS includes a summary of feedback provided by stakeholders, including small businesses.				
V	Reverse onus	Yes	No	N/A
1.	If the recommended option is not the lower-cost option for small business in terms of administrative or compliance costs, is a reasonable justification provided in the RIAS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Liste de vérification de la lentille des petites entreprises

1. Nom de l'organisme de réglementation responsable :

Transports Canada

2. Titre de la proposition de réglementation :

*Règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses*3. La liste de vérification est-elle soumise avec le RÉIR de la Partie I ou de la Partie II de la *Gazette du Canada*? *Gazette du Canada*, Partie I *Gazette du Canada*, Partie II**A. Conception de la réglementation pour les petites entreprises**

I	Communication et transparence	Oui	Non	S.O.
1.	La réglementation ou les exigences proposées sont-elles faciles à comprendre et rédigées dans un langage simple?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Y a-t-il un lien clair entre les exigences et l'objet principal (ou l'intention) de la réglementation proposée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La réglementation vise à accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses, et chaque article établit clairement les six exigences qui correspondent généralement au régime des États-Unis.				
3.	A-t-on prévu un plan de mise en œuvre incluant des activités de communications et de promotion de la conformité destinées à informer les petites entreprises sur les changements intervenus dans la réglementation, d'une part, et à les guider sur la manière de s'y conformer, d'autre part? (par exemple séances d'information, évaluations types, boîtes à outils, sites Web)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'industrie sera mise au courant et des activités de promotion de la conformité seront effectuées, au besoin.				
4.	Si la proposition implique l'utilisation de nouveaux formulaires, rapports ou processus, la présentation et le format de ces derniers correspondent-ils aux autres formulaires, rapports ou processus pertinents du gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucun nouveau formulaire, rapport ou processus ne sera utilisé.				
II	Simplification et rationalisation	Oui	Non	S.O.
1.	Des processus simplifiés seront-ils mis en place (en recourant par exemple au service PerLE, au guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada) afin d'obtenir les données requises des petites entreprises si possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune donnée ne sera recueillie.				
2.	Est-ce que les possibilités d'harmonisation avec les autres obligations imposées aux entreprises par les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux, municipaux ou multilatéraux ou internationaux ont été évaluées?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les possibilités d'harmonisation avec les activités d'inspection actuelles effectuées par d'autres directions de Transports Canada sont envisagées pour éviter d'imposer un fardeau inutile.				
3.	Est-ce que l'impact de la réglementation proposée sur le commerce international ou interprovincial a été évalué?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La réglementation établit des exigences canadiennes qui correspondent généralement aux normes et aux pratiques exemplaires internationales (par exemple le règlement type des Nations Unies) et aux principales exigences réglementaires des États-Unis ayant trait au transport ferroviaire des marchandises dangereuses (<i>Hazardous Materials Regulations</i> — titre 49 du <i>Code of Federal Regulations</i> [49 CFR], sections 172.700 à 172.704, 172.800 à 172.822, 174.9, 174.14 et <i>Rail Transportation Security Regulations</i> — 49 CFR, partie 1580). On s'attend à ce que la réglementation accroisse le niveau de confiance à l'égard de la sûreté du réseau de transport ferroviaire canadien, ce qui aurait un impact positif sur le commerce interprovincial et international.				

II	Simplification et rationalisation (suite)	Oui	Non	S.O.
4.	Si les données ou les renseignements — autres que les renseignements personnels — nécessaires pour le respect de la réglementation proposée ont déjà été recueillis par un autre ministère ou une autre administration, obtiendra-t-on ces informations auprès de ces derniers, plutôt que de demander à nouveau cette même information aux petites entreprises ou aux autres intervenants? (La collecte, la conservation, l'utilisation, la divulgation et l'élimination des renseignements personnels sont toutes assujetties aux exigences de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> . Toute question relative au respect de la <i>Loi sur la protection des renseignements personnels</i> devrait être renvoyée au bureau de l'AIPRP ou aux services juridiques du ministère ou de l'organisme concerné.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Les données ou les renseignements exigés correspondraient à ceux que d'autres modes de transport à Transports Canada ont déjà recueillis, et ils pourraient être obtenus à l'interne.				
5.	Les formulaires seront-ils pré-remplis avec les renseignements ou les données déjà disponibles au ministère en vue de réduire le temps et les coûts nécessaires pour les remplir? (Par exemple, quand une entreprise remplit une demande en ligne pour un permis, en entrant un identifiant ou un nom, le système pré-remplit le formulaire avec les données personnelles telles que les coordonnées du demandeur, la date, etc. lorsque cette information est déjà disponible au ministère)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront remplir aucun formulaire.				
6.	Est-ce que les rapports et la collecte de données électroniques, notamment la validation et la confirmation électroniques de la réception de rapports, seront utilisés?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront déposer aucun rapport.				
7.	Si la réglementation proposée l'exige, est-ce que les rapports seront harmonisés selon les processus opérationnels généralement utilisés par les entreprises ou les normes internationales lorsque cela est possible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
L'établissement de rapports ne sera pas nécessaire.				
8.	Si d'autres formulaires sont requis, peut-on les rationaliser en les combinant à d'autres formulaires de renseignements exigés par le gouvernement?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Les entreprises ne devront envoyer aucun formulaire.				
III	Mise en œuvre, conformité et normes de service	Oui	Non	S.O.
1.	A-t-on pris en compte les petites entreprises dans les régions éloignées, en particulier celles qui n'ont pas accès à Internet haute vitesse (large bande)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transports Canada peut communiquer avec les entreprises par téléphone et par courrier recommandé.				
2.	Si des autorisations réglementaires (par exemple licences, permis, certificats) sont instaurées, des normes de service seront-elles établies concernant la prise de décisions en temps opportun, y compris pour ce qui est des plaintes portant sur le caractère inadéquat du service?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Aucune autorisation réglementaire ne sera instaurée.				
3.	Un point de contact ou un bureau de dépannage a-t-il été clairement identifié pour les petites entreprises et les autres intervenants?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous pouvez poser vos questions à Kim Benjamin, directrice générale, Transport terrestre intermodal, sûreté et préparatifs d'urgence, Transports Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, téléphone : 613-949-7778, télécopieur : 613-993-1714, courriel : kim.benjamin@tc.gc.ca .				

B. Analyse de flexibilité réglementaire et inversion de la charge de la preuve

IV	Analyse de flexibilité réglementaire	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Est-ce que le RÉIR comporte, dans la section relative à la lentille des petites entreprises, au moins une option flexible permettant de réduire les coûts de conformité ou les coûts administratifs assumés par les petites entreprises?</p> <p>Exemples d'options flexibles pour réduire les coûts :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du délai pour se conformer aux exigences, extension des périodes de transition ou attribution d'exemptions temporaires; • Recours à des normes axées sur le rendement; • Octroi d'exemptions partielles ou totales de conformité, surtout pour les entreprises ayant de bons antécédents (remarque : on devrait demander un avis juridique lorsqu'on envisage une telle option); • Réduction des coûts de conformité; • Réduction des frais ou des autres droits ou pénalités; • Utilisation d'incitatifs du marché; • Recours à un éventail d'options pour se conformer aux exigences, notamment des options de réduction des coûts; • Simplification des obligations de présentation de rapports et des inspections ainsi que la réduction de leur nombre; • Des licences permanentes ou renouvelables moins fréquemment. 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>L'option choisie est celle qui impose le moins de coûts de conformité et de coûts administratifs aux petites entreprises. Transports Canada propose des exigences axées sur le rendement qui offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté adaptées à leur profil de risque personnel et à leur contexte opérationnel. En outre, Transports Canada prévoit rédiger des documents d'orientation qui diminueront les coûts de mise en œuvre.</p>				
2.	<p>Le RÉIR renferme-t-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, les coûts administratifs et de conformité quantifiés et exprimés en valeur monétaire, auxquels feront face les petites entreprises pour l'option initiale évaluée, de même que l'option flexible (dont les coûts sont moins élevés)?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	<p>Le RÉIR comprend-il, dans l'Énoncé de l'analyse de flexibilité réglementaire, une discussion des risques associés à la mise en œuvre de l'option flexible? (La minimisation des coûts administratifs et des coûts de conformité ne doit pas se faire au détriment de la santé des Canadiens, de la sécurité ou de l'environnement du Canada.)</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Transports Canada aurait pu adopter une approche plus vaste (option initiale) en rédigeant un règlement sur la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses en vertu de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui est entièrement harmonisé avec le règlement sur la sûreté des marchandises dangereuses des États-Unis. Cette option aurait toutefois imposé un fardeau non proportionnel au risque en matière de sûreté associé à l'exploitation des compagnies de chemin de fer. Selon des consultations préliminaires, une analyse de toutes les options, une évaluation des normes internationales et le niveau de risque que pose le secteur, on recommande d'élaborer un règlement qui est partiellement harmonisé avec les exigences réglementaires liées au transport ferroviaire des États-Unis (option flexible). En outre, afin de veiller à ce que la réglementation n'impose pas un fardeau considérable aux petites entreprises, les exigences offriront aux entités réglementées une certaine souplesse pour élaborer et mettre en œuvre des pratiques de sûreté adaptées à leurs circonstances, à leur profil de risque et à leur contexte opérationnel.</p>				
4.	<p>Le RÉIR comprend-il un sommaire de la rétroaction fournie par les petites entreprises pendant les consultations?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Le RÉIR comprend un sommaire de la rétroaction fournie par les intervenants, y compris les petites entreprises.</p>				
V	Inversion de la charge de la preuve	Oui	Non	S.O.
1.	<p>Si l'option recommandée n'est pas l'option représentant les coûts les plus faibles pour les petites entreprises (par rapport aux coûts administratifs ou aux coûts de conformité), le RÉIR comprend-il une justification raisonnable?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>