

# TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# NOUVELLES

## DANS CE NUMÉRO

ÉDITORIAL	3
DISTRIBUTION DU GUIDE DES MESURES D'URGENCE 2008	3
NORMES RÉVISÉES RELATIVES AUX CITERNES ROUTIÈRES ET AUX CITERNES AMOVIBLES	4
NOUVELLE NORME POUR LES PETITS CONTENANTS UTILISÉS POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	5
DESCRIPTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR UN DOCUMENT D'EXPÉDITION	6
VOS RESSOURCES ESSENTIELLES VOUS LAISSERONT-ELLES TOMBER EN SITUATION DE CRISE?	7
PROGRAMME DE PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE	8
CHANGEMENT AU NIVEAU DE LA CLASSIFICATION DE L'AMMONIAC	9
PEUT-ON ME DONNER UNE CONTRAVENTION?	10
CHAMPIONNAT DES INSPECTEURS DE L'AMÉRIQUE DU NORD 2007	11
FORMATION 2007 POUR LES MEMBRES D'ÉQUIPES DE PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE POUR LES INCIDENTS IMPLIQUANT DU CHLORE	11
RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DES CONTENANTS PAR LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS	13
ALERTE	15
STATS CANUTEC	16

ISSN 0828-5039

Vol. 27 N° 2

N° de l'entente 1786407



## IMPORTANT

### Dernier rappel

Nous terminons notre mise à jour de la liste de diffusion. Veuillez nous signaler, dès aujourd'hui, si vous souhaitez toujours recevoir le Bulletin de nouvelles. Pour ce faire, vous pouvez répondre de l'une des trois façons suivantes : en confirmant votre adresse sur le site Web à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/abonnement.htm>, en remplissant la carte-réponse trouvée dans le Bulletin de nouvelles, ou en téléphonant au 1 888 758-9999. Pour recevoir le Bulletin en version écologique seulement, cochez la case appropriée sur la carte-réponse ou indiquez votre adresse de courriel à la page d'abonnement du site Web. Ceci est le dernier rappel. Si un astérisque (\*) apparaît devant votre nom sur l'enveloppe et que vous ne répondez pas, votre nom sera supprimé de la liste de diffusion.

Merci de votre collaboration.



**L**e **Bulletin de nouvelles** est publié trois fois par année et distribué dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. **On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au 613-998-1834 ou en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante «<http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm>» et en cliquant sur DEMANDE.** Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef  
Bulletin de nouvelles  
Transport des  
marchandises  
dangereuses  
Transports Canada  
Ottawa (Ontario)  
Canada  
K1A 0N5

Rédactrice en chef  
Véronique Tessier  
(tessiev@tc.gc.ca)  
**Conception graphique**  
Yvan Meloche  
(melochy@tc.gc.ca)

#### Auteurs / Contribution à cette édition :

**Michel Cloutier** - CANUTEC, Direction générale du TMD  
**Kevin Green** - Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD  
**Daniel Savard** - Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD  
**Linda Hume-Sastre** - Direction de la législation et des  
règlements, Direction générale du TMD  
**John Tomaselli** - Direction de la conformité et  
d'intervention, Direction générale du TMD  
**Norman Loiseau** - Orion Management Consultants,  
Montréal  
**David Finlayson** - Canadian Fertilizer Institute, Ottawa  
**Nathalie Belliveau** - Direction de la conformité et  
d'intervention, Direction générale du TMD  
**François Dagenais** - Direction de la conformité et  
d'intervention, Direction générale du TMD  
**Danny Béchamp** - Direction de la conformité et  
d'intervention, Direction générale du TMD  
**Eve Poirier** - Spécialiste en mesures correctives,  
Région du Québec  
**Zenon Lewycky** - Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD

#### Points de contact

##### Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général  
J.A. Read 613-990-1147 (readj@tc.gc.ca)

##### Affaires réglementaires

J. Savard, Directeur 613-990-1154 (savarij@tc.gc.ca)

##### Conformité et interventions

E. Ladouceur, Directeur 613-998-6540 (ladouce@tc.gc.ca)

##### Recherche, évaluation et systèmes

P. Coyles, Directeur intérimaire 613-990-1139 (coylesp@tc.gc.ca)

##### Législation et règlements

L. Hume-Sastre, Directrice 613-998-0517 (humel@tc.gc.ca)

##### Publications: 613-998-1834

Fax: 613-993-5925 et 613-952-1340

##### CANUTEC: Renseignements 613-992-4624

Urgence 613-996-6666 Fax: 613-954-5101  
(CANUTEC@tc.gc.ca)

##### Région de l'Atlantique

Dartmouth 902-426-9461 Fax: 902-426-6921  
St. John's 709-772-3994 Fax: 709-772-5127

##### Région du Québec

514-283-5722 Fax: 514-283-8234  
Courriel : tmd-tdg.quebec@tc.gc.ca

##### Région de l'Ontario

416-973-1868 Fax: 416-973-9907  
Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

##### Région des Prairies et du Nord

Winnipeg 204-983-5969 Fax: 204-983-8992  
Saskatoon 306-975-5105 Fax: 306-975-4555  
Courriel : PNRWeb@tc.gc.ca

##### Région du Pacifique

New Westminster 604-666-2955 Fax: 604-666-7747  
Kelowna 250-491-3712 Fax: 250-491-3710

##### Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada -

[www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm)  
Courriel : TMD@tc.gc.ca

**N**ous accueillons volontiers des nouvelles, des observations ou des points saillants de questions relatives aux activités du transport des marchandises dangereuses; nous acceptons également toute annonce de réunions, de conférence ou d'ateliers. Certains articles sont signés et proviennent d'autres sources. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Direction générale. Leur publication n'engage aucunement notre responsabilité. Tout article du **Bulletin de nouvelles** peut être reproduit à condition d'en indiquer la source.

## Modifications potentielles à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses :

**Le Bulletin de nouvelles publiera un numéro spécial sur les modifications potentielles à la Loi sur le TMD si un projet de loi est déposé au Parlement à cet effet.**



# Éditorial

Bienvenue à ce numéro d'automne du Bulletin de nouvelles. Tout comme l'automne, qui est la saison du changement, ce numéro vous offre plusieurs articles sur les changements dans le domaine du TMD, soit les nouveautés et les mises à jour tant au niveau des normes, des contenants et des permis, qu'au niveau de la nouvelle édition du Guide des mesures d'urgences 2008 et du nouveau *Règlement sur les contraventions*.

J'en profite aussi pour vous communiquer les changements qui ont eu lieu à la Direction générale, Transports des marchandises dangereuses depuis le printemps. En effet, plusieurs collègues ont pris leurs retraites, dont la Rédactrice en chef, Renée Major, de qui il me fait plaisir de prendre la relève, sans oublier Louis Trépanier, Chef, Formation des inspecteurs et sensibilisation du public et Doug Dibble, Chef, Recherche et activités gouvernementales. Enfin, notre Directeur général, M. John Read, quittera également son poste, après 20 ans à la barre, en janvier 2008. Les saisons estivales et automnales nous ont aussi apporté du renouveau; Marie-France Dagenais occupera le poste de Directrice générale, Geoffrey Oliver est entré en fonction à titre de Directeur, Recherche, évaluation et systèmes et depuis août, je, Véronique Tessier, suis la nouvelle Agente de liaisons intergouvernementales, poste qui comprend, entre autres, les fonctions de rédaction de ce bulletin. Permettez-moi donc de souhaiter la bienvenue à la relève et une bonne continuation remplie de découvertes et de détente bien méritée à nos collègues qui nous ont quittés!

Sur ce, bonne lecture et n'hésitez surtout pas à me faire part de vos commentaires.

*Véronique Tessier*

## Distribution du Guide des mesures d'urgence 2008

*par Michel Cloutier*

Le Guide des mesures d'urgence 2008 a été élaboré conjointement par Transports Canada, Department of Transportation des États-Unis (US DOT), le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique ainsi qu'avec la collaboration du Centro de Información Química para Emergencias de l'Argentine.

Le Guide des mesures d'urgence 2008 est avant tout un guide visant à aider les premiers intervenants à identifier rapidement les dangers spécifiques ou génériques des matières impliquées pour leur permettre de se protéger et protéger le public lors de la phase initiale d'intervention à un incident impliquant des marchandises dangereuses.

Le Guide des mesures d'urgence 2008 devrait être disponible dans chaque véhicule d'intervention pour les services d'incendies, policiers et ambulanciers afin de promouvoir la sécurité du public et ainsi harmoniser les recommandations pour l'intervention initiale aux incidents de marchandises dangereuses.

Au Canada, environ 100 000 copies du Guide des mesures d'urgence 2008 seront imprimées par Transports Canada et fournies aux coordonnateurs provinciaux/territoriaux pour distribution aux services d'urgence. Pour visualiser une liste complète des distributeurs ou pour télécharger une version informatisée du Guide des mesures d'urgence 2008 (ERGO2008) qui sera disponible au début de l'année 2008, prière de visiter CANUTEC au site Internet suivant : <http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/ergo/ergo.htm>.

Aux États-Unis, le Department of Transportation imprimera environ 2 000 000 de copies du Guide des mesures d'urgence 2008 qui seront fournies aux représentants de tous les États afin d'être distribuées aux services d'urgence. Pour une liste complète de ces représentants, prière de visiter le site Internet suivant : <http://hazmat.dot.gov/pubs/erg/guidebook.htm>. De plus, on estime que plus de 6 000 000 de copies du Guide des mesures d'urgence seront produites par des imprimeurs privés pour revente à l'industrie ferroviaire et du camionnage ainsi qu'à d'autres organisations reliées au transport.

Le Guide des mesures d'urgence 2008, sous l'initiative de l'Accord de libre-échange nord-américain, a été publié en français, en anglais et en espagnol pour distribution au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Avec l'aide du Centro de Información Química para Emergencias de l'Argentine et du Office for Foreign Disaster Agency des États-Unis, approximativement 80 000 copies du Guide en espagnol seront imprimées et distribuées dans seize pays en Amérique Latine. Pour plus d'information à propos de Centro de Información Química para Emergencias, prière de visiter le site Web suivant : <http://www.ciquime.org.ar/CIQUIME/index.htm>.

Le Guide des mesures d'urgence a également été traduit en plusieurs langues, dont le hongrois, le néerlandais, l'allemand, l'hébreu, le japonais, le russe, l'italien, le polonais, le coréen, le chinois, le turc, le portugais et le thai, et est utilisé dans plusieurs pays à travers le monde.



# EN VEDETTE

## Normes révisées relatives aux citernes routières et aux citernes amovibles

par Kevin Green

La modification n° 7 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 22 août 2007. Avec cette modification, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* adopte les révisions de février 2006 des normes CSA B620<sup>1</sup>, CAN/CSA B621<sup>2</sup> et CAN/CSA B622<sup>3</sup>, normes de sécurité sur les citernes routières et les citernes amovibles. De plus, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* modifié annule certaines exigences de la norme CSA B620 relatives aux essais des citernes et des flexibles servant au ravitaillement des aéronefs ainsi qu'à la documentation qui doit accompagner une demande d'inscription pour fabriquer, réparer ou inspecter des citernes routières ou des citernes amovibles ou mettre à l'essai, conformément à la norme CSA B620.

### Changements notables à la norme CSA B620 maintenant en vigueur

Les exigences de qualification concernant les méthodes de soudage et le rendement des soudeurs sont précisées en ce qui a trait au soudage sur les citernes (4.3).

Les renseignements figurant sur la plaque d'identification et leurs abréviations permettent maintenant de faire la différence entre la date de fabrication de la citerne et la date d'assemblage et de certification du camion-citerne, et certains nouveaux renseignements sont ajoutés pour les plaques d'identification apposées sur des citernes modifiées (articles 5.1.6.1.6 et 5.1.6.4).

Une plaque signalétique ne peut plus porter une marque de spécification tant que la citerne n'est pas terminée et certifiée conformément à toutes les exigences de la norme relatives à cette spécification (articles 5.1.7.2 et 6.1.8.2.1).

Les configurations permises pour les anneaux raidisseurs des citernes sont précisées pour prendre en compte les préoccupations concernant la corrosion entre le renforcement et la paroi de la citerne (article 5.6.8.4.4).

L'exigence relative à l'essai d'étanchéité permet maintenant d'utiliser une combinaison de méthodes d'essai et ajoute une procédure d'épreuve pour contourner la difficulté d'inspection de la zone entre les parois des citernes à double paroi (article 7.2.5).

L'essai de pression pneumatique est révisé afin d'atténuer davantage les risques inhérents à cet essai pour le personnel. Durant la période de mise et de maintien sous pression, tout le personnel, y compris le personnel qui surveille la pression, doit rester à une distance sûre ou dans un endroit protégé (article 7.2.7.8).

Les exigences relatives à l'essai des flexibles précisent que de tels essais ne s'appliquent pas aux flexibles courts de la tuyauterie de la citerne, et indiquent la façon de déterminer la pression de service des flexibles (PSF) qui ne sont pas marqués (article 7.2.10).

L'intervalle concernant l'inspection externe passe de 2 ans et demi à 3 ans pour les réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre et les réservoirs épandeurs utilisés exclusivement à des fins agricoles. Cela permettra de prendre en compte leur utilisation saisonnière (tableau 7.1).

### Changements notables à la norme CAN/CSA B621 maintenant en vigueur

Les citernes routières et les citernes amovibles construites conformément aux spécifications du titre 49

<sup>1</sup> Norme CSA B620-03 (CSA B620), Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses, modifiée en février 2006, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA).

<sup>2</sup> Norme nationale du Canada CAN/CSA B621-03 (CSA B621), Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles, des citernes compartimentés et des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9, juillet 2003, modifiée en mai 2004, publiée par la CSA.

<sup>3</sup> Norme nationale du Canada CAN/CSA B622-03 (CSA B622), Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes routières à éléments multiples et des citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2, juillet 2003, modifiée en septembre 2004 et en février 2006, publiée par la CSA.

du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et utilisées au Canada doivent être inspectées et mises à l'essai conformément à la norme CSA B620 lorsque les essais et les inspections ont lieu au Canada (articles 5.4 et 6.3.2).

Une nouvelle disposition d'antériorité a été ajoutée pour les citernes servant au transport de goudron et d'asphalte UN1999. Les citernes non visées par une spécification peuvent être utilisées jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2016, à condition qu'elles aient été construites avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007, n'aient pas plus de 15 ans et soient inspectées et mises à l'essai périodiquement. Les citernes doivent porter une plaque d'identification, et on autorisera une pression d'essai plus faible pour ces citernes hors spécification. Ces dispositions visent à remplacer un certain nombre de permis de niveau de sécurité équivalent (article 8.4, exigence particulière 23).

### Changements notables à la norme CAN/CSA B622 maintenant en vigueur

Les exigences pour la sélection et l'utilisation de citernes routières à éléments multiples (cylindres d'une tonne) ont été remplacées par une référence à la norme CAN/CGSB-43.147<sup>4</sup>. Ce changement permet d'utiliser les mêmes règles de sélection pour le transport routier et ferroviaire de cylindres d'une tonne (article 4.3).

Les citernes routières et citernes amovibles hors spécification utilisées pour le transport d'ammoniac anhydre UN1005, autres que les réservoirs ravitailleurs ou les réservoirs épandeurs utilisés à des fins agricoles, doivent être modifiées avec certaines caractéristiques d'arrimage, de protection arrière, de protection contre les excès de débit et de dispositifs de sécurité exigés pour les citernes TC331 et TC51. Ces citernes non normalisées doivent être modifiées avant le premier essai de pression après le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2012 (articles 54 et 73, exigence particulière 6.3).

### Nouvel article 5.14.1 dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

L'alinéa 5.14.1*a*) modifie les exigences prévues à l'article 7.2.10.5(*a*) de la norme CSA B620 en ce qui concerne l'essai des flexibles utilisés pour la manutention des carburants d'avions.

L'alinéa 5.14.1*b*) modifie la note au tableau 7.1 de la norme CSA B620 concernant l'essai périodique de citernes routières utilisées pour le carburant d'avion

exclusivement dans les limites de l'aéroport. Ces citernes ne sont pas sujettes à l'inspection périodique interne et ne sont pas tenues de respecter l'exigence de la norme CAN/CSA B836-00<sup>5</sup>, mais l'épreuve de pression quinquennale est toujours applicable.

L'alinéa 5.14.1*c*) modifie la documentation qui doit accompagner une demande d'inscription conformément à la norme CSA B620 pour fabriquer, modifier, assembler, mettre à l'essai, réparer ou inspecter des citernes. Les demandeurs n'ont plus à fournir un exemplaire de leur manuel de contrôle de la qualité avec leur demande. L'exigence de la norme concernant l'élaboration et le respect d'un manuel de contrôle de la qualité est toujours applicable. Nous vérifierons la conformité avec cette exigence et pourrions demander en tout temps de voir un exemplaire du manuel de contrôle de la qualité de l'installation.

Il ne s'agit que de quelques-uns des changements entrés en vigueur avec la modification n° 7 et les révisions de février 2006 à la série de normes CSA B620. Veuillez consulter attentivement les normes pour connaître les exigences nouvelles ou modifiées pouvant avoir des répercussions à votre égard. On peut acheter les normes de la CSA auprès de l'Association canadienne de normalisation en appelant au 1 800 463-6727 ou en visitant le site Web suivant : <http://www.csa.ca/>. Les changements au Règlement sont disponibles le site Web suivant : <http://www.tc.gc.ca/tdg/clair/modifications/amendment7.html>.

## Nouvelle norme pour les petits contenants utilisés pour le transport des marchandises dangereuses

par Daniel Savard

La norme CAN/CGSB 43.150-97 intitulée « Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses » sera remplacée par la

<sup>4</sup> Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-2005, Construction, modification, qualification, entretien, sélection et utilisation des contenants pour la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, mai 2005, publiée par l'Office des normes générales du Canada.

<sup>5</sup> Norme nationale du Canada CAN/CSA B836-00, Entreposage, manutention et distribution des carburants d'aviation dans les aéroports, mai 2005, publiée par la CSA.

nouvelle norme « Petit contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 » pour la fabrication de contenants normalisés ONU homologués au Canada par Transports Canada et pour l'utilisation au Canada de contenants normalisés ONU homologués au Canada ou ailleurs.

Anciennement publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC), la nouvelle norme sera dorénavant publiée par Transports Canada. Cette norme sera développée selon un processus de consultation par l'entremise d'un comité, composé de personnes intéressées et qui connaissent bien le sujet. La version provisoire de la norme sera disponible pour consultation publique. Des commentaires pourront ensuite être acheminés au comité. Puisque cette norme sera un document de Transports Canada, la version provisoire et toute autre version successive seront disponibles gratuitement sur le site du TMD.

### Pourquoi la nouvelle norme ?

La dernière révision de la norme CAN/CGSB 43.150-97 date depuis plus de 10 ans. Cette norme est fondée sur le Règlement Type de l'ONU pour le transport de marchandises dangereuses. Depuis la dernière révision de la norme, cinq éditions du Règlement Type de l'ONU ce sont succédées. La norme CGSB étant basée sur la 10<sup>e</sup> édition du Règlement Type de l'ONU, la nouvelle norme sera écrite en fonction de la 15<sup>e</sup> édition. Plusieurs changements ont été apportés au Règlement Type de l'ONU, il sera donc opportun de revoir la structure et le contenu de la norme.

Tel qu'auparavant, la nouvelle norme contiendra des dispositions et des exigences pour la conception, la fabrication, la mise à l'essai, la sélection et l'utilisation de petits contenants normalisés UN pour le transport de marchandises dangereuses. La norme visera encore les contenants dont la capacité ne dépasse pas 450 l ou dont la masse nette est de 400 kg ou moins. Inclus dans la norme seront les fûts, les bidons, les boîtes, les sacs, et les contenants composites, simples et combinés. Des nouvelles instructions d'emballage provenant du Règlement Type de l'ONU seront intégrées à la norme dans le but de faciliter la sélection et l'utilisation des contenants. D'autres sujets pouvant aussi être ajoutés à la norme sont :

- les contenants de secours,
- les contenants pour les marchandises dangereuses destinées à l'élimination ou au recyclage,
- les récipients à pression utilisés pour des solides ou des liquides,
- des nouvelles variations au design type d'un contenant,
- des nouvelles exigences d'enregistrement pour les nouveaux designs type de contenant.

Nous prévoyons faire des mises à jour périodiques de la norme selon les changements importants dans le domaine, dans les règlements provinciaux ou nationaux, ou pour des raisons de sécurité. Afin de garder cette norme pertinente, nous cherchons des membres de comité dévoués pouvant apporter des connaissances, de l'expérience et/ou de l'expertise. Pour avoir une représentation équilibrée au sein du comité nous recherchons des membres de différents groupes d'intérêt. Nous espérons donc recruter des membres de comité qui sont impliqués dans :

- la fabrication, la distribution, la promotion ou la vente de petits contenants ONU,
- l'utilisation directe de petits contenants ONU,
- la réglementation, provenant des organismes fédéraux, provinciaux, municipaux ou autres autorités compétentes désignées par un organisme responsable à la réglementation et à l'application des règlements reliés aux petits contenants ONU, ou
- une manière d'intérêt générale, qui démontrent de l'intérêt et de l'expertise pertinente mais qui ne sont pas associés à la fabrication, distribution, vente, utilisation ou réglementation des petits contenants normalisés.

**La première réunion du comité est prévue pour les 29 et 30 janvier 2008. Si vous souhaitez participer activement au développement et au maintien de la norme vous pouvez contacter Daniel Savard par téléphone 613-990-1137 ou par courriel : savardd@tc.gc.ca.**

## Description des marchandises dangereuses sur un document d'expédition

*par Linda Hume-Sastre*

On me demande souvent dans quel ordre doit être inscrite la description des marchandises dangereuses sur le document d'expédition, et surtout si le numéro UN peut apparaître avant l'appellation réglementaire.

Dans la modification 4, publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 13 juillet 2005, le paragraphe 7, qui fut ajouté à l'article 3.5, partie 3, énonce que « le numéro UN exigé dans la description de chaque marchandise dangereuse peut figurer dans le document d'expédition avant l'appellation réglementaire ». La réponse est donc oui, le numéro peut apparaître avant le nom.

De plus, la présence du numéro UN avant l'appellation réglementaire est obligatoire lorsqu'il est question de transport international. C'est le gouvernement des États-Unis qui a proposé l'option de la nouvelle séquence avec une période de transition qui permet l'utilisation de l'une ou l'autre des séquences jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2013 mais cela n'est pas une option permanente.

Toutefois, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses sait très bien que bon nombre d'entreprises ne font que du transport de marchandises dangereuses à l'intérieur du Canada et qu'il serait inutile d'imposer ce fardeau à ces derniers, d'autant plus qu'il ne s'agit pas d'une question de sécurité. Ainsi, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a choisi de ne pas exiger de modification à l'ordre d'apparition de l'information dans la description. Cependant, si les professionnels du secteur jugeaient nécessaire d'adopter une nouvelle séquence, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses se repencherait sur la question.

contexte nord-américain ont mené à l'utilisation plus fréquente d'équipes d'intervention d'urgence étrangères. Lors d'une intervention d'urgence, il peut être très avantageux d'avoir recours à des personnes hautement qualifiées, telles que des conseillers techniques qui possèdent des compétences spécialisées, ou à des équipes d'intervention qui possèdent de l'équipement spécialisé et une expertise. Que ce soit à l'appui d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) ou pour augmenter les ressources locales dans le cadre d'un événement d'importance, l'utilisation de ressources étrangères peut se traduire par une intervention efficace déployée en temps opportun, à condition que les intervenants connaissent et utilisent les outils existants et les exemptions réglementaires visant à faciliter le mouvement transfrontalier lors d'une situation d'urgence.

La planification préalable à un incident est un élément crucial de la réussite de toute intervention d'urgence. Les organismes qui doivent traverser les frontières internationales pour intervenir lors d'un incident devront élaborer des plans additionnels pour assurer le mouvement efficace du personnel et de l'équipement et pour permettre au personnel de travailler à l'intérieur du cadre réglementaire du pays étranger. La facilité avec laquelle un intervenant pourra traverser la frontière canado-américaine pendant une urgence peut dépendre des étapes prises lors de la phase de planification. On encourage les organismes à communiquer avec les autorités des postes frontaliers les plus susceptibles d'être utilisés lors d'un incident pour sensibiliser ces derniers au rôle d'intervenant en cas d'urgence des organismes en question et pour permettre aux organismes de prendre connaissance des exigences en matière de douanes et d'immigration.

Transports Canada a récemment publié la troisième édition du document intitulé Guide d'intervention d'urgence transfrontières. Publié pour la première fois en 1997 par le Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM), puis en 2003 par l'Association canadienne des chefs de pompiers – programme Partenariats pour des communautés plus sûres, le guide se veut une aide pour la planification d'intervention d'urgence transfrontalière. On y décrit certains outils et certaines exemptions disponibles pour faciliter le passage du personnel et de l'équipement à la frontière canado-américaine lors d'une situation d'urgence. De plus, on y aborde certains des défis que les organismes doivent relever, comme les questions de formation et de responsabilité. On y indique aussi le nom des personnes-ressources de divers organismes de réglementation au Canada et aux États-Unis. Le guide est disponible en anglais et en français; il peut être téléchargé depuis le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tdg/publications/menu.htm>.

---

## Vos ressources essentielles vous laisseront-elles tomber en situation de crise?

*par John Tomaselli*

Votre plan d'intervention d'urgence mise-t-il sur des ressources à l'extérieur du Canada ? Ces ressources seront-elles disponibles lorsque vous en aurez besoin ? Les questions liées au franchissement des frontières internationales ont-elles été bien abordées lors de la phase de planification ? Le besoin d'intervenir rapidement et efficacement lors d'accidents mettant en cause des produits chimiques dangereux, le déplacement transfrontalier libéralisé des marchandises et la tendance croissante des multinationales à œuvrer dans un



# Programme de plan d'intervention d'urgence

par Norman Loiseau

Pour comprendre les avantages sous-jacents du programme de plan d'intervention d'urgence (PIU), permettez-moi de commencer par formuler un certain nombre d'observations variées.

Nous partons du point de vue que « *L'objet d'un plan d'intervention d'urgence est de faire en sorte qu'un moyen d'intervention approprié soit immédiatement disponible pour faire face aux situations d'urgence visant les marchandises dangereuses pour lesquelles le plan a été créé.* »

La première observation concerne le rôle des services d'intervention d'urgence locaux ou régionaux. Trop souvent, cela signifie que l'on ne se fie qu'aux services d'incendie et policiers locaux. C'est certainement le cas durant les premiers moments d'un incident. Sans en être responsables, ces entités d'administration municipale ou régionale sont souvent sous-financées et peuvent ne pas disposer de la formation, de l'expérience, de l'équipement et des autres ressources nécessaires pour intervenir lors d'un incident majeur et compliqué mettant en cause des marchandises dangereuses. Les limites au niveau de l'argent des contribuables empêchent d'investir dans le genre de capacité d'intervention vraiment requise. Ajoutez au problème la grande étendue et parfois l'éloignement des voies de communication canadiennes et vous pouvez comprendre la complexité que représente une telle intervention.

La deuxième observation concerne les transporteurs dont l'intérêt réel est de fournir des services de transport efficaces. Bien que la conformité réglementaire soit un élément clé du transport, une exigence supplémentaire voulant que les transporteurs aient une pleine capacité d'intervention relativement aux produits qu'ils transportent ou pourraient transporter à l'avenir aurait une incidence négative et nuisible sur les coûts du transport. Les transporteurs se plaignent déjà des coûts élevés liés à l'exploitation de leurs entreprises.

La troisième observation est plus personnelle. Considéreriez-vous, ne serait-ce que pour un moment, de ne PAS assurer votre maison ou votre voiture ? Bien sûr que non. Nous reconnaissons tous l'importance d'être assuré financièrement contre de telles pertes.

Chaque jour, des substances présentant des conséquences et des risques élevés sont transportées au Canada, substances qui, en cas d'incident,

submergeraient les services d'intervention d'urgence municipaux normaux. En y réfléchissant, vous pouvez commencer à comprendre l'avantage que peut représenter un programme d'intervention bien planifié, défini et compétent sur le plan technique.

Le principe sous-jacent est que le plan d'intervention d'urgence assure des ressources appropriées et spécialisées comme des combinaisons protectrices contre les produits chimiques, des outils uniques et des intervenants formés qui seront sur les lieux pour s'occuper de la situation, réduire au minimum les conséquences et accélérer les opérations de rétablissement. Dans bien des cas, il réduit considérablement le temps requis pour atténuer la situation, rétablir les opérations de transport normal et rouvrir les voies de transport.

En fait, le concept du plan d'intervention d'urgence (unique au Canada) est une forme d'assurance en matière d'interventions relatives aux marchandises dangereuses. En cas d'incident, bien que cela soit compliqué, il y aura une assistance appropriée augmentant les ressources municipales afin d'atténuer l'événement.

Il apparaît raisonnable que les personnes qui font transporter ces substances soient responsables des coûts liés à cette « assurance ». En général, le fardeau de veiller à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit en place incombe à la personne qui demande le transport ou importe au Canada. Il existe toutefois une exception notable pour les produits transitant au Canada. Dans ce cas, chaque transporteur qui prend possession des marchandises dangereuses devient un « importateur » et il lui incombe de veiller à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit en place. Le transporteur peut cependant utiliser le plan d'intervention d'urgence de quelqu'un d'autre, conformément au paragraphe 7.1(5) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Qui profite du programme de plan d'intervention d'urgence ? Tout le monde, et à plusieurs niveaux, selon ces différents points de vue :

- Du point de vue du détenteur du plan : il démontre une attitude responsable envers le transport de ses produits, s'assurant qu'en cas d'événement fâcheux, il disposera de tous les moyens pour aborder la situation de façon efficace.
- Du point de vue du transporteur : il peut offrir des services de transport tout en sachant qu'en plus de son propre engagement envers la sécurité, un plan d'intervention d'urgence fournira un niveau de sécurité supplémentaire.
- Du point de vue du premier intervenant : il n'est pas laissé à lui-même lors d'une situation d'urgence.



Il ne sera pas dépassé par les événements, car une assistance sera immédiatement disponible par l'entremise de personnel formé, qualifié, muni du matériel nécessaire et bien informé pour s'occuper des « parties compliquées ». (Les administrations municipales n'ont pas à affecter l'argent des contribuables à des situations « hypothétiques ».)

- En dernier lieu, du point de vue de Transports Canada : le Ministère aura adopté des règlements efficaces qui assurent la sécurité du public et la protection de l'environnement avec efficacité et efficience.

Somme toute, le programme de plan d'intervention d'urgence est une approche efficace et responsable à l'égard de la question liée à la sécurité du transport de marchandises dangereuses présentant des conséquences et des risques élevés. D'autres pays auraient intérêt à se pencher sur cet élément de la sécurité du transport.

## Changement au niveau de la classification de l'ammoniac

par Dave Finlayson



En vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, l'ammoniac anhydre est reclassifié, passant d'un gaz comprimé, classe 2.2 à un gaz toxique, classe 2.3. Le changement a pour but de mieux communiquer les dangers que présente l'ammoniac anhydre et, par conséquent, d'accroître la sécurité lors de son transport. L'industrie canadienne des engrais appuie la nouvelle classification et continuera de travailler avec Transports Canada, les

premiers intervenants et les collectivités du pays afin de faciliter une transition sûre et sans heurt.

L'ammoniac anhydre est un engrais très efficace qu'utilisent les fermiers partout au pays pour produire de la nourriture. Il a également de nombreuses applications industrielles. Par exemple, on l'utilise comme produit réfrigérant dans l'industrie de la transformation alimentaire et dans les arénas, dans le matériel antipollution pour épurer les gaz acides des cheminées industrielles, comme produit ignifuge dans les tissus, ainsi que dans la production de produits pharmaceutiques, de résines et d'adhésifs. On le fabrique en combinant l'azote de l'air avec l'hydrogène provenant du gaz naturel. Sous sa forme anhydre, l'ammoniac est un gaz corrosif à une température et à une pression normale.

L'ammoniac anhydre est transporté à des fins agricoles sous forme de gaz comprimé liquéfié dans des wagons, des camions et des réservoirs ravitailleurs. Les expéditions canadiennes annuelles s'élèvent à environ 1,2 million de tonnes. Étant donné ses propriétés corrosives, l'ammoniac anhydre peut poser un risque sérieux en cas de déversement ou de fuite.

En vertu de la nouvelle classification pour le transport des marchandises dangereuses, la plaque verte indiquant la classe 2.2 apposée sur les camions, les wagons ou tout autre contenant servant au transport de l'ammoniac, doit être remplacée par la plaque indiquant la classe 2.3 ou la nouvelle plaque UN1005. Cette dernière montre un cylindre noir sur un fond blanc et le numéro UN « 1005 ». En cas de situation d'urgence pendant le transport, cette plaque informe les premiers intervenants qu'il s'agit d'ammoniac anhydre, un gaz toxique sous pression et très corrosif pour la peau et d'autres tissus. La plaque apposée sur les camions, les wagons et les réservoirs agricoles utilisés pour expédier de l'ammoniac et des résidus portera l'avertissement supplémentaire suivant : « Ammoniac anhydre, toxique par inhalation ».

Le Guide des mesures d'urgence 2004 de Transports Canada devra lui aussi être mis à jour. On s'attend à ce que le changement de plaque soit obligatoire à compter du mois d'août 2008, mais qu'il soit possible de l'utiliser plus tôt.

Le Conseil de la sécurité en fertilisation de l'Institut canadien des engrais appuie la reclassification au moyen de programmes de communication et de formation à l'intention des premiers intervenants. En consultation avec les représentants des premiers intervenants, le Conseil produit un nouveau DVD de sensibilisation et un programme de formation Web qui seront offerts gratuitement dans l'ensemble du Canada. Un programme relatif aux opérations suivra en temps et lieu. Au cours des prochains mois, les premiers intervenants pourront également compter sur des

trousses d'information, des articles de magazine et des présentations lors de conférences les informant de la nouvelle classification de l'ammoniac et du nouveau programme de formation.

En 2003, l'Institut canadien des engrais a mis sur pied le Conseil de la sécurité en fertilisation dans le but de promouvoir la sécurité dans la fabrication, la manutention, l'entreposage, le transport et l'épandage des engrais commerciaux afin de protéger les employés d'usine, les travailleurs des transports, les premiers intervenants, les agriculteurs et la population en général contre les risques liés aux rejets accidentels, ou dans des situations d'urgence environnementale ou d'usage criminel de ces produits.

Pour de plus amples renseignements sur la nouvelle classification de l'ammoniac ou sur nos programmes de formation, veuillez visiter le site Web du Conseil de la sécurité en fertilisation à l'adresse suivante : [www.fssc.ca](http://www.fssc.ca), ou communiquez avec M. Dave Finlayson, Conseil de la sécurité en fertilisation, à l'adresse suivante : [dfinlayson@fssc.ca](mailto:dfinlayson@fssc.ca).

## Peut-on me donner une contravention ?

par *Nathalie Belliveau*

Oui, on s'attend à ce que les modifications apportées au *Règlement sur les contraventions* soient publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* avant la fin de l'année. Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses ont reçu une formation sur la façon de donner des contraventions, et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a établi une politique qui guidera les inspecteurs en ce qui concerne le moment où une contravention est l'option la plus appropriée.

### Dans quelles circonstances ?

Si vous manutentionnez, présentez au transport, transportez ou importez des marchandises dangereuses de manière non conforme à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, on pourrait vous donner une contravention. Aucune nouvelle infraction n'a été créée; ce qui est nouveau, c'est le fait qu'on pourrait vous donner une contravention à l'égard d'une infraction.

Il est d'abord important de souligner que les contraventions ne seront données que dans le cas d'infractions relativement mineures. Les infractions plus graves continueraient de faire l'objet de poursuites aux

termes de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

### Pourquoi ?

Pour obtenir la conformité, les inspecteurs peuvent vous informer d'une infraction dans un rapport d'inspection, retenir les marchandises ou les contenants, ou encore entamer des poursuites. Une poursuite est un processus lourd pour toutes les infractions qui ne sont pas corrigées à la suite d'un rapport d'inspection ou d'une retenue.

Les contraventions sont une façon plus rapide et efficace d'assurer la conformité future lorsque d'autres options n'y sont pas parvenues et que la situation ne justifie pas des poursuites.

### Que puis-je faire si on me donne une contravention ?

Lorsqu'un inspecteur vous donne une contravention, vous pouvez, dans le délai indiqué sur la contravention :

- plaider coupable et payer l'amende à l'instance indiquée sur la contravention, sans avoir à comparaître en cour;
- plaider coupable avec explications et comparaître en cour pour solliciter une réduction d'amende ou une prolongation du délai pour la payer;
- plaider non coupable, ce qui donnera lieu à un procès en bonne et due forme.

Si vous n'optez pas pour l'un des recours prévus dans les délais fixés, vous perdez le droit de contester la contravention et êtes automatiquement reconnu coupable. Les autorités responsables de l'administration de la justice – soit les tribunaux provinciaux et territoriaux – entameront alors des poursuites pour percevoir l'amende impayée conformément aux lois provinciales et territoriales applicables.

### Que signifient ces changements ?

Si on vous donne une contravention, vous n'êtes responsable que pour l'amende prévue au *Règlement sur les contraventions* pour l'infraction en question. De plus, si vous choisissez de ne pas contester l'accusation et de payer l'amende comme vous le feriez dans le cas d'une contravention relative au stationnement, il n'y aura pas de frais liés à la comparution en cour.

# Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord 2007

*par Danny Béchamp et François Dagenais*

Pendant la semaine du 20 août 2007, des inspecteurs routiers représentant presque l'ensemble des États, territoires et provinces des États-Unis, du Canada et du Mexique se sont réunis à Minneapolis (Minnesota) dans le cadre du Championnat annuel des inspecteurs de l'Amérique du Nord. Pour la deuxième année de suite, un Canadien a remporté les grands honneurs. Cette année, M. James Trombley, un inspecteur de l'Alberta, autorisé par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux à effectuer des inspections normalisées de niveau I, a été couronné « grand champion » pour son rendement combiné dans six aspects du concours dans le cadre des événements relatifs aux inspections normalisées de niveau I et aux inspections normalisées des matières dangereuses/du transport des marchandises dangereuses.

Au total, 54 inspecteurs routiers, autorisés par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux à effectuer des inspections normalisées de niveau I, ont participé au 15<sup>e</sup> Championnat annuel. De ce nombre, sept inspecteurs représentaient le Canada (Alberta, Colombie-Britannique, Manitoba, Nouveau-Brunswick, Ontario, Québec et Saskatchewan), deux représentaient le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique, et 45 représentaient les États-Unis.

M. Brent Grice, un inspecteur représentant le ministère des Transports de l'Ontario, a remporté les grands honneurs dans la partie du concours portant sur la norme nord-américaine relative aux matières dangereuses/au transport des marchandises dangereuses.

Le Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord est organisé chaque année par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, et il s'agit du seul concours ayant pour objectif de souligner et de récompenser l'excellence en matière d'inspection des véhicules commerciaux. Cette activité donne à chaque inspecteur la possibilité de recevoir une formation sur les plus récents développements en matière de sécurité, de technologie, de normes et de procédures d'inspection. Il s'agit également d'une occasion de partager des idées, des techniques et des expériences avec d'autres inspecteurs. L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux souligne l'excellence du travail des inspecteurs routiers, favorise l'uniformité des

procédures et améliore la qualité des inspections des véhicules commerciaux.

L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux est un organisme international sans but lucratif composé d'agents locaux, provinciaux, territoriaux, fédéraux et d'États en matière de sécurité des transporteurs routiers et de représentants de l'industrie américaine, canadienne et mexicaine. L'organisme a comme mission de promouvoir la sécurité des véhicules commerciaux et la sécurité par l'entremise d'une coalition d'application de la loi, de l'industrie et de décideurs. On trouvera plus de détails sur le Championnat en se rendant au site Web de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, à l'adresse suivante : [www.cvsa.org](http://www.cvsa.org).

**Félicitations à tous les participants !**

## Formation 2007 pour les membres d'équipes de plan d'intervention d'urgence pour les incidents impliquant du chlore

*par Eve Poirier*

En avril 2007, la Chlorine Institute (CI) a donné sa formation pour les membres d'équipes de plan d'intervention d'urgence pour les incidents impliquant du chlore à la Mississippi Fire Academy. Environ 120 personnes (dont les instructeurs) provenant de partout au Canada et aux États-Unis y ont participé.



Auditorium de la Mississippi Fire Academy



Transports Canada a été invité à participer au programme de formation de la Chlorine Institute sur les degrés de préparation, les connaissances et la capacité d'intervention pour les incidents mettant en cause du chlore.

Il était intéressant de voir la collaboration entre les différents secteurs de l'industrie, tels que les fabricants, les emballeurs et les entrepreneurs en intervention d'urgence. Tous étaient fiers de partager leurs expériences et leurs connaissances au profit des plus jeunes, dont moi !

Tout au long de la semaine, les participants ont partagé leur temps entre la classe et l'extérieur, où avaient lieu les exercices sur le terrain.

Les sujets abordés comprenaient notamment la structure du Système de commandement des interventions (SCI), l'évaluation des lieux d'un accident, les plans de sécurité des lieux d'un accident, les lignes directrices de la Chlorine Institute, les propriétés chimiques et physiques du chlore, les lignes directrices relatives à la surveillance médicale, l'équipement respiratoire et de protection individuelle, le contrôle de la qualité de l'air ainsi que la décontamination.



**Exercice dans un fumoir avec le port d'équipement de protection individuelle (EPI) de niveau A.**

Nous nous sommes également penché sur l'examen des différents types de contenants et de trousse de colmatage d'urgence utilisés pour le chlore, dont le cylindre de 100 ou de 150 livres, le cylindre d'une tonne, le camion-citerne (uniquement autorisé aux États-Unis) et le wagon-citerne. C'était un bon examen et j'ai été surprise de voir le processus créatif derrière les améliorations apportées aux trousse de colmatage d'urgence, lesquels facilitent et rendent plus efficace la tâche de l'équipe d'intervention d'urgence.



**L'instructeur Dan Moore examine le cylindre d'une tonne muni d'une trousse de colmatage d'urgence de type B.**



**Exercice concernant une soupape ayant une fuite.**

Selon moi, les points saillants de la formation comprenaient l'évaluation des dommages à des wagons-citernes et les méthodes de transfert pour les wagons-citernes endommagés ou percés. Bon nombre de participants ont particulièrement apprécié l'examen de déraillements passés dans le cadre duquel les leçons tirées et les outils mis au point depuis étaient décrits. Par exemple, l'utilisation d'éjecteurs pour épurer les vapeurs des citernes.



**Exercice de transfert (y compris l'utilisation d'un éjecteur pour épurer les vapeurs).**

Durant les exercices, les instructeurs ont mis à l'épreuve nos connaissances en nous présentant divers scénarios dont la modification des niveaux de pression, l'ajustement des soupapes qui ont une fuite et le



mélange de chlore avec d'autres produits chimiques. Ces exercices ont permis à chacun de se rendre compte de l'importance que revêt la tenue d'une évaluation minutieuse avant de prendre des mesures correctives qui pourraient empirer la situation. Le colmatage d'une soupape de sûreté et de décharge au moyen d'une trousse peut ne pas être la solution ultime même si la soupape a une fuite ! Encore une fois, il importe de tenir compte de la situation dans son ensemble et de tous les renseignements (même infimes) avant de faire quoi que ce soit.



Exercice d'intervention à une porte de déchargement d'une installation d'agent de blanchiment.

Étaient présentes à cette formation quelques-unes des équipes d'intervention d'urgence avec lesquelles j'ai travaillé auparavant sur le terrain ou dans le cadre de simulations. C'était bien de pouvoir développer davantage nos relations à l'extérieur de l'environnement de travail normal.



Participants canadiens à la formation 2007 pour les membres d'équipes de plan d'intervention d'urgence pour les incidents impliquant du chlore : Julien Lafrenière, PCI Chemicals Canada; Claude Leduc, PPG Canada Inc; Eve Poirier, Transports Canada; Jean Ouellette, CN; Christian Pelletier, PPG Canada Inc; et Kevin Lawlor, PCI Chemicals Canada (n'apparaît pas sur la photo; Dan Moore, Canexus Chemicals Ltd).

J'ai également eu l'occasion d'en apprendre davantage sur la mise au point et à l'essai d'une pompe par la Chlorine Institute, avec la collaboration de Transports Canada, pompe qui permettra de décharger les wagons-citernes percés ou très endommagés. Je crois

qu'en tant qu'organisme de réglementation, il importe de participer au développement de nouvelles technologies afin d'en connaître les capacités et d'en comprendre l'utilisation au moment approprié.

À la fin de notre séjour ensemble, les participants réunissaient leurs ressources pour régler les problèmes et déterminer des solutions viables.

Un merci particulier à Dan Moore, de Canexus Chemicals Ltd, qui a suggéré à la Chlorine Institute d'inviter Transports Canada à sa formation pour les membres d'équipes de plan d'intervention d'urgence pour les incidents mettant en cause du chlore.

## Reconnaissance réciproque des contenants par le Canada et les États-Unis

(introduction par Zenon Lewycky)

En octobre 2007, de nouvelles dispositions relatives à la reconnaissance des contenants normalisés de Transports Canada à des fins d'utilisation aux États-Unis sont entrées en vigueur aux États-Unis dans le *Hazardous Material Transport Regulations*, titre 49 du code des États-Unis intitulé *Code of Federal Regulations*. Ces dispositions ont été publiées plus tôt cette année comme règle finale HM-215F au titre 49 du code des États-Unis intitulé *Code of Federal Regulations*. En vertu de ces nouvelles dispositions, la majorité des contenants normalisés de Transports Canada, autres que des cylindres, sont pleinement reconnus en ce qui concerne leur utilisation aux États-Unis comme s'ils correspondaient aux contenants normalisés du Department of Transportation. Les dispositions régissant l'utilisation des cylindres de Transports Canada aux États-Unis demeurent les mêmes.

À Transports Canada, nous accueillons favorablement ce changement. Les normes canadiennes reconnaissent depuis longtemps les contenants du Department of Transportation comme équivalents à ceux de Transports Canada utilisés au Canada, mais avant la HM-215F, l'inverse ne s'appliquait pas et les contenants canadiens n'étaient pas reconnus aux États-Unis. Avant la nouvelle disposition, les fabricants canadiens suivant les normes canadiennes n'avaient pas le même accès au marché américain que celui qu'avaient au marché canadien les fabricants suivant les normes américaines. Les autorités

américaines considèrent maintenant que les contenants de Transports Canada sont équivalents aux contenants américains, et qu'ils peuvent ainsi être utilisés aux États-Unis.

Nous reproduisons ci-dessous un article publié par le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité faisant l'annonce de ce changement. Pour de plus amples renseignements, vous pouvez visiter le site Web à l'adresse suivante : <http://www.spp-psp.gc.ca>.

## Des accès équivalents pour les camions transportant des produits dangereux

Une modification négociée aux termes du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) facilitera bientôt le transport de produits dangereux entre le Canada et les États-Unis.

La Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration a révisé ses règlements afin de reconnaître les conteneurs fabriqués conformément aux Règlements de Transport Canada sur le transport des marchandises dangereuses en vue de correspondre aux conteneurs américains.

En raison de ce changement, jusqu'à 5 % des camions traversant la frontière à destination du Canada qui devaient auparavant être vides, peuvent maintenant transporter des chargements, atténuant ainsi les pressions à la frontière et contribuant à protéger l'environnement.

Étant donné certaines différences mineures dans le texte de leurs règlements respectifs, le Canada et les États-Unis certifient les conteneurs séparément. En général, la classification et l'étiquetage des produits dangereux sont fondés sur des recommandations formulées par les Nations Unies dans les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type. En vertu du modèle de l'ONU, les pays sont autorisés à prendre la décision finale en ce qui concerne leurs règlements respectifs.

Dans le passé, les États-Unis n'ont pas pleinement reconnu les spécifications canadiennes. Les camions qui transportaient des produits dangereux dans des conteneurs fabriqués selon les normes canadiennes n'avaient l'autorisation que de se rendre aux États-Unis et décharger leur marchandise. Ils ne pouvaient pas être chargés aux États-Unis et revenir au Canada avec ce chargement, ce qui signifie que jusqu'à 5 % de tous les camions traversaient la frontière à destination du Canada alors qu'ils étaient vides, brûlant des combustibles et accentuant les pressions frontalières.

Grâce à cette modification, le transport transfrontalier des produits dangereux se fera sans heurt, donnant des chances égales aux fabricants et expéditeurs de conteneurs des deux pays. Ces substances dangereuses comprennent notamment les matières inflammables, corrosives, explosives, toxiques ou infectieuses, des dérivés du pétrole aux acides en passant par les gaz comprimés. Le Canada et les États-Unis reconnaîtront tous deux les spécifications de l'autre en ce qui concerne le transport de tels produits, tout en maintenant des normes de haut niveau dans les deux pays.

« Cela facilitera le processus pour tout le monde », a affirmé M. Dwaine Ferguson, directeur de l'ingénierie de Goldec Hamms Manufacturing Ltd., une société de Red Deer en Alberta, qui fabrique des camions-citernes destinés au transport de produits dangereux, en particulier pour l'industrie pétrolière.

« Nous avons pu trouver une approche qui démontre que nous sommes dotés d'un niveau équivalent de sécurité, sans pour autant qu'il soit identique, a expliqué M. Ferguson. Les camions-citernes canadiens sont reconnus comme étant entièrement équivalents, ayant des niveaux de sécurité comparables. »

Il a ajouté que le changement avantage les fabricants de conteneurs, les camionneurs, les chauffeurs et les expéditeurs ainsi que la communauté en général, à qui on peut garantir le transport sûr et efficace des produits dangereux sur les routes publiques.

Cette modification, qui entrera en vigueur en octobre 2007, offrira aux fabricants canadiens un accès accru au marché américain et réduira les coûts, les délais et les formalités administratives relatifs, par exemple, à la certification de leurs conteneurs au Canada aussi bien qu'aux États-Unis.

Le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité a pour objet d'assurer la compatibilité des règlements en Amérique du Nord tout en maintenant des normes et la souveraineté individuelle des pays. L'initiative concernant les produits dangereux s'inscrivait dans le cadre du Groupe de travail sur les produits manufacturés et la compétitivité sectorielle et régionale du PSP.

# ALERTE

## Les permis pour les réservoirs ravitailleurs seront éliminés graduellement

Le programme de sécurité pour les réservoirs d'épandage d'ammoniac anhydre, ou le « Livre vert », sera supprimé graduellement sur une période de cinq ans à compter de 2008. Géré par le Ammonia Safety Council, le programme était une alternative aux inspections et aux vérifications de pression périodiques exigées pour les réservoirs ravitailleurs et applicateurs selon la norme CSA B620 en vertu du *Règlement sur le transport de marchandises dangereuses* de Transports Canada. Le permis qui offrait aux membres du Ammonia Safety Council l'option d'utiliser le Livre vert ne sera pas renouvelé lors de son échéance le 30 novembre 2007.

Nous avons étudié des incidents, au Canada, de réservoirs ayant des fuites et des fissures et des cas de ruptures de réservoirs aux États-Unis, dont un ayant causé un décès. À la lumière des faits exposés suite à ces études, nous avons conclu que le programme d'inspection du Livre vert a des lacunes et que la sécurité à long terme des réservoirs en question est en péril. La norme CSA B620 exige entre autres que des vérifications de pression hydrostatique soient faites aux cinq ans sur chaque réservoir pour en évaluer l'intégrité, ce qui n'était pas requis par le Livre vert. La norme exige aussi qu'il y ait une inspection externe du réservoir à des intervalles de trois ans tout au plus.

Dès l'an prochain, un permis transitoire du Ammonia Safety Council, valide pendant cinq ans, entrera en vigueur. En vertu de ce permis transitoire, un réservoir ravitailleur ou applicateur pourra encore être inspecté selon les exigences du Livre vert du Ammonia Safety Council mais seulement jusqu'à ce que le réservoir doive passer sa prochaine inspection générale quinquennale.

En 2008, un réservoir ravitailleur ou applicateur, auparavant sous l'égide du programme du Livre vert du Ammonia Safety Council, appelé pour l'inspection quinquennale devra rencontrer les exigences d'inspections et de vérifications de la norme CSA B620.

Toutefois, les réservoirs ravitailleurs et applicateurs du type CRN 8227 fabriqués par Westeel et les réservoirs fabriqués par Chemi-Trol Chemical Co. devront être testés avant la fin de l'année 2009 tel qu'exigé par la norme CSA B620, puisque ces réservoirs pourraient présenter certains dangers.

Il est important de noter que toutes les exigences du Livre vert pour les réservoirs ravitailleurs doivent être rencontrées pendant la période transitoire, y compris les inspections annuelles et l'apposition de vignettes et ce jusqu'à l'inspection quinquennale. Les réservoirs ravitailleurs du programme CSA B620 doivent répondre à toutes les exigences de la norme CSA B620. Vous pouvez choisir de faire la transition à la norme CSA 620 avant l'inspection quinquennale mais vous devrez répondre à toutes les exigences du programme sans exceptions.

Les inspections et les vérifications devront être menées par une installation inscrite auprès de Transports Canada. Vous pouvez consulter la liste des installations, trouvées partout au Canada, sur notre site Web : [http://www.tc.gc.ca/tmd/infomoc/tank/tankform\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/infomoc/tank/tankform_f.htm) .(Sélectionnez une installation qui effectue des essais pour les citernes amovibles TC 51.)

Si vous avez un parc de réservoir important, faire demande auprès de Transports Canada pour devenir une installation d'inspections et de vérifications, selon la norme CSA B620, pourrait vous servir; vous pourriez faire vos propres inspections et vérifications de pression. En effet, toute installation inscrite auprès de Transports Canada peut mener des vérifications et des inspections sur ses réservoirs en autant que les exigences de la norme CSA B620 soient respectées (voir la division 8 de la norme, que vous pouvez acheter de l'Association canadienne de normalisation, <http://www.csa-intl.org/onlinestore/welcome.asp?Language=EN>).

Une des exigences d'inscription précise que l'installation doit avoir un manuel de contrôle de la qualité prescrit qui est actualisé et respecté. La Canadian Association of Agri-Retailers (CAAR) a élaboré un manuel de formation et un atelier pour ceux qui souhaitent faire une demande d'inscription auprès de Transports Canada. Vous devez toutefois prouver que vous répondez aux exigences de la norme CSA B620 vous-mêmes puis démontrer à Transports Canada que vous répondez aux critères d'inscription avant. Transports Canada donnera un certificat aux installations agréées.



## Pour l'usage responsable des engrais

L'ammoniac anhydre, un engrais efficace pour la croissance des plantes, passe de la classe 2.2 (gaz comprimé) à la classe 2.3 (gaz toxique), qui reflète mieux son degré de dangerosité pour les premiers répondants. Le Conseil de la sécurité de l'Institut canadien des engrais entend faire connaître cette nouvelle classification de l'ammoniac, et la plaque-étiquette qui lui correspond, par des programmes de communication et de formation destinés aux intervenants de première ligne.

www.fssc.ca  
(613) 230-2600  
info@fssc.ca



### Source des appels d'urgence

Expéditeur	12
Transporteurs	122
Destinataire	1
Services d'incendie	143
Corps policiers	22
Contracteur Hazmat	3
Centre anti-poison	10
Groupe aide mutuelle	8
Centre d'urgence	13
Service ambulancier	5
Hôpital	17
Laboratoire	3
Gouvernement	34
Citoyens	35
Producteurs	3
Distributeur / détail	6
Utilisateurs	43
Autres	7

### Nombre d'appels

Information	4 765
Règlement	1 852
Technique	5 523
Autre	1 244

**Total** 13 384

**Appels d'urgence** 487

## CANUTEC

du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 30 septembre 2007

### Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses\*

Classe 1 - Explosifs	5
Classe 2 - Gaz comprimés	106
Classe 3 - Liquides inflammables	110
Classe 4 - Solides inflammables	8
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	33
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	31
Classe 7 - Matières radioactives	9
Classe 8 - Matières corrosives	157
Classe 9 - Produits divers	12
NR - Non réglementées	97
Chargement mixte -	3
Inconnu -	13

\* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.

### Appels d'urgence par endroit

Colombie-Britannique	73
Alberta	63
Saskatchewan	23
Manitoba	17
Ontario	153
Québec	117
Nouveau-Brunswick	13
Nouvelle-Écosse	8
Île-du-Prince-Édouard	1
Terre-Neuve-et-Labrador	8
Yukon	0
Territoires du Nord-Ouest	0
Nunavut	0
États-Unis	10
International	1

### Appels d'urgence par modes de transport

Routier	121
Ferroviaire	90
Aérien	11
Maritime	10
Pipeline	0
Non transport	255
Multimodal	0