



Transports
Canada

Transport
Canada



ÉTÉ 2008

TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES

DANS CE NUMÉRO

ISSN 0828-5039

Vol. 28 N° 1

N° de l'entente 1786407

ÉDITORIAL 3

NORMES RÉVISÉES 3
RELATIVES AUX
RÉCIPIENTS
AÉROSOL UTILISÉS
POUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES
DANGEREUSES

PROJET DE LOI C-56 4

RÉVISION DU 13
RÈGLEMENT SUR LE
TRANSPORT DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES

TRANSPORT DU 15
CARBURANT DIESEL
ET DU MAZOUT :
TRANSPORTS CANADA
N'EXIGE PAS DE
CITERNES À DOUBLE
PAROI

RAPPORT SOMMAIRE 16
DES ACCIDENTS
DE 2007

3^E CONGRÈS SUR 20
LE TMD

ALERTE 26

STATS CANUTEC 28

PROJET DE LOI C-56

Loi modifiant la Loi de 1992
sur le transport des marchandises dangereuses

Le **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 :

Nicole Noccey - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Peter Coyles - Planification des ressources et projets spéciaux, Direction générale du TMD
Marc Grignon - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD
Zenon Lewycky - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Lindsay Jones - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Susan Williams - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Jonathan Rose - Direction de recherche, évaluation et systèmes, TDG Directorate
Edgar Ladouceur - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général
M.F. Dagenais 613-990-1147 (DAGENMA@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires

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

Conformité et interventions

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

Recherche, évaluation et systèmes

G. Oliver, Directeur 613-990-1139 (OLIVEGE@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

CANUTEK: Renseignements 613-992-4624

Urgence 613-996-6666 Fax: 613-954-5101
(CANUTEK@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»
Courriel : TMD@tc.gc.ca

Nous 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 à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses :

Le 26 mai 2008, le Projet de Loi C-56, une loi modifiant la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, a été déposé à la Chambre des communes.

Vous voulez en savoir plus ?

Une série d'articles vous attend dans les pages qui suivent.

Éditorial

Je vous souhaite la bienvenue à ce numéro d'été 2008, un numéro que nous avons bien garni, question de vous donner des articles intéressants à vous mettre sous la dent pendant vos lectures estivales, que ce soit au chalet ou sur le bord de la piscine. La plus grande nouvelle que nous voulons partager avec vous porte sur le projet de loi C-56. En effet, à la fin mai, Lawrence Cannon, notre ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déposé devant la Chambre des communes un projet de loi voulant modifier la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le fruit de plus de 6 ans de travail, les consultations ayant débuté en 2002.

Pour faire le point sur les nouveautés dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, nous vous proposons donc une série d'articles faisant état des grandes lignes des modifications suggérées à la Loi et un article sur les modifications apportées au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, sans compter des articles informatifs sur, entre autres, le rapport des accidents de 2007, le 3^e Congrès sur le TMD et les citernes à double paroi. Sur ce, je vous souhaite bonne lecture et surtout, bon été!

Veronique Tessier

Normes révisées relatives aux récipients aérosol utilisés pour le transport de marchandises dangereuses

par Nicole Noccey

Le travail de révision de la norme CAN/CGSB 43.123-M86, intitulée *Récipients aérosol métalliques (TC 2P, TC 2Q)* a été amorcé. La dernière révision et la dernière mise à jour de cette norme ont été effectuées il y a plus de 20 ans.

L'article 5.11 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* intègre actuellement les spécifications techniques de la norme CGSB 43.123 sur la conception et la mise à l'essai des récipients aérosol, alors que les exigences pour la mise à l'essai après le remplissage, la sélection et l'utilisation de ces contenants sont précisées

expressément dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. La norme révisée doit traiter à la fois des spécifications techniques et des exigences de la sélection et de l'utilisation, tout en conservant le format utilisé dans d'autres normes de sécurité pour le transport de marchandises dangereuses.

Les spécifications techniques et les exigences de mise à l'essai pour les récipients aérosol métalliques non rechargeables font actuellement partie de la portée de la norme CGSB 43.123. Voici d'autres éléments que le comité devrait envisager d'inclure dans la portée de la norme :

- les récipients aérosol en verre et en plastique;
- les exigences de fabrication, de mise à l'essai, de sélection et d'utilisation pour les récipients classés comme CARTOUCHES À GAZ sans dispositif de détente, non rechargeables UN2037; ou des RÉCIPIENTS DE FAIBLE CAPACITÉ, CONTENANT DU GAZ sans dispositif de détente, non rechargeables;
- le recyclage et l'élimination des récipients inclus dans la norme;
- les exigences relatives à l'inscription de Transports Canada.

Le comité de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) responsable de la norme CGSB 43.123 est demeuré inactif pendant un certain temps et doit donc être reconstitué. Afin de former un comité équilibré, nous tentons d'obtenir la collaboration de représentants des groupes d'intérêt suivants :

- les personnes concernées par la production, la distribution, la promotion ou la vente au détail de récipients aérosol et/ou de cartouches à gaz;
- les personnes concernées par l'utilisation directe de récipients aérosol et/ou de cartouches à gaz;
- les personnes concernées par la réglementation concernant les récipients aérosol et/ou les cartouches à gaz;
- les personnes concernées par le transport de récipients aérosol et/ou de cartouches à gaz;
- les personnes possédant une expertise pertinente concernant les récipients aérosol et/ou les cartouches à gaz qui ne font pas partie des catégories précédentes.

Les membres du comité doivent être disposés à participer à la rédaction du texte proposé pour la norme révisée et à formuler des observations à son sujet. Ils doivent également être prêts à travailler à des mises à jour périodiques de la norme, au besoin, ainsi qu'à répondre aux préoccupations en matière de sécurité et à examiner les modifications importantes apportées au règlement ou à l'industrie.

La première réunion du comité est provisoirement prévue pour l'automne 2008. Si vous souhaitez participer activement à l'élaboration et au maintien de cette norme, veuillez communiquer avec John Knox par téléphone au 819-956-7430, ou par courriel à l'adresse John.M.Knox@pwgsc.gc.ca.

EN VEDETTE

Projet de loi C-56

(introduction par Marie-France Dagenais)

Pour ce numéro d'été 2008 du Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses, nous vous avons préparé une série d'articles qui traitent des modifications proposées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Le premier article donne un aperçu des modifications proposées, alors que les trois autres étayent les questions précises qui y ont été adressées, dont l'amélioration de la sécurité, les exigences de sûreté et les interventions d'urgence.

Le projet de loi C-56 est le résultat d'un travail pour le moins acharné et, quoiqu'il nous reste encore plusieurs étapes à franchir avant qu'il ne soit adopté, nous pouvons maintenant parler ouvertement de ce que concocte la Direction générale du transport des marchandises dangereuses puisque les modifications proposées ont été déposées devant la Chambre des communes le 26 mai 2008. En somme, les changements visent à avancer les exigences de sûreté et les améliorations au point de vue de la sûreté et de la sécurité pour veiller à la sécurité publique lors de l'importation, la manutention, la présentation au transport et le transport de marchandises dangereuses.

Pour toutes questions sur le nouveau projet de loi C-56, n'hésitez pas à communiquer avec moi, Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport de marchandises dangereuses, par téléphone au 613-990-1147, ou par courriel à dagenma@tc.gc.ca ou avec Peter Coyles, par téléphone au 613-990-1156 ou par courriel à coylesp@tc.gc.ca.

Modifications à la Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses – un aperçu

par Peter Coyles

Comme vous le savez peut-être, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses travaille depuis quelques années à la modification de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, le fondement législatif du programme du transport des marchandises dangereuses.

Le programme a été mis sur pied à la suite du déraillement d'un train à Mississauga en 1979, ayant causé l'évacuation d'environ 250 000 Canadiens. L'incident de Mississauga a entraîné l'élaboration d'une nouvelle loi qui est entrée en vigueur en 1980, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. La *Loi* a été mise à jour en 1992 et est devenue la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

La *Loi* actuelle a reçu la sanction royale le 23 juin 1992. À ce moment-là, un engagement informel a été donné au Parlement selon lequel un examen de la *Loi* serait effectué après 10 ans. En 2002, Transports Canada a entrepris un examen des questions de sécurité liées à la *Loi*. À l'été 2003, l'examen a été élargi afin d'inclure les concepts de sécurité comme l'intervention en cas de rejet délibéré de marchandises dangereuses, c'est-à-dire, les actes terroristes. En mars 2004, la Direction générale a entrepris le

processus de consultation publique sur l'examen de la *Loi*. De vastes consultations ont été tenues avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux et le grand public à l'échelle du Canada, dont à : St. John's, Halifax, Québec, Montréal, Ottawa, Scarborough, Mississauga, Sudbury, Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria.

Les discussions se sont poursuivies dans le cadre des réunions semestrielles du Groupe de travail fédéral-provincial/territorial sur les marchandises dangereuses, auxquelles étaient présents des représentants de chaque province et territoire, ainsi que dans le cadre des réunions semestrielles du Comité consultatif sur la politique générale du transport des marchandises dangereuses du ministre auxquelles ont assisté des représentants de l'industrie et des directions modales, des associations, des premiers intervenants et des syndicats.

Ces vastes consultations ont montré la valeur et la pertinence de la loi actuelle, mais ont aussi fait ressortir de nouveaux concepts nécessitant un examen plus approfondi qui font partie des modifications proposées.

Il est important de noter que, bien que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* demeure axée sur la prévention d'incidents pendant la présentation au transport, la manutention, le transport et l'importation de marchandises dangereuses, les modifications proposées permettront d'assurer un programme de prévention et une capacité d'intervention pour le gouvernement du Canada dans l'éventualité d'un incident portant atteinte à la sécurité mettant en cause des marchandises dangereuses.

Le 26 mai 2008, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Communautés a déposé la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* modifiée, le projet de loi C-56, devant la Chambre des communes. Les modifications proposées visent deux secteurs principaux, à savoir, de nouvelles exigences en matière de sécurité ainsi qu'une sûreté accrue.

Modifications proposées

L'initiative législative proposée prévoit de nouvelles exigences en matière de sécurité ainsi qu'une sûreté accrue. Les éléments les plus importants sont les suivants :

Sécurité

Sur le plan de la sécurité, le projet de loi prévoit :

- des plans de sûreté et de formations en matière de sûreté;
- une habilitation de sécurité en matière de transport pour les marchandises dangereuses, y compris un processus d'appel, semblable à ce qui est prévu dans le programme de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le projet de loi permettrait le recours aux mesures de sûreté et aux arrêtés d'urgence. Des arrêtés et des mesures semblables sont prévus dans les lois fédérales actuelles. Le projet de loi permettra aussi l'élaboration de règlements, afin d'exiger qu'un suivi des marchandises dangereuses soit assuré pendant le transport ou que la perte ou le vol de marchandises dangereuses soit signalé.

Sûreté

Sur le plan de la sûreté, le projet de loi permettrait de reconfirmer que la *Loi* s'applique de façon uniforme à l'échelle du Canada, notamment aux travaux et aux entreprises d'une nature locale lesquels comprennent les envois de marchandises dangereuses à l'intérieur d'une province sans avoir recours à un transporteur fédéral ou inter-provincial.

En outre, le projet de loi permettrait de renforcer et de consolider le programme de Plans d'intervention d'urgence, y compris la possibilité d'utiliser les plans d'intervention d'urgence pour intervenir dans le cas d'un acte terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses.

Le projet de loi autoriserait aussi les inspecteurs à vérifier tout endroit où sont fabriqués, réparés ou mis à l'essai des contenants et modifierait le concept d'importateur de façon qu'il soit plus facile d'identifier l'importateur de produits au Canada qui doit satisfaire les exigences prévues par la *Loi*.

Enfin, le projet de loi permettrait l'utilisation en cour d'un registre d'expédition comme preuve de la présence de marchandises dangereuses dans un contenant.

Ces modifications proposées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permettraient assurément de renforcer la capacité du gouvernement du Canada d'accroître la sécurité et la sûreté pour les Canadiens pendant le transport de marchandises dangereuses.

Processus d'adoption d'un nouveau projet de loi

Avant qu'un projet de loi ne devienne une loi applicable, il doit passer plusieurs étapes.

Ces étapes peuvent se résumer comme suit :

La première étape consiste en la première lecture, suivie de la deuxième lecture. Ensuite, le Parlement discute du projet de loi, le transmet au Comité aux fins d'examen. Une fois cet examen terminé, on procède à une troisième lecture. Le projet de loi est alors envoyé au Sénat, où l'on effectue une première lecture, suivie d'une deuxième lecture. Le Sénat discute ensuite du projet de loi, lequel est subséquemment transmis au Comité sénatorial aux fins d'examen. Ce n'est qu'après cet examen que vient la dernière étape, la sanction royale.

Aucun échéancier n'est déterminé concernant ce processus, lequel dépend de l'appui du gouvernement et des partis de l'opposition, à la Chambre des communes, au Sénat et pendant l'examen du Comité.

Au moment de la publication, la deuxième lecture du projet de loi n'avait pas encore été prévue. Par conséquent, la date à laquelle les modifications à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* entreront en vigueur n'est pas encore connue.

Améliorer la sûreté

par Peter Coyles

À la suite de longues consultations tenues au cours des dernières années, une *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* modifiée a été déposée devant le Parlement.

Bien que la valeur et la pertinence de la *Loi* actuelle en termes de sûreté aient été soulignées au cours de ces consultations, certaines lacunes ont aussi été relevées.

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* relève du droit pénal et porte sur toutes les questions liées à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention et au transport des marchandises dangereuses. L'objectif principal de la *Loi* consiste à promouvoir la sécurité publique au cours de l'importation,

la manutention, la présentation au transport ou le transport de marchandises dangereuses. La sécurité publique se définit comme étant la protection de la santé ou de la vie humaine, des biens ou de l'environnement.

Les modifications proposées introduites par ce nouveau projet de loi prennent en considération ces questions afin d'accroître la sécurité publique au cours de l'importation, de la manipulation, de la présentation au transport et du transport de marchandises dangereuses.

Les principales modifications proposées comprennent :

- l'établissement d'une nouvelle définition de **rejet**;
- le renforcement et la consolidation du **programme de Plans d'intervention d'urgence**;
- la reconfirmation de la nécessité de permettre aux **inspecteurs d'être en mesure d'inspecter tout endroit** où ont lieu des activités de fabrication, de réparation ou de mise à l'essai de contenants, sous réserve de l'obtention d'un mandat s'il s'agit d'une maison privée;
- le remplacement du nom des permis de niveau équivalent de sécurité par **certificats d'équivalence** et l'ajout de la notion de « **certificat temporaire** » pour remplacer l'utilisation d'estoppels.

Les éléments suivants représentent les dispositions législatives détaillées qui ont été proposées dans les modifications à la *Loi*.

1) Définition de rejet

L'article 2 de la *Loi* sera modifié par le libellé suivant afin de refléter la nouvelle définition du terme « rejet » :

« Rejet » relativement aux marchandises dangereuses :

- a)* toute émission, fuite, perte, émanation ou explosion de marchandises dangereuses ou de leurs éléments constitutifs, provenant d'un contenant utilisé pour la manutention ou le transport de marchandises dangereuses;
- b)* une émission provenant d'un contenant utilisé pour la manutention ou le transport de marchandises dangereuses dont la radiation dépasse le niveau fixé par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*.

Avec cette nouvelle définition du terme « rejet », la *Loi* modifiée viserait à la fois les aspects de sécurité et de sûreté du rejet de marchandises dangereuses.

2) Plans d'intervention d'urgence

Les paragraphes modifiés qui concernent les exigences voulant qu'une personne détienne un plan d'intervention d'urgence et son contenu sont semblables à ceux qui se retrouvent dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* actuelle.

Les paragraphes modifiés 7(3) et (4) introduisent la notion de périodes de temps spécifiques pour l'approbation intérimaire et formelle d'un plan. Ces périodes de temps devront être établies dans les règlements.

Le nouvel article 7.1 permettrait au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Communautés d'ordonner à une personne titulaire d'un plan d'intervention d'urgence de l'exécuter pour la protection de la sécurité publique.

Les nouveaux articles 7 et 7.1 prévoieraient les éléments suivants :

Paragraphe 7.(1) Il est interdit à toute personne de se livrer aux activités ci-après à l'égard de marchandises dangereuses en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou concentrations — précisée par règlement, à moins de disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé en vertu du présent article :

- a)* l'importation;
- b)* la présentation au transport;
- c)* la manutention ou le transport, si aucune autre personne n'est tenue d'avoir un plan d'urgence en vertu des alinéas *a)* ou *b)* à l'égard des activités du présent alinéa.

Contenu

(2) Le plan expose brièvement les mesures à prendre pour réagir à un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses en cours de manutention ou de transport qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique.

Agrément du plan

(3) Le ministre peut agréer le plan d'intervention d'urgence pour une période déterminée s'il a des motifs raisonnables de croire qu'il peut être mis en oeuvre et sera efficace pour réagir à un tel rejet.

Agrément provisoire du plan

(4) Le ministre peut agréer provisoirement et pour une période déterminée le plan avant d'avoir terminé son enquête sur les questions à examiner dans le cadre du paragraphe (3) s'il n'a aucune raison de soupçonner qu'il ne pourra pas être mis en oeuvre ou ne sera pas efficace pour réagir à un tel rejet.

Révocation d'un agrément

(5) Le ministre peut révoquer l'agrément du plan dans les cas suivants :

- a)* s'agissant d'un agrément provisoire, le ministre a des motifs raisonnables de croire que, en fin de compte, le plan ne pourra pas être mis en oeuvre ou ne sera pas efficace pour réagir à un tel rejet;
- b)* il a des motifs raisonnables de croire que le plan ne peut plus être mis en oeuvre ou ne sera plus efficace pour réagir à un tel rejet;

- c) il a demandé que soient apportées au plan les modifications qu'il a des motifs raisonnables de croire nécessaires à son efficacité et elles n'ont pas été effectuées dans un délai raisonnable ou ont été refusées;
- d) il a des motifs raisonnables de croire que le plan n'a pas été mis en oeuvre à l'égard d'un rejet réel ou appréhendé visé par ce plan;
- e) l'ordre donné en vertu de l'alinéa 7.1a) à l'égard du plan n'a pas été respecté.

Ordre et autorisation

7.1 Le ministre, s'il croit que la mise en oeuvre d'un plan d'intervention d'urgence agréé est nécessaire pour la protection de la sécurité publique, peut, selon le cas :

- a) ordonner à la personne qui dispose d'un tel plan de le mettre en oeuvre, dans le délai raisonnable prévu dans l'ordre, pour réagir au rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses visé par le plan.

3) Reconfirmer la nécessité de permettre aux inspecteurs d'être en mesure d'inspecter tout endroit où ont lieu des activités de fabrication, de réparation ou de mise à l'essai de contenants.

De nouvelles dispositions ont été ajoutées dans la *Loi* modifiée pour s'assurer que les inspecteurs ont accès aux installations qui fabriquent, réparent ou mettent à l'essai des contenants normalisés, conformément aux normes et aux procédures établies. Les nouvelles dispositions permettraient aussi aux inspecteurs d'être accompagnés d'une personne qualifiée pour entrer dans tout lieu ou moyen de transport en vue d'accomplir la tâche spécifique qui a été confiée à cette personne qualifiée (par exemple, prélever un échantillon ou une quantité spécifique de marchandises dangereuses pour l'analyser).

La définition du terme « règle de sécurité » serait aussi ajoutée. Elle prévoit ce qui suit :

« règle de sécurité », règle régissant :

- a) les personnes qui se livrent à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses;
- b) les personnes qui se livrent à la conception, à la fabrication, à la réparation, à la mise à l'essai ou à l'équipement de contenants utilisés pour l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses ou qui sont destinés à de tels usages;
- c) l'établissement de rapports par ces personnes, leur formation et leur enregistrement.

Les articles qui concernent les pouvoirs d'un inspecteur seraient modifiés comme suit :

Pouvoirs

15.(1) En vue de faire respecter la présente loi, l'inspecteur peut, dans le cadre de sa compétence et sous réserve de l'article 16, procéder, à toute heure convenable, à la visite de tout lieu et à l'immobilisation et la visite de tout moyen de transport s'il a des motifs raisonnables de croire, selon le cas :

- a) qu'il s'y exerce des activités de présentation au transport, de manutention ou de transport de marchandises dangereuses;
- b) qu'il s'y exerce des activités de fabrication, de réparation ou de mise à l'essai de contenants sur lesquels est affichée ou sera apposée une indication de conformité;
- c) qu'il s'y trouve des contenants normalisés;
- d) qu'il s'y trouve des livres, registres d'expédition, plans d'intervention d'urgence, plans de sûreté ou autres documents renfermant des renseignements utiles à l'application de la présente loi;
- e) qu'il s'y trouve un système d'ordinateur, un système de traitement des renseignements ou tout autre appareil électronique ou support matériel contenant des renseignements utiles à l'application de la présente loi ou donnant accès à de tels renseignements.

15. (2) L'inspecteur peut, dans le cadre de la visite prévue au paragraphe (1) :

- a) ouvrir ou faire ouvrir pour examen, ou examiner ou faire examiner, les contenants — y compris les fermetures, vannes, dispositifs de détente ou autre équipement connexe essentiel à leur utilisation comme contenants de marchandises dangereuses — qu'il croit, pour des motifs raisonnables, servir à la manutention ou au transport de telles marchandises ou en contenir qui sont présentées au transport;
- b) ouvrir ou faire ouvrir pour examen, ou examiner ou faire examiner, les contenants visés aux alinéas (1)b) et c), y compris les fermetures, vannes, dispositifs de détente ou autre équipement connexe essentiel à leur utilisation comme contenants de marchandises dangereuses;
- c) prélever ou faire prélever pour analyse une quantité raisonnable de toute chose qu'il croit, pour des motifs raisonnables, être une marchandise dangereuse;
- d) procéder à l'examen ou faire examiner des documents et données visés aux alinéas (1)d) et e) qu'il croit, pour des motifs raisonnables, renfermer des renseignements utiles à l'application de la présente loi, et en faire ou en faire faire des copies;
- e) interroger toute personne pour l'application de la présente loi.

Personne autorisée

15.(3) L'inspecteur peut, conformément aux règlements, autoriser toute personne compétente à pénétrer dans tout lieu ou moyen de transport visé au paragraphe (1) et à y exercer les pouvoirs prévus au paragraphe (2).

4) Permis remplacés par les certificats d'équivalence et un nouveau concept - les certificats temporaires

La plupart des concepts trouvés dans l'article 31 sont les mêmes que ceux qui figurent actuellement dans la *Loi*. La modification principale constitue la modification du nom des **permis** par **certificats d'équivalence** ou **certificats d'urgence**.

Cependant, le nouveau concept de **certificat temporaire** serait ajouté dans la *Loi* modifiée et il remplacerait la pratique actuelle qui consiste à utiliser des estoppels.

L'article 31 prévoit les éléments suivants :

Certificat d'équivalence

31.(1) Le ministre peut délivrer un certificat d'équivalence autorisant toute activité qui n'est pas conforme à la présente loi s'il est convaincu que son déroulement offre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui que procurerait la conformité avec la loi.

Certificat d'urgence

(2) Le ministre peut délivrer un certificat d'urgence autorisant toute activité qui n'est pas conforme à la présente loi s'il est convaincu que l'activité est nécessaire pour qu'il soit remédié à une situation d'urgence comportant une menace pour la sécurité publique.

Certificat temporaire

(2.1) Le ministre peut, dans l'intérêt public, délivrer un certificat temporaire autorisant toute activité qui n'est pas conforme à la présente loi.

Responsabilité de l'État

(2.2) Sa Majesté du chef du Canada, le ministre et son sous-ministre, de même que les employés du ministère des Transports, bénéficient de l'immunité judiciaire pour les actes ou omissions accomplis de bonne foi en application du paragraphe (2.1).

Non-application de la *Loi sur les textes réglementaires*

(3) Un certificat d'équivalence, d'urgence ou temporaire n'est pas un texte réglementaire pour l'application de la *Loi sur les textes réglementaires*; la teneur d'un certificat d'urgence ou temporaire peut être communiquée verbalement, mais le certificat doit être établi par écrit dès que possible, l'écrit faisant dès lors foi de son contenu.

Conditions

(4) Un certificat d'équivalence, d'urgence ou temporaire peut être assorti de conditions régissant l'activité autorisée, auquel cas l'inobservation de l'une d'entre elles entraîne à l'égard de cette activité l'application des dispositions de la loi et des règlements comme si le certificat n'existait pas.

Étendue du certificat

(5) Un certificat d'équivalence, d'urgence ou temporaire peut en outre préciser les personnes qui peuvent exercer l'activité autorisée ainsi que les marchandises dangereuses ou les contenants qui peuvent faire l'objet du certificat.

Révocation du certificat d'équivalence, d'urgence ou temporaire

(6) Le ministre peut révoquer le certificat d'équivalence, le certificat d'urgence ou le certificat temporaire, y compris celui dont la teneur a été communiquée verbalement, s'il est d'avis que le paragraphe (1), (2) ou (2.1), selon le cas, ne s'applique plus ou si les règlements ont été modifiés au même effet et régissent dorénavant l'activité autorisée par le certificat.

Ces modifications apportées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permettront d'améliorer de façon pertinente la sûreté, afin de protéger la sécurité publique au cours de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport et du transport de marchandises dangereuses.

Élaborer un programme de sûreté préventive

par Peter Coyles

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* prévoit un programme de prévention et d'intervention en cas d'incidents liés à la sécurité au cours de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport ou du transport de marchandises dangereuses. Lorsque la *Loi* est entrée en vigueur en 1992, personne ne pouvait imaginer le nouvel environnement de sûreté qui émergerait à la suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001, de l'attentat à la bombe contre les réseaux de transport en commun de Madrid en 2004 et de Londres en 2005, ainsi que des tentatives d'utilisation de marchandises dangereuses comme arme à l'aéroport de Glasgow en 2007.

En prenant en considération ces événements, les modifications proposées à la *Loi* ajouteront de nouvelles exigences en matière de sécurité à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les dispositions législatives sur lesquelles le programme de prévention serait fondé comprendraient :

- l'exigence de plans de sûreté et de formations en matière de sûreté;
- l'exigence d'une habilitation de sécurité en matière de transport pour les marchandises dangereuses, y compris un processus d'appel, semblable à ce qui est prévu dans le programme de la *Loi sur l'aéronautique*,

- la permission d'utiliser des mesures de sûreté et des arrêtés d'urgence, selon les modalités prévues dans les autres lois du Parlement;
- la permission d'élaborer des règlements exigeant qu'un suivi des marchandises dangereuses soit assuré pendant le transport ou que la perte ou le vol des marchandises dangereuses soit signalé.

Plans de sûreté et formation en matière de sûreté

Les exigences réglementées associées aux plans de sûreté et aux formations en matière de sûreté seront élaborées selon les Recommandations des Nations Unies et harmonisées aux conventions nord-américaines. Le nouvel article prévoirait les éléments suivants :

Plans de sûreté

7.3 (1) 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 — précisée 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 oeuvre ce plan conformément aux règlements.

Contenu

(2) 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.

Habilitations de sécurité en matière de transport

En août 2005, la loi désignée sous le nom de *The Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU)* est entrée en vigueur aux États-Unis. En vertu de cette loi, les conducteurs de véhicules automobiles commerciaux détenant un permis du Canada ou du Mexique, qui transportent des marchandises dangereuses à l'intérieur des États-Unis ou à destination des États-Unis, doivent se soumettre à une vérification de leurs antécédents (habilitation de sécurité) similaire à celle requise des camionneurs des États-Unis qui transportent des chargements complets de marchandises dangereuses aux États-Unis. À l'heure actuelle, cette disposition est respectée par les camionneurs canadiens s'ils ont été admis dans le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) de l'Agence des services frontaliers du Canada et du Bureau of Customs and Border Protection des États-Unis. Cependant, cette entente est temporaire et les États-Unis s'attendent toujours à ce que le Canada, en vertu de la SAFETEA-LU, mette en oeuvre une solution à long terme.

Or, le nouvel article 5.2 accorderait l'autorité de mettre en oeuvre un programme d'habilitation de sécurité en matière de

transport en tant que solution à long terme au problème de la traversée des frontières pour les camionneurs.

L'article 5.2 prévoit les éléments suivants :

Interdiction

5.2 (1) 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 de concentrations — précisée par règlement, à moins d'être titulaire d'une habilitation de sécurité en matière de transport octroyée en vertu du paragraphe (2).

Octroi, refus, etc.

(2) Le ministre peut, pour l'application de la présente loi, octroyer, refuser, suspendre ou révoquer une habilitation de sécurité en matière de transport.

Le projet de loi permet aussi le recours à un processus d'appel en vertu de l'entrée en vigueur de nouveaux règlements.

L'article précédent qui traite des habilitations de sécurité en matière de transport entrerait en vigueur séparément et à une date ultérieure par rapport aux autres dispositions du projet de loi, et seulement une fois l'analyse de la portée, de la politique et des coûts complétés.

Mesures de sûreté

Les mesures de sûreté sont des règlements qui entrent en vigueur immédiatement pouvant être utilisés pour répondre à une menace urgente et imminente, où le processus réglementaire courant ne pourrait assurer la protection de la sécurité publique.

Les mesures de sûreté ne sont pas immédiatement publiées, car la publication du règlement pourrait compromettre l'intention du règlement et la sécurité du public. Les mesures de sûreté devront être réévaluées aux deux ans pour veiller à ce qu'elles soient encore pertinentes et pour évaluer si elles peuvent être rendues publiques. La notion de Mesures de sûreté peut déjà être trouvée dans la *Loi sur la sécurité publique* et dans 10 autres lois du Parlement.

Les dispositions législatives qui traitent des mesures de sûreté dans la Loi modifiée prévoient les éléments suivants :

Pouvoir

27.2 (1) Le ministre peut prendre des mesures (appelées dans la présente loi « mesures de sûreté ») concernant l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport des marchandises dangereuses.

Réserve

(2) Il ne peut toutefois prendre de mesure de sûreté sur une question que si :

- a) d'une part, la question peut faire l'objet d'un règlement visé au paragraphe 27.1(1);
- b) d'autre part, la publication d'un tel règlement compromet la sûreté des activités mentionnées au paragraphe (1) ou la sécurité publique.

Examen

(3) La mesure de sûreté entre en vigueur au moment de sa prise; le ministre l'examine dans les deux années suivant la date de sa prise et chaque deux ans par la suite afin de décider si la divulgation de la question faisant l'objet de la mesure compromet toujours la sûreté des activités mentionnées au paragraphe (1) ou la sécurité publique.

Suspension de l'application du paragraphe 27.5(1) et abrogation de la mesure de sûreté

(4) S'il estime que la divulgation de la question faisant l'objet de la mesure ne compromet plus la sûreté des activités mentionnées au paragraphe (1) ou la sécurité publique, il prend les dispositions suivantes :

- a) il publie dans la *Gazette du Canada*, dans un délai de vingt-trois jours après s'être formé une opinion, un avis énonçant la teneur de la mesure et précisant que le paragraphe 27.5(1) ne s'applique plus à celle-ci;
- b) il abroge la mesure au plus tard un an après la publication de l'avis ou, si la question fait entre-temps l'objet d'un règlement visé au paragraphe 27.1(1), dès la prise du règlement. :
 - i) la journée qui tombe un an après le jour où l'avis a été publié;
 - ii) le jour où le règlement est créé en vertu du paragraphe 27.1(1) en ce qui concernant la question visée par la mesure de sûreté.

Effet de l'avis

(5) Le paragraphe 27.5(1) cesse de s'appliquer à la mesure à la date de publication de l'avis mentionné à l'alinéa (4)a).

Consultation

(6) Avant la prise de mesures de sûreté, le ministre consulte les personnes ou organismes qu'il estime opportun de consulter.

Exception

(7) Le paragraphe (6) ne s'applique pas à la mesure de sûreté qui, de l'avis du ministre, est immédiatement requise pour la sûreté de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport de marchandises dangereuses ou pour la sécurité publique.

Secret des mesures de sûreté

27.5(1) Sauf si le ministre soustrait la mesure de sûreté à l'application du présent paragraphe en vertu du paragraphe 27.2(4), seule la personne qui a pris la mesure peut en communiquer la teneur, sauf si la communication est soit légalement exigée, soit nécessaire pour que la mesure ait un effet.

Arrêtés d'urgence

Les arrêtés d'urgence sont aussi des règlements qui entrent en vigueur immédiatement pouvant être utilisés pour

répondre à une menace urgente et imminente, où le processus réglementaire courant ne pourrait assurer la protection de la sécurité publique. Les arrêtés d'urgence sont rendus public 24 jours suivant l'approbation du gouverneur en conseil.

Les dispositions législatives qui traitent des arrêtés d'urgence prévoient les éléments suivants :

Pouvoir

27.6(1) Le ministre peut prendre un arrêté d'urgence comportant toute disposition que peut contenir un règlement visé au paragraphe 27.1(1), s'il estime qu'une intervention immédiate est nécessaire pour qu'il soit remédié à une menace imminente pour la sûreté de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport de marchandises dangereuses ou pour la sécurité publique.

Arrêté d'urgence pris par le sous-ministre

2(1) Le ministre peut, sous réserve des restrictions et conditions qu'il précise, autoriser le sous-ministre des Transports à prendre des arrêtés d'urgence dans les cas où celui-ci estime que des arrêtés sont immédiatement requis pour la sécurité publique et où les conditions prévues aux alinéas 27.2(2)a) et b) sont réunies.

Période de validité

(3) L'arrêté entre en vigueur dès sa prise et cesse d'avoir effet à celui des moments suivants qui a lieu en premier :

- a) quatorze jours après sa prise, sauf agrément du gouverneur en conseil;
- b) le jour de son abrogation;
- c) le jour de l'entrée en vigueur d'un règlement visé au paragraphe 27.1(1) au même effet;
- d) deux ans — ou la période plus courte qui y est précisée — après sa prise.

Publication

(4) L'arrêté est publié dans la *Gazette du Canada* dans les vingt-trois jours suivant sa prise.

Dépôt devant les chambres du Parlement

(5) Une copie de l'arrêté est déposée devant chaque chambre du Parlement dans les quinze jours suivant sa prise.

Communication au greffier

(6) Il suffit, pour se conformer à l'obligation prévue au paragraphe (5), de la communiquer au greffier de la chambre dans le cas où celle-ci ne siège pas.

Suivi/signalement de matières dangereuses perdues ou volées

Finalement, les modifications proposées permettraient l'élaboration de règlements exigeant des mesures de sûreté permettant un suivi des marchandises dangereuses en

transport en plus de règlements exigeant que les entreprises signalent la perte ou le vol de marchandises dangereuses.

Ces nouvelles dispositions législatives prévoiraient les éléments suivants :

Règlements sur la sûreté

27.1(1) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur la sûreté de l'importation, de la présentation au transport, de la manutention ou du transport des marchandises dangereuses, notamment pour :

- a) prévoir les mesures à prendre en cas d'entraves illicites réelles ou éventuelles à ces activités ainsi que les mesures destinées à y remédier ou à les prévenir;
- b) établir des exigences de sûreté pour le matériel, les systèmes et les procédés utilisés pour l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport des marchandises dangereuses, notamment les systèmes de localisation des moyens de transport et les protocoles d'identification;

Il est important que la nouvelle *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* prévoie des exigences en matière de sûreté pour l'importation, la manutention, la présentation au transport et le transport de marchandises dangereuses. Les initiatives législatives mises de l'avant dans la *Loi* modifiée permettraient d'harmoniser les exigences en matière de sûreté avec celles de nos partenaires nord-américains et de continuer d'améliorer la sécurité publique pour les Canadiens.

L'utilisation de plans d'intervention d'urgence à la suite d'un acte terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses

par Peter Coyles

Les modifications proposées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* auront pour effet d'améliorer le programme de prévention et d'intervention à l'égard des marchandises dangereuses en prévoyant une intervention dans le cas d'incidents liés à la sécurité mettant en cause des marchandises dangereuses.

En 2002, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a reçu des fonds pour mettre en place le Programme d'intervention en cas d'incidents mettant en cause des agents chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires (CBRN), lequel s'inscrit dans le cadre de l'initiative de lutte contre le terrorisme du gouvernement fédéral.

Le Programme d'intervention d'urgence en matière d'agents CBRN a comme mission d'assurer des services d'intervention liée à un produit à la suite d'un incident mettant en cause des agents CBRN. Ce genre d'intervention ne surviendrait que lorsque tous les dangers liés au terrorisme auraient été éliminés.

Les modifications proposées à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* permettront d'accroître la sécurité du public en permettant une intervention en cas d'acte terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses. L'intervention sera fondée sur le réseau et l'infrastructure d'intervention d'urgence industrielle existant, lesquels ont été mis sur pied conformément aux exigences du programme des plans d'intervention d'urgence (PIU) conformément à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement*.

Au cours des consultations menées pour mettre sur pied le programme CBRN, les représentants de l'industrie ont fait part de leur volonté à mettre à la disposition leurs services actuels en matière d'intervention d'urgence à la suite d'un acte terroriste, à la demande du gouvernement à condition qu'ils soient payés pour les mesures d'intervention prises et qu'une protection leur soit accordée sous forme d'indemnité au cours de l'intervention.

Les nouveaux pouvoirs proposés dans le projet de loi récemment présenté permettront à l'industrie d'être payée pour les mesures d'intervention prises et de recevoir une protection sous forme d'indemnité au cours de l'intervention.

Modifications proposées

Les nouvelles dispositions législatives sont les articles 7.1 et 7.2 de la *Loi* modifiée. Ces articles habilite les autorités à demander une intervention de l'industrie en ayant recours à un plan d'intervention d'urgence et à rembourser les coûts associés à cette intervention. Par ailleurs, l'article 20 sera modifié dans le projet de loi pour offrir une protection sous forme d'indemnité.

Voici les dispositions législatives détaillées qui ont été proposées dans les modifications à la *Loi*.

Ordre et autorisation

7.1 Le ministre, s'il croit que la mise en œuvre d'un plan d'intervention d'urgence agréé est nécessaire pour la protection de la sécurité publique, peut, selon le cas :

- a) ordonner à la personne qui dispose d'un tel plan de le mettre en œuvre, dans le délai raisonnable prévu dans l'ordre, pour réagir au rejet réel ou

appréhendé de marchandises dangereuses visé par le plan;

- b) autoriser la personne qui dispose d'un tel plan à le mettre en œuvre pour réagir à un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses, s'il ne connaît l'identité d'aucune des personnes tenues par le paragraphe 7(1) de disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé pour ce rejet.

Indemnisation

7.2(1) Le ministre indemnise, conformément aux règlements, toute personne autorisée au titre de l'alinéa 7.1 b) pour les dépenses supportées par elle dans la mise en œuvre d'un plan d'intervention d'urgence agréé.

- (2) L'indemnité à payer est prélevée sur le Trésor.

Responsabilité personnelle

20. N'encourt aucune responsabilité personnelle, civile ou pénale, pour tout fait — acte ou omission — accompli de bonne foi et sans négligence, la personne :

- a) qui participe à une intervention à l'occasion d'un rejet réel ou appréhendé auquel s'applique un plan d'intervention d'urgence, qui agit en conformité avec le plan et qui a informé le Centre canadien des urgences en transport du ministère des Transports de sa participation;
- b) qui est tenue d'agir ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit aux termes de l'alinéa 7.1 a), de l'article 17, du paragraphe 18(2) ou des alinéas 19(1) a) ou b) et qui agit en conséquence;
- c) qui est autorisée à agir en vertu de l'alinéa 7.1 b).

Le fonctionnement

Deux scénarios possibles peuvent déclencher l'activation du plan d'intervention d'urgence à la suite d'un incident de sécurité :

Le premier porte sur un acte terroriste impliquant un expéditeur/producteur/fabricant/transporteur de marchandises dangereuses qui est connu, alors que le deuxième porte sur un acte terroriste mettant en cause un expéditeur/producteur/fabricant/transporteur de marchandises dangereuses qui est inconnu.

Dans le premier scénario, l'industrie aurait recours à son propre plan d'intervention d'urgence pour appuyer les premiers intervenants à la suite d'un acte terroriste mettant en cause ses propres marchandises dangereuses.

Dans le cas d'un incident mettant en cause un rejet orphelin de marchandises dangereuses, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pourrait demander à un titulaire de plan s'il est capable d'intervenir pour ce type d'incident de le faire au nom du gouvernement. En réponse à cette demande et pour permettre l'intervention de l'entreprise, le gouvernement paierait les frais associés aux mesures d'intervention et assurerait une protection adéquate sous forme d'indemnité.

Le plan d'intervention d'urgence ne serait exécuté qu'une fois le site dégagé par les agences concernées (par exemple, la police locale, la Gendarmerie royale du Canada ou le ministère de la Défense nationale). Le choix de l'intervenant dépendrait de la pertinence du plan détenu par l'entreprise et du délai dans lequel cette dernière pourrait répondre.

Recouvrement des coûts

Tel que prévu dans les modifications proposées, le gouvernement offrirait à une entreprise ayant accepté d'intervenir au nom du gouvernement de rembourser les coûts associés à une intervention menée à la suite d'un incident mettant en cause un rejet orphelin ou inconnu de marchandises dangereuses. De nouveaux règlements seraient élaborés à la suite de l'entrée en vigueur du projet de loi afin de permettre à l'industrie de récupérer les coûts opérationnels et d'investissement associés à une intervention.

Ces règlements, lesquels seront élaborés plus tard, prévoiraient le paiement des coûts comme les salaires, les repas, l'hébergement, le remplacement d'uniformes, l'essence et les frais de déplacement, de même que les frais associés aux dommages causés à l'équipement comme les outils anti-étincelle, les véhicules, les pompes ou les tuyaux à la suite d'une intervention demandée par le gouvernement.

Le gouvernement serait aussi responsable de tout dommage causé à des tiers à la suite de mesures d'intervention nécessaires appliquées par les intervenants pour, par exemple, accéder à un site pendant l'intervention demandée. Cela comprendrait notamment les coûts de remplacement par un tiers d'une clôture qui a dû être coupée ou enlevée pour permettre l'accès à un site ou les dommages au gazon causés par les véhicules des intervenants.

Les coûts comme ceux liés à l'achat de nouvel équipement pour permettre un aux intervenants d'accroître leurs capacités d'intervention en deçà du plan d'intervention d'urgence approuvé, ceux liés au remplacement du vieil équipement visé par ce plan pour mener une intervention, ou ceux liés à la perte de production causée par l'acceptation de la demande d'intervention du gouvernement ne sont pas couverts.

Ces nouvelles modifications constituent un moyen efficace et rentable de recourir aux capacités, aux connaissances et aux compétences existantes en matière de sécurité publique, dans l'éventualité d'un incident terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses. La nouvelle *Loi* prévoirait finalement un programme de prévention et d'intervention d'urgence pertinent tant pour les incidents de sûreté que pour les incidents de sécurité.

Pour en savoir plus sur les modifications proposées par le projet de loi C-56, veuillez consulter la version intégrale du document sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www2.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?DocId=3513980&Mode=1&Language=F> ou communiquer avec Marie-France Dagenais, par téléphone au 613-990-1147, ou par courriel à dagenma@tc.gc.ca ou avec Peter Coyles, par téléphone au 613-990-1156 ou par courriel à coylesp@tc.gc.ca.

Révision du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

par Marc Grignon

Des changements apportés au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* sont entrés en vigueur le 7 février 2008 suite à la publication de la Modification n° 6 dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Des changements ont été apportés à 12 des 16 parties du *Règlement* ainsi qu'aux trois annexes. Le présent article vise à vous donner un bref résumé des modifications notables apportées à chacune des parties touchées. Le texte qui suit ne remplace pas le *Règlement*, les normes de sécurité ou les règles de sécurité. Aux fins d'interprétation et d'application, veuillez consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* ainsi que les documents écrits officiels.

Partie 1 : Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux

Cette partie est modifiée pour y inclure des nouvelles interprétations et pour mettre à jour le tableau de référence aux normes de sécurité, les règles de sécurité et la liste des définitions. De plus, vous y trouverez quelques changements en ce qui concerne les dispositions générales et les cas spéciaux.

Un des changements majeurs que l'on constate à la partie 1 est l'abolition, presque totale, de l'expression « le présent *Règlement* ne s'applique pas... » par des expressions venant préciser les parties du *Règlement* touchées par une exemption. Ainsi, la partie 2, Classification, et les annexes ne sont plus automatiquement exclues d'application lorsqu'une exemption est formulée à l'égard des exigences réglementaires. Les marchandises devront donc être classées avant d'être transportées et la mise en application des annexes, particulièrement les dispositions particulières, sera assurée.

Certains cas spéciaux ont été modifiés ou ajoutés. Par exemple, l'exemption relative à la masse brute de 150 kg ne s'applique plus seulement à l'utilisation personnelle. Ceci permettra à un plus grand nombre de personnes de bénéficier de cette exemption (véhicules de service ou véhicules transportant de petites quantités de marchandises dangereuses). Certains changements ont également été apportés à l'exemption relative à la masse brute de 500 kg et aux exigences pour l'exemption relative aux quantités limitées. Dans le cas de cette dernière, on permet dorénavant d'apposer, sur le contenant, une marque qui porte

le numéro UN dans un losange noir plutôt que la marque de quantités limitées utilisée à l'international. Plusieurs autres cas spéciaux ont été modifiés ou ajoutés et certains ont été retirés.

Partie 2 : Classification

Les changements clés touchant cette partie visent les matières infectieuses. Dorénavant, ces matières seront classées en deux catégories plutôt qu'en quatre groupes de risque. Ces changements permettent l'harmonisation avec les changements récents des Recommandations de l'ONU et des Instructions techniques de l'OACI.

Les autres changements importants apportés à cette partie touchent les exigences du point d'éclair des Liquides inflammables (60°C au lieu de 60,5°C), les valeurs limites pour les toxicités par inhalation, ingestion, ou absorption cutanée pour les Matières toxiques de classe 6.1 ainsi que les exigences de classification des Matières radioactives de classe 7 et des Produits, matières ou organismes divers de classe 9.

Partie 3 : Documentation

Les principaux changements apportés à cette partie touchent la façon dont la classe subsidiaire et le groupe d'emballage doivent apparaître sur le document d'expédition. De plus, on y retire les exigences pour les groupes de risques et on permet l'utilisation de l'unité de mesure acceptable du système de mesures international pour exprimer la quantité de marchandise dangereuse transportée. Par exemple : 1 t = 1000 kg.

Partie 4 : Indications de danger

Quatorze articles de cette partie sont touchés par la Modification n° 6. Les changements concernent notamment, la responsabilité du transporteur, les exigences portant sur la dimension et la couleur du numéro UN lorsqu'il doit être apposé et ajoute l'exigence d'apposer des plaques pour les classes subsidiaires dans certaines situations. D'autres changements permettent de clarifier les exigences concernant l'apposition de plaques lorsque des gaz sont transportés.

De plus, de nouvelles exigences concernant l'apposition d'indications de danger pour identifier l'ammoniac anhydre, les matières infectieuses ainsi que les matières radioactives de catégorie III, sont ajoutées. De nouvelles plaques et des étiquettes sont ajoutées à l'appendice de la partie 4.

Partie 5 : Contenants

Des changements ont été apportés au tableau de compatibilité pour les matières incluses dans la classe 1, Explosifs, de l'article 5.7. Nous y trouvons également des nouvelles exigences pour les bouteilles contenant des gaz de classe 2 et pour les matières infectieuses de classe 6.2.

Les citernes routières et certaines citernes amovibles sélectionnées conformément aux normes CSA B621 et B622

construites et utilisées au Canada après le 31 août 2008 devront être construites conformément aux exigences de la norme CSA B620. Celles-ci devront également être testées et inspectées conformément à la norme CSA B620 lorsque la réépreuve périodique ou l'inspection périodique la plus récente est exécutée au Canada le 31 août 2008 ou après.

Partie 7 : Plan d'intervention d'urgence

Les modifications à cette partie ne touchent que l'article 7.1. Il y a maintenant un total de neuf paragraphes pour mieux définir les exigences en matière de plan d'intervention d'urgence, notamment en ce qui concerne l'accumulation de marchandises dangereuses contenues dans des contenants.

Ces ajouts introduisent de nouvelles situations qui exigent un plan d'intervention d'urgence pour le transport, par train, de certains carburants de classe 3, Liquides inflammables, et pour le transport de marchandises incluses dans la classe 6.2, Matières infectieuses.

Les autres nouveaux paragraphes introduisent des exigences qui précisent que la personne responsable du plan d'intervention d'urgence est la personne qui offre au transport ou qui importe les marchandises dangereuses. Ils permettent également de clarifier les exigences à l'égard des marchandises dangereuses qui sont classées conformément aux Instructions techniques de l'OACI, du Code IMDG et des Recommandations de l'ONU.

Partie 8 : Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent

La Modification n° 6 apporte deux changements mineurs à cette partie. Ceux-ci modifient les exigences concernant les marchandises dangereuses incluses dans la classe 1, Explosifs, et dans la classe 6.2, Matières infectieuses.

Partie 9 : Transport routier

Un des grands changements de cette partie établit qu'à compter du 31 août 2008 les plaques et les étiquettes apposées sur les contenants transportant les marchandises dangereuses incluses dans la classe 2.3, Gaz toxiques ou la classe 6.1, Matières toxiques, doivent être celles exigées par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Par contre, ces plaques et ces étiquettes peuvent être apposées avant le 31 août 2008. D'autres modifications apportent des changements aux exigences relatives à la description de la marchandise sur le document d'expédition pour les envois des États-Unis vers le Canada ou passant par le Canada. Les changements établissent également que lorsqu'une exemption visant les indications de danger – marchandises dangereuses et l'emballage existe dans le 49 CFR mais qu'elle n'est pas autorisée par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, la réciprocité entre les règlements ne s'applique pas.

Les autres modifications viennent clarifier les exigences d'apposition d'indication de danger pour les marchandises

dangereuses transportées à bord d'un véhicule routier vers un aéroport, un aérodrome ou une installation de fret aérien ou en provenance de ceux-ci ainsi que vers un navire, une installation portuaire ou un terminal maritime ou en provenance de ceux-ci. Un nouvel article est ajouté pour introduire des exigences afin de déterminer la quantité nette maximale d'explosifs pouvant être transportée à bord d'un véhicule routier.

Partie 10 : Transport ferroviaire

Des modifications identiques à celles apportées à la partie 9, Transport routier, ont été apportées à la description des marchandises dangereuses sur le document d'expédition et à l'apposition d'indication de danger.

Les autres changements incluent, notamment, une abolition de l'interdiction de transporter tout camion-citerne contenant des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, une nouvelle façon de placer les véhicules ferroviaires portant des plaques dans un train, un nouveau tableau pour mieux définir les exigences relatives à l'attelage des véhicules ferroviaires et finalement, des nouvelles exigences d'inspection visant les propriétaires de véhicules ferroviaires qui font l'objet d'un rapport.

Partie 11 : Transport maritime

Les changements apportés à cette partie ne touchent que les exigences portant sur les contenants pour le transport de marchandises dangereuses internationales et le transport au cours d'un voyage de cabotage, classe I.

Partie 12 : Transport aérien

Des changements ont été apportés à cette partie afin de clarifier certaines exigences déjà en place et pour refléter les changements récents des Instructions techniques de l'OACI.

Le terme « groupe de risque » est retiré afin de considérer le nouveau terme « catégorie A et catégorie B » pour les matières infectieuses et une nouvelle exemption est introduite pour permettre à un agent de la paix, tel qu'identifié à la section 1 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne*, ou un agent de sûreté à bord, à transporter une arme à feu chargée à bord d'un avion.

D'autres changements servent à ajuster le texte afin de tenir compte de termes qui ont été modifiés à la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (capacité et masse brute).

Finalement, les exemptions relatives aux ambulances aériennes et aux interventions d'urgences ont été retirées de cette partie et se trouvent dorénavant aux articles 1.48 et 1.26 de la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Partie 14 : Permis de niveau de sécurité équivalent

Un petit changement a été apporté afin de corriger une erreur d'impression.

Partie 16 : Inspecteur

Trois nouveaux articles sont ajoutés afin d'introduire des exigences sur la rétention de marchandises dangereuses ou de contenants, sur l'ordre de prendre des mesures correctives et sur l'ordre de ne pas importer ou renvoyer au point de départ des marchandises dangereuses ou des contenants.

Annexes

Les changements à l'annexe 1 touchent l'entête de la colonne 4 pour refléter le fait que le terme « groupe de risque » n'existe plus ainsi que la légende de certaines colonnes. La description d'un bon nombre de marchandises dangereuses a changé dans la liste et un nouveau numéro UN (UN3475 pour MÉLANGE D'ÉTHANOLET D'ESSENCE contenant plus de 10 pour cent d'éthanol) a été ajouté aux annexes 1 et 3. Un autre changement concerne la classe primaire de l'AMMONIAC ANHYDRE, UN1005, qui sera désormais classée comme étant un gaz de classe 2.3, Gaz toxique.

L'annexe 2, Dispositions Particulières, est modifiée par la suppression, la modification ou l'ajout de nouvelles dispositions particulières. Certaines dispositions particulières ont été déplacées à la partie 1 du *Règlement*. Par exemple, la disposition particulière 29 concernant l'appellation réglementaire GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉS, UN1075 a été déplacée à l'article 1.32.1 et la disposition particulière 42 visant une exemption partielle du règlement pour certains gaz de classe 2, a été déplacée à l'article 1.32.3. Ces deux exemptions ont également été modifiées quelque peu.

Les dispositions particulières se référant au certificat de véhicule d'explosifs (CVE) sont retirées puisque ce certificat sera aboli par le ministère des Ressources naturelles du Canada. Des nouvelles dispositions sont introduites concernant les wagons-citernes interconnectés, les contenants utilisés pour le transport de certaines matières inflammables (colles, encres, peintures et résines), les plans d'intervention d'urgence portant sur certaines matières infectieuses, les munitions, les explosifs, l'oxygène liquide réfrigéré, les véhicules à passagers transportant de l'essence, du diesel et du propane et finalement, les petits contenants servant au transport du goudron.

Résumé

À la lecture des changements adoptés dans ce règlement modifiant le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, il est évident de constater que ces modifications apportent des précisions à certaines exigences, traitent des questions de sécurité, continuent d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses et harmonisent le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* avec les recommandations internationales et les exigences modales, ainsi qu'avec les règlements des États-Unis sur les marchandises dangereuses.

Transport du carburant diesel et du mazout : Transports Canada n'exige PAS de citernes à double paroi

par Zenon Lewycky

Il n'y a pas d'exigence actuelle, ni à venir, de Transports Canada concernant l'utilisation de citernes à « double paroi » pour le transport des marchandises dangereuses comme le carburant diesel et le mazout. Même si Transports Canada n'interdit pas l'utilisation de citernes à double paroi qui satisfont autrement aux normes de sécurité prescrites dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, nous n'exigeons pas ni ne recommandons l'utilisation de citernes à double paroi.

Quoiqu'il peut sembler bénéfique d'utiliser une citerne à double paroi afin de contenir les fuites, en fait, l'espace entre les parois des citernes à double paroi peut recueillir des contaminants et retenir l'humidité, ce qui peut provoquer une corrosion accélérée. De plus, il est plus difficile d'effectuer une inspection adéquate afin de détecter cette corrosion potentielle entre les parois de la citerne. Une inspection périodique efficace et adéquate des citernes de transport contribue dans une large mesure à prévenir les fuites et autres défaillances. Comme les citernes à double paroi ont davantage tendance à corroder et sont plus difficiles à inspecter, il se peut qu'elles se révèlent moins fiables à long terme, à moins que des mesures plus perfectionnées ne soient prises pour effectuer des inspections périodiques. Nous ne croyons donc pas que les citernes à double paroi soient nécessaires pour assurer la sécurité.

Le carburant diesel et le mazout sont des marchandises dangereuses au sens de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, et du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (consulter <http://www.tc.gc.ca/tdg/clear/menu.htm>). Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* prescrit des normes de sécurité pour les contenants qui doivent être observées lors du transport de marchandises dangereuses. Des normes sont ainsi en vigueur pour les camions-citernes, les citernes amovibles, les fûts, les jerricans, les citernes ferroviaires, les bouteilles à gaz comprimé et autres.

En août 2002, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été modifié. Au nombre des modifications apportées alors, figurait une nouvelle exigence d'utiliser un contenant qui respectait l'une des normes de sécurité

pour le transport des marchandises dangereuses de Transports Canada lors du transport de carburant diesel et de mazout dans un contenant dont la capacité est supérieure à 450 litres. En plus de cette nouvelle exigence, les contenants non normalisés dont la capacité est supérieure à 450 litres ont bénéficié d'une clause de droit acquis pour permettre de poursuivre leur utilisation, dans certaines conditions, jusqu'à la fin de 2009. À compter de 2010, les contenants non normalisés dont la capacité est supérieure à 450 litres bénéficiant d'une clause de droit acquis ne seront plus acceptés pour le transport du mazout ou du diesel, car seuls les contenants pour le transport du mazout ou du diesel conformes aux normes prescrites seront acceptés. Encore une fois, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a prescrit des normes de sécurité touchant les exigences de conception détaillée, de fabrication, de requalification périodique, d'approbation et d'utilisation, mais n'exige pas l'utilisation de citernes à double paroi. Les contenants appropriés pour le transport du diesel, du mazout et de l'essence ont fait l'objet d'un article dans notre Bulletin de nouvelles de l'automne 2004 (consulter l'article intitulé *Alerte – Carburant diesel dans les citernes amovibles hors normes – Expiration du permis* sur notre site Web à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/automne2004.htm>).

Rapport sommaire des accidents de 2007

par Lindsay Jones, Susan Williams et Jonathan Rose

Chaque année, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses reçoit des centaines de rapports d'accident. La plupart des rapports sont soumis afin de se conformer à l'exigence de remplir un « rapport de suivi dans les 30 jours » lorsque la quantité des marchandises dangereuses déversées dépasse le nombre figurant au tableau de la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (accidents à déclaration obligatoire). Toutefois, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a également reçu des rapports facultatifs d'accident¹.

En date de mai 2008, un total de six cent soixante-dix-huit (678) accidents de marchandises dangereuses avaient été relevés en 2007. Ce nombre est supérieur au nombre réel de rapports d'accident recueillis en 2006 (655). Le nombre total d'accidents relevés en 2007 est appelé à changer, puisque certains rapports d'accident n'ont pas encore été déposés.

Les entreprises ont présenté six cent vingt-huit (628) « rapports de suivi dans les 30 jours » pour des accidents

qui se sont produits en 2007. Près de 66 p. 100 (414) de ces rapports concernaient des accidents à déclaration obligatoire, et 34 p. 100 (214), des rapports facultatifs d'accident. Treize (13) autres accidents à déclaration obligatoire, relevés à partir des rapports des inspecteurs de transport de marchandises dangereuses et des spécialistes des mesures correctives, d'articles de journaux et d'autres sources dans les médias, sont encore à signaler. La Direction générale a également ajouté 37 accidents additionnels qui ne nécessitent pas de rapport obligatoire d'intérêt à la base de données des accidents à des fins d'analyse.

La Direction générale du transport des marchandises continue de recueillir les « rapports de suivi dans les 30 jours » non exécutés, avec l'aide des inspecteurs régionaux chargés des enquêtes de suivi. Des lettres demandant de remplir les rapports non déposés sont envoyées aux entreprises qui avaient la responsabilité, la gestion ou le contrôle des marchandises dangereuses au moment du rejet/déversement accidentel. En comparaison avec la même période l'an dernier, à ce jour, le nombre de lettres envoyées aux entreprises sont beaucoup moins nombreuses.

Les rapports d'accident procurent à la Direction générale une information précieuse et opportune sur ce qui s'est produit, c'est-à-dire comment l'accident est survenu, quelle en a été la gravité et quels moyens d'intervention ont été employés pour atténuer les dommages. Par conséquent, on incite les entreprises à remplir leur « rapport de suivi dans les 30 jours » dès que possible après un accident, une fois les renseignements requis recueillis. La Direction générale vous encourage également à continuer de fournir des rapports facultatifs d'accident, parce que les accidents qui comportent de petits déversements ou ceux où aucun déversement de produit n'est survenu peuvent toujours faire ressortir des tendances ou servir d'indicateurs de risques pour un événement de plus grande envergure. Les rapports d'accidents pour lesquels le contenant² a subi des dommages, des rejets accidentels sont imminents ou aucun déversement n'est survenu peuvent également nous aider à comprendre comment un contenant a réagi durant un accident.

Lorsque vous remplissez le « rapport de suivi dans les 30 jours », n'oubliez pas de fournir les marques d'identification des contenants et de préciser sur ces derniers l'endroit où est survenu tout dommage et/ou déversement, comme l'exige l'alinéa 8.3(2)f) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Pour obtenir de plus amples renseignements concernant la façon de remplir votre rapport, veuillez communiquer avec Jonathan Rose au 613-990-1142, ou par courriel à l'adresse rosej@tc.gc.ca.

Voici des échantillons des accidents survenus en 2007. Nous avons fait de notre mieux pour vous présenter un échantillon varié, en tenant compte des provinces/territoires, des classes de marchandises dangereuses, des divers modes de transport, des contenants ainsi que de la gravité des accidents.

¹ Les rapports facultatifs d'accident sont reçus pour les accidents qui ne sont pas visés par les exigences du *Règlement* en matière de déclaration.

² On entend par « contenant » un conteneur, un emballage ou tout moyen de transport qui sert ou pourrait servir au transport des marchandises.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses évalue actuellement le niveau de gravité d'un accident en fonction des 10 questions suivantes :

1. Y a-t-il eu des gaz comprimés ou des explosifs mis en cause?
2. Y a-t-il eu un incendie ou une explosion sur les lieux?
3. Y a-t-il eu un déversement de marchandises dangereuses?
4. Y a-t-il eu des morts, des blessures graves ou des blessures multiples?
5. Y a-t-il eu une évacuation ou la fermeture d'une route?
6. L'accident a-t-il été signalé par la presse?
7. Y a-t-il eu des employés de Transports Canada présents sur les lieux?
8. A-t-il fallu procéder au nettoyage des lieux?
9. Y a-t-il eu des dommages aux biens ou à l'environnement excédant 65 000 \$?
10. Y a-t-il eu une défaillance mécanique du véhicule?

Chaque réponse affirmative compte pour un point. Le total des points est indiqué sous la rubrique « classement de la gravité » pour déterminer le niveau de gravité de l'accident. Bien que ce soit rare, un classement de gravité zéro peut être attribué à un accident, ce qui indique qu'aucune question n'a donné lieu à une réponse affirmative.

20070276

02/06/2007

Classement de gravité : niveau 1

St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Hydroxyde de sodium en solution

Pendant des opérations de manutention dans un entrepôt d'aéroport, on a trouvé qu'une **boîte en carton (UN4G)** contenant six récipients de plastique remplis d'hydroxyde de sodium en solution était endommagée et humide. Après inspection, on a découvert que 100 millilitres du produit s'étaient échappés de l'un des récipients en plastique et avaient été absorbés par la boîte. Il n'y a pas eu de blessés. La boîte et les récipients de plastique ont ensuite été placés dans un fût de récupération pour les éliminer correctement.

20070193

01/03/2007

Classement de gravité : niveau 5

Halifax (Nouvelle-Écosse)

Gaz de pétrole liquéfié

Pendant le transport, au moment de sortir d'un emplacement de livraison, un **camion-citerne (TC331)** contenant du gaz de pétrole liquéfié a connu un problème mécanique. La tuyauterie de la citerne a été endommagée, et 50 litres du produit ont été déversés. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence se trouvait sur place et a procédé à l'évacuation d'une installation située à proximité jusqu'à ce que la fuite soit obturée. L'unité a ensuite été déposée sur un camion à plate-forme et déplacée, en vertu d'un droit de préclusion, jusqu'à l'expéditeur pour qu'il procède au déchargement et à la réparation.

20070185

20/01/2007

Classement de gravité : niveau 1

Moncton (Nouveau-Brunswick)

Méthanol

Dans des conditions de blizzard, à bord d'un aéronef, pendant le déchargement d'une **boîte (UN4G)** contenant deux bouteilles de 2,25 litres d'une solution de méthanol, un employé a glissé dans les escaliers et a échappé la boîte. Une des bouteilles a été endommagée et 2,5 litres de produit ont été déversés. Il n'y a pas eu de blessés. Le reste du produit a été placé dans un fût de récupération pour l'éliminer correctement.

20070425

18/09/2007

Classement de gravité : niveau 2

Saint-Antonin (Québec)

Carburant diesel

Pendant le transport, une semi-remorque-citerne compartimentée (MC406) contenant du carburant diesel a tenté d'éviter un véhicule sur la voie, puis a quitté la route et a capoté dans un fossé et 8 000 litres de produit se sont déversés de l'un des compartiments. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence s'est rendu sur les lieux pour contenir et nettoyer le déversement et redresser et retirer du fossé le véhicule renversé.

20070187

01/02/2007

Classement de gravité : niveau 6

Cobourg (Ontario)

Essence

Pendant le transport, un tracteur tirant 2 remorques-citernes standards d'un train double de type B (TC306) transportant de l'essence a subi une collision arrière, a pris feu et a explosé en tentant d'éviter un accident mettant en cause plusieurs semi-remorques et petits véhicules. Le train double de type B a complètement brûlé. Vingt automobiles et trois camions de transport ont été mis en cause dans cet accident. La route a été fermée jusqu'au lendemain. Il y a eu deux pertes de vie et onze blessés. Les services d'incendie et de police, les inspecteurs de transport de marchandises dangereuses et un fournisseur de service de nettoyage se sont rendus sur les lieux. On a pris la décision de laisser l'incendie s'éteindre. Le résidu de l'essence ainsi que la mousse extinctrice et l'eau ont été retirés des lieux de l'accident, et la remorque-citerne et la remorque d'appoint ont été chargées sur des remorques plateaux pour les transporter à l'extérieur des lieux de l'accident.

20070206

01/05/2007

Classement de gravité : niveau 4

Notre Dame de Lourdes (Manitoba)

Ammoniac anhydre

Pendant le transport, une remorque avec réservoirs ravitailleurs d'appoint transportant de l'ammoniac anhydre s'est renversée pendant qu'elle roulait sur un accotement meuble. Un réservoir ravitailleur (TC51) a subi des dommages à la protection contre les tonneaux et à un robinet de sortie de vapeur, et la tête du réservoir a été enfoncée. En vingt minutes, le réservoir a perdu tout son contenu. L'autre réservoir a été enfoncé, mais n'a pas perdu son contenu. Il n'y a pas eu de décès ni de blessés. Douze personnes ont été évacuées de leur résidence pendant 24 heures.

20070325

27/07/2007

Classement de gravité : niveau 3

Maidstone (Saskatchewan)

Pétrole brut

Durant des opérations de déchargement à partir d'un camion porteur avec remorque classique (TC406 pétrole brut) dans un réservoir de stockage, le conducteur n'a pas bien verrouillé la serrure à cylindre. Lorsqu'on a ouvert le robinet, le tuyau de réservoir est ressorti et a arrosé le conducteur de pétrole brut chaud (eau produite) et déversé 500 litres de produit. Le conducteur a été hospitalisé. Un camion-citerne sous vide a été dépêché sur les lieux pour procéder à un nettoyage.

20070482

01/10/2007

Classement de gravité : niveau 5

Moose Jaw (Saskatchewan)

Gaz de pétrole liquéfié

Au cours des opérations de triage dans une gare, un wagon-citerne CGTX64076 contenant du gaz de pétrole liquéfié a laissé échapper 4,55 litres de ce produit par le dôme du wagon et par le dispositif de décharge de pression du wagon-citerne. Il n'y a pas eu de blessés. Le personnel d'intervention d'urgence était sur place et a établi un périmètre d'évacuation de 800 pieds, pour une période de 24 heures, des résidences et des commerces entourant la gare de triage. Un transfert du produit a été effectué, après quoi le wagon-citerne a été déplacé, dès l'obtention d'une permission spéciale, jusqu'à une installation de réparation.

20070231

04/05/2007

Classement de gravité : niveau 3

Calgary (Alberta)

Résine en solution inflammable

Durant des opérations de déchargement à partir d'un tracteur à semi-remorque, un **fût métallique (UN1A1)** contenant de la résine en solution inflammable (AROPOL 7334-30 RESIN DR444) a été percé par la lame d'un chariot élévateur à fourche, provoquant le déversement de 220 kilogrammes de produit. Il n'y a pas eu de blessés. On a procédé à l'évacuation de 20 à 30 personnes. Un fournisseur de service de nettoyage a déchargé les autres palettes et a retiré le reste des contaminants du produit à l'aide d'une pompe et d'outils à main.

20070231

04/05/2007

Classement de gravité : niveau 3

Calgary (Alberta)

Résine en solution inflammable

Durant des opérations de déchargement à partir d'un tracteur à semi-remorque, un **fût métallique (UN1A1)** contenant de la résine en solution inflammable (AROPOL 7334-30 RESIN DR444) a été percé par la lame d'un chariot élévateur à fourche, provoquant le déversement de 220 kilogrammes de produit. Il n'y a pas eu de blessés. On a procédé à l'évacuation de 20 à 30 personnes. Un fournisseur de service de nettoyage a déchargé les autres palettes et a retiré le reste des contaminants du produit à l'aide d'une pompe et d'outils à main.

20070270

26/05/2007

Classement de gravité : niveau 3

Vancouver (Colombie-Britannique)

Ammoniac anhydre

Au cours des opérations de triage dans une gare, un **wagon-citerne PLMX003962 (105J300W)**, ayant contenu en dernier un résidu d'ammoniac anhydre, a laissé échapper 8 litres de produit par une valve de sécurité rouillée, au moment d'effectuer un essai d'air sortant. Il n'y a pas eu de blessés. On a isolé le wagon-citerne, le joint torique a été remplacé et la fuite a été colmatée. Pendant l'incident, on a mis en œuvre un plan d'intervention d'urgence.

20070521

16/10/2007

Classement de gravité : niveau 2

Whitehorse (Yukon)

Moteurs à combustion interne (à liquide inflammable)

Pendant le transport dans la cale d'un aéronef, une **scie à chaîne** non déclarée a laissé échapper 0,05 litre de carburant diesel de son réservoir sur le sol. Il n'y a pas eu de blessés. On a découvert la fuite une fois l'avion arrivé à destination et déchargé. Le personnel du fret aérien a sécurisé la scie à chaîne et nettoyé le déversement de produit.

20070111

07/03/2007

Classement de gravité : niveau 2

Fort Liard, Territoires du Nord-Ouest

Carburant diesel

Pendant le transport, un **tracteur semi-remorque tirant une citerne compartimentée et une remorque d'appoint (d'un train double de type B) (TC306)** contenant du mazout léger pour le chauffage circulait sur une route couverte de neige lorsque l'unité s'est aventurée trop près de l'accotement et s'est retrouvée dans le fossé. Le produit s'est échappé du premier compartiment de la remorque et s'est déversé dans le fossé. Il n'y a pas eu de blessés. Les remorques ont été déchargées dans une autre remorque-citerne, retirées du fossé et transportées jusqu'à une installation de réparation.

3^e Congrès sur le TMD

(introduction par Edgar Ladouceur)

Le premier Congrès sur le TMD a eu lieu en 2001 alors que le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* venait tout juste d'être republié en langage clair. À cette époque, le besoin d'un forum national, où les gouvernements et l'industrie pouvaient se réunir pour réviser et discuter du nouveau *Règlement*, avait été identifié. Suivant le succès monstre du 1^{er} Congrès sur le TMD, un deuxième congrès fut élaboré en 2004 pour évaluer les répercussions du *Règlement* en langage clair et pour tracer le parcours à venir. Le 3^e Congrès sur le TMD, en 2007, a pris un angle plus international en se penchant sur l'harmonisation au point de vue international. Le rédacteur en chef du *Hazardous Cargo Bulletin*, Peter Mackay, a eu l'obligeance de rédiger deux articles sur ce congrès, qui ont été publiés dans l'édition de novembre et de décembre 2007 du *Hazardous Cargo Bulletin* et que nous vous présentons ici dans le Bulletin de nouvelles, le premier dans ce numéro d'été 2008 et le deuxième suivra en automne. La mise en œuvre du 4^e Congrès sur le TMD, qui se déroulera à Ottawa en octobre 2010, va bon train. Le thème de ce congrès portera sur une optique élargie des discussions antérieures en se penchant sur les questions de sûreté en matière de transport de marchandises dangereuses et sur les nouveaux développements dans la région de l'Asie pacifique avec des conférenciers de la Nouvelle-Zélande, de la Chine, de l'Australie et de la Russie.

Un pour tous

par Peter Mackay

CANADA – Les enjeux en matière d'harmonisation font partie des priorités des expéditeurs et des transporteurs canadiens, qui font beaucoup de commerce au-delà de la frontière et du continent. Les problèmes qui découlent du fait que ces derniers doivent respecter toute une panoplie de règles différentes ont récemment été soulignés lors d'une conférence organisée par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, qui a eu lieu à Ottawa.

Doit-on utiliser l'anglais ou le français? En anglais, quelle est la bonne graphie : « harmonization » ou « harmonisation »? Si l'on choisit le français, doit-on utiliser le français québécois ou le français international? Ce genre de dilemmes est chose courante au Canada, un pays où cohabitent deux langues officielles, et ce, de façon particulièrement évidente dans sa charmante et effervescente capitale, où se situe la « faille linguistique » qui sépare le Québec et le reste du pays. Le bilinguisme est pratiquement une nécessité absolue au pays. Toutefois, les problèmes de traduction ne sont rien en comparaison des problèmes avec lesquels les expéditeurs canadiens qui transportent des produits chimiques doivent composer lorsqu'ils exportent des matières dangereuses; ils ont beaucoup d'échanges commerciaux avec les États-Unis; ils doivent donc connaître la réglementation de ce pays en ce qui a trait aux matières dangereuses (Hazardous Materials Regulations [HMR]) au même titre que celle de Transports Canada (*Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* [TMD]) – ou « Transportation of Dangerous Goods Regulations » [TDG] pour les anglophones). Ils transigent aussi substantiellement avec l'Europe de l'Ouest et, de plus en plus, avec les expéditeurs asiatiques.

C'est dans ce contexte que l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, appuyée par de nombreuses associations commerciales représentant les expéditeurs et des



entreprises travaillant dans le domaine de la logistique, a tenu son troisième congrès sur le thème du transport des matières dangereuses. Comme pour les congrès précédents, l'Association a fait en sorte d'obtenir l'appui de Transports Canada pour l'événement, qui a été représenté par bon nombre de membres de son personnel travaillant dans le secteur des matières dangereuses. Ces derniers se sont rendus disponibles tout au long du congrès, qui s'est tenu les 15 et 16 octobre 2007. Cela n'a pas représenté un trop grand défi, puisque l'événement a eu lieu à l'hôtel Marriott d'Ottawa, qui est situé dans le même quadrilatère que les bureaux de Transports Canada.

L'Association canadienne des fabricants de produits chimiques a réussi à attirer plus de 240 délégués à l'événement. Elle leur a offert deux jours complets de séances plénières, d'ateliers et de réunions en petits groupes. Le congrès a officiellement débuté par un mot de bienvenue prononcé par **Edgar Ladouceur**, de Transports Canada, et par l'annonce des objectifs de la rencontre par **Louis Laferrière**, de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques. « Nous sommes ici pour promouvoir le dialogue et non pour favoriser les confrontations, a-t-il expliqué, même si cela signifie que les gens n'obtiendront pas toujours les réponses qu'ils souhaiteraient obtenir ou qu'ils s'attendent à obtenir. » **John Read**, directeur général du transport des matières dangereuses au sein de Transports Canada, a énuméré la multitude de règlements qui pourraient être pertinents dans le cas d'une livraison de produits au Canada en partance du pays du premier conférencier de la journée. Louis, qui l'avait déjà baptisé « Sergio en liberté », a ensuite présenté ce premier conférencier.

Depuis qu'il a abandonné la présidence du sous-comité d'experts en matières dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (ONU) à la fin de l'année dernière et qu'il a quitté son emploi au sein du gouvernement italien, **Sergio Benassai** dit qu'il se sent plus libre de parler de certaines choses qu'il devait auparavant taire. Selon lui, en règle générale, les dispositions en matière de transport devraient régir tous les modes et toutes les classes de transport, et l'étiquetage et l'emballage devraient être harmonisés. Toutefois, à l'heure actuelle, il y a des différences dans les définitions, la terminologie utilisée, les exigences concernant les étiquettes, les quantités limites, la documentation et les instructions d'emballage. Il a indiqué qu'il trouvait regrettable que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ait raté l'occasion qui s'est offerte à elle d'harmoniser les instructions d'emballage avec le modèle de l'ONU dans le cadre de son récent processus de révision. Selon lui, certains des écarts n'ont pas vraiment leur raison d'être. Aucune véritable évaluation des risques n'a été effectuée pour justifier les changements ou les lacunes. Mais, Sergio reconnaît qu'on manifeste souvent de la réticence lorsqu'il est question de changer pour changer.

Sergio a proposé un moyen pour mettre un terme au capharnaüm actuel : organiser une convention mondiale sur le thème du transport des matières dangereuses. S'il existait un instrument qui comporte des exigences s'appliquant à tous les modes de transport et à tous les pays, les États n'auraient pas besoin d'avoir une législation nationale et ils auraient ainsi moins besoin d'organiser des rencontres internationales sur le sujet. Cela leur permettrait aussi de se fier davantage aux normes internationales et au Système Général Harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH). Toutefois, à la lumière des discussions qu'il a eues avec différents pays, il semblerait que bon nombre ont des réticences par rapport à cette idée. Par conséquent, selon

Sergio, il faut envisager d'autres possibilités, comme celles énumérées ci-dessous :

- (a) lancer des discussions sur un site Web avant de tenir des rencontres au sujet de la réglementation pour éviter les longues discussions infructueuses lors des séances plénières;
- (b) inciter les entités rattachées aux différents modes de transport à ne pas faire de changements sans en avoir préalablement discuté avec l'ONU;
- (c) faire en sorte que les entités rattachées aux différents modes de transport s'éloignent le moins possible des textes de l'ONU dans leurs livres de règlements;
- (d) faire en sorte que les entités adaptent leur système de numérotation des articles des règlements en fonction de celui de l'ONU;
- (e) favoriser l'amélioration de la coordination à l'échelle nationale pour que les délégués de chaque pays puissent véhiculer le même message au sein de l'ONU, de l'OACI, de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des autres organismes de réglementation.



Par ailleurs, Sergio a indiqué que l'aspect de la langue des règlements devait aussi être clarifié. Il a notamment fait remarquer aux gens que les autorités de réglementation devraient se faire à l'idée que l'anglais était la langue du commerce international et qu'on aurait intérêt à l'adopter comme langue officielle pour tous les règlements. Ce commentaire a déclenché de grands soupirs dans l'auditoire...

Sergio a aussi fait les suggestions suivantes pour promouvoir l'harmonisation :

- (a) mieux définir les responsabilités de l'expéditeur, du transporteur, du destinataire, etc.;

- (b) favoriser une meilleure harmonisation avec le SGH et l'inclusion des substances qui sont cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques dans la Liste des matières dangereuses;
- (c) avoir un système par défaut pour classer les déchets (on travaille déjà à mettre au point un tel système dans le cadre du *Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer* (RID) et de l'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route* (ADR));
- (d) utiliser une liste unique de matières dangereuses, dans laquelle toutes les entrées seraient numérotées en fonction d'un système de numérotation établi par l'ONU, similaire au code Kemler. Produire une telle liste exigerait beaucoup de travail selon Sergio, qui pense qu'il serait peut-être plus simple, après tout, d'organiser une convention mondiale.

Le pour et le contre de l'harmonisation

La séance s'est poursuivie par la présentation d'un article par **Jeff Hart**, qui est à la tête de la division des matières dangereuses au sein du ministère des Transports du Royaume Uni. Ce dernier a d'abord posé la question suivante : « À quoi sert l'harmonisation ? » La réponse standard à cette question est qu'elle « vise à faire en sorte que les travailleurs, le public et l'environnement soient adéquatement protégés et ce, à l'échelle mondiale ». Ce qui n'est pas clair dans l'énoncé, c'est le sens de « adéquatement »; est-ce qu'on parle d'un niveau minimum de protection, d'un niveau maximum ou encore d'un niveau intermédiaire « pratique »?

On doit aussi prôner l'harmonisation afin de faciliter la distribution légitime de matières dangereuses pour le bien de tous, de faciliter le transfert des marchandises d'un mode de transport à l'autre et de minimiser les différences entre les divers modes qui ne peuvent être justifiées par des raisons de sécurité. Selon Jeff, les organismes de réglementation et l'industrie devraient tous deux viser ces objectifs.

Jeff a poursuivi en disant que certaines personnes trouvent qu'il y a trop d'organismes de réglementation, ce qui rend l'idée présentée par Sergio d'organiser une convention mondiale des plus prometteuses et permettrait de réduire le nombre de rencontres au sujet de la réglementation. De plus, comme le monde change rapidement et compte tenu de l'émergence de nouveaux centres de production de produits chimiques en Chine, en Inde et ailleurs dans le monde, il est important que l'on s'assure d'avoir une réglementation uniforme. Mais, pour l'instant, il existe toujours des points de discordance entre les entités rattachées aux différents modes de transport et les règles nationales qui régissent le transport diffèrent souvent des normes internationales.

Les multinationales veulent des règles standards, a indiqué Jeff, mais elles veulent aussi continuer de pouvoir déterminer la provenance des marchandises par les emballages, les étiquettes et les documents lorsqu'elles transigent. L'organe principal du comité d'experts en la matière de l'ONU, le Comité économique et social de l'ONU, a demandé au Comité de trouver des façons d'améliorer la mise en œuvre ou d'en venir à la solution d'une convention mondiale. Le débat sur la question de la convention mondiale est ouvert, et certains pays, comme l'Italie et les Pays-Bas, ont déjà signifié leur appui. La solution de rechange consisterait à améliorer la mise en œuvre en misant sur un meilleur processus de prise de décisions, une plus grande participation des associations commerciales,

un plus long cycle de révision et sur la sensibilisation par rapport aux règlements du modèle.

Le cas de l'harmonisation est assez éloquent selon Jeff. Des progrès ont été accomplis. À ce sujet, il a cité l'entente sur les quantités faisant l'objet d'une exemption et les « véritables progrès » accomplis en ce qui a trait à l'harmonisation des dispositions qui régissent les quantités limitées. Pour lui, il est clair que l'idée d'une convention mondiale pose problème. Notamment, pour en arriver là, il faudrait réviser le modèle de règlements actuel puisque le texte n'est pas formulé adéquatement. Il faudrait prévoir des annexes propres à chaque mode de transport, car le système ne pourrait jamais être complètement multimodal. Le processus d'adoption serait long et difficile. De plus, certains pays ne consentiraient jamais à renoncer à leur souveraineté en la matière. On peut aussi se demander qui se chargerait d'effectuer l'analyse coûts-avantages. Jeff a également indiqué qu'il existait déjà des normes internationales harmonisées dans le cas du transport aérien et du transport maritime de matières dangereuses. Par conséquent, il se demande si la convention porterait uniquement sur le transport par voie terrestre.

Jeff est d'avis que l'industrie pourrait contribuer à faire avancer le processus d'harmonisation. Pour ce faire, les entreprises devraient cerner les problèmes qui font obstacle à leurs activités commerciales et les communiquer à leur organisme responsable. De plus, elles devraient participer aux activités des associations commerciales, aux conférences et, autant que possible, aux rencontres internationales. Enfin, elles devraient parler à leurs partenaires commerciaux et à leurs concurrents. Jeff a terminé son allocution en faisant observer à l'auditoire qu'une harmonisation à l'échelle mondiale devait obligatoirement passer par une harmonisation simultanée sur la scène internationale.

Faire les choses à notre façon

Après une courte pause-café, **Duane Pfund**, directeur du bureau des normes internationales de l'Administration des canalisations et des matières dangereuses (PHMSA) au sein du ministère des Transports des États Unis (DOT),

a pris la parole. Il a commencé sa présentation en faisant observer aux gens que la notion d'harmonisation signifiait différentes choses pour chacun, mais qu'elle se traduisait généralement par « faire les choses comme nous nous l'entendons ».

Les États-Unis maintiennent leurs règles concernant les matières dangereuses à jour et ils font en sorte qu'elles cadrent avec les règles internationales. À cette fin, le pays a produit la série de fiches HM-215x. Mais, la PHMSA peut dévier du modèle de règles de l'ONU si elle estime que les règles ne répondent pas adéquatement aux besoins de sécurité. Duane a poursuivi en parlant de six facteurs auxquels on s'intéresse actuellement sur la scène internationale pour lesquels l'harmonisation est importante si l'on veut que les nouvelles règles soient efficaces et qu'elles ne nuisent pas au commerce.

Le premier facteur concerne la nouvelle entrée dans la Liste des matières dangereuses (UN3475), qui correspond à l'éthanol et aux mélanges de carburants. En raison des inquiétudes grandissantes au sujet du fait que le transport de tels mélanges aux États Unis pourrait poser un problème de sécurité, et plus particulièrement au sujet du fait qu'on devrait utiliser un nouveau médium pour prévenir les incendies dans le cas des carburants qui contiennent un pourcentage élevé d'alcool, les États-Unis ont immédiatement adopté le changement. Les expéditeurs canadiens doivent être conscients de cela. Parmi les autres aspects abordés, il y a aussi eu la question de l'affichage sur les camions-citernes qui transportent de l'essence et des substances qui entrent dans la catégorie des E-85 dans différents compartiments. Dans ces cas-là, on se demande s'il faudra afficher deux descriptions sur les véhicules, même si on ne voit pas tellement en quoi cela pourrait aider les intervenants en cas d'urgence.

Les nouvelles dispositions concernant les quantités faisant l'objet d'une exemption dans le modèle de l'ONU suivent d'assez près celles dont on fait déjà état dans les instructions techniques de l'OACI. Ainsi, on a seulement observé des changements mineurs dans les dispositions régissant le transport aérien et celles qui sont principalement liées à la nouvelle marque. L'OMI a adopté les dispositions du *Code maritime international des marchandises dangereuses*, mais elle veut que de tels chargements soient accompagnés de documentation, comme elle l'exige dans d'autres secteurs, même si cela n'est pas exigé dans le cas des autres modes de transport.

Lors d'une rencontre qui a eu lieu en juillet 2007, un groupe de travail du sous-comité d'experts de l'ONU s'est penché sur la question de l'étiquetage dans le cas des cargaisons contenant des quantités limitées de produits. Il en est arrivé à une proposition d'étiquetage générique, qui pourrait être utilisé dans le cas des biens de consommation également. L'étiquetage pourrait aussi remplacer l'étiquetage interne « ORM-D » qui est utilisé aux États Unis ou encore exister en parallèle. Jusqu'à présent, nous avons reçu des commentaires positifs de l'OMI et des organismes responsables du RID et de l'ADR. Il est probable qu'on proposera des modifications

au chapitre 3.4 lors de la rencontre de juillet 2008 du sous-comité de l'ONU.



Jeff Hart et Sergio Benassai

Les incidents qui ont un lien avec le transport de batteries continuent de se produire. Dans le cas des aéronefs, de tels incidents sont inacceptables et les prévenir fait partie des priorités actuelles de la PHMSA au chapitre de la sécurité. Duane a mentionné que le marché a changé depuis l'apparition des premières batteries au lithium. Ces batteries ne sont plus uniquement produites par les premiers fabricants du produit, donc les procédures d'emballage et d'étiquetage font l'objet d'un moins grand contrôle. Ainsi, on travaille à établir une règle aux États-Unis qui couvrira toutes les batteries, pas seulement celles au lithium. Mais, Duane a précisé que les solutions qui ne passent pas par l'instauration d'un règlement étaient tout aussi valables.

Duane a aussi fait référence à l'examen par l'OACI des instructions sur les emballages. À ce sujet, il a dit : « Avisez-nous en cas de problèmes ». Enfin, Duane a mentionné qu'on devrait pouvoir appliquer la notion de fret électronique pour améliorer les communications au sujet des dangers, les interventions en cas d'urgence, la sécurité et la précision. On déploie beaucoup d'efforts partout dans le monde et divers projets sont en cours d'élaboration simultanément, car il s'agit d'un secteur pour lequel l'harmonisation sera absolument nécessaire.

En dernier lieu, Duane a parlé de l'avenir de l'harmonisation. Beaucoup de travail a déjà été accompli par le sous-comité d'experts de l'ONU et les autorités liées à chaque mode de transport, mais il faudra continuer de travailler pour pouvoir rester à l'affût des dernières nouveautés sur le plan technique. Les exigences diffèrent sur la scène internationale en raison de conditions différentes sur le plan juridique, politique, culturel, environnemental ou en ce qui a trait au transport, ou encore en raison de la perception du public. « Évidemment, l'harmonisation est une bonne chose, a-t-il dit, mais il y a d'autres aspects à prendre en compte. » Par exemple, les principaux États du pavillon ont un important mot à dire à l'OMI, mais ils ne sont pas représentés au sein du sous-comité d'experts de l'ONU. Au sein du groupe d'experts de l'OACI sur les matières dangereuses, les transporteurs aériens sont représentés. Les États-Unis trouveraient difficile d'abandonner les exceptions qui existent déjà, a indiqué Duane. Il a précisé que depuis bon

nombre d'années, ils fournissent un niveau équivalent de sécurité, tout en permettant à l'industrie d'économiser beaucoup d'argent.

Récapitulation

Louis Laferrière avait promis à l'auditoire que les conférenciers seraient provocateurs; mais, **Kim Headrick**, qui occupe le poste de conseillère principale en politiques au sein de Santé Canada et qui assume la présidence du sous-comité d'experts du SGH de l'ONU, a précisé qu'elle travaillait pour le gouvernement, et, qu'elle ne pouvait donc pas se permettre d'être provocatrice.

Après avoir fait un survol de l'origine et de la structure du SGH, Kim a expliqué qu'on avait établi un format standard pour les fiches signalétiques rattachées au Système, qui couvre 16 éléments, et que ce dernier était en voie d'être adopté par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Kim a aussi mentionné les progrès accomplis en ce qui a trait à la mise en œuvre du SGH à l'échelle mondiale; le Système devait être instauré l'an prochain; mais, comme elle l'a indiqué, « nous ne sommes pas encore tout à fait prêts ». Quand on lui a demandé ce qui se passerait au Canada si le Système n'était pas adopté aux États Unis, elle a répondu qu'il était trop tôt pour le savoir. Elle a cependant ajouté que diverses agences et divers organismes travaillaient à la mise en œuvre du SGH à l'échelle du territoire couvert par l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA).

Faisant un bilan de la séance, John Read a indiqué que le problème concernant l'harmonisation était qu'il y avait trop de façons sécuritaires de faire les choses. À chacun des différents modes de transport, on peut rattacher des « phobies » particulières : dans le cas du transport aérien, c'est la dépressurisation; dans le cas du transport ferroviaire, ce sont les vibrations; dans le cas du transport maritime, c'est l'incendie. John a décrit le système de classification de l'ONU comme étant un travail génial; il a toutefois précisé qu'on pourrait simplifier les choses en faisant en sorte d'utiliser les entrées numérotées à plus grande échelle.

Jeff Hart a fait valoir que l'industrie, dans son ensemble, semblait être en faveur d'une plus grande harmonisation. La question qu'on se pose : « Quand passerons-nous à l'action? » Les organismes de réglementation seront toujours influencés par l'opinion de l'industrie; celle-ci doit donc leur faire savoir qu'elle est d'avis que ce point devrait figurer parmi les priorités. Sergio était d'accord et il en a profité pour mentionner qu'une convention mondiale pourrait être envisageable si les organismes de réglementation et l'industrie faisaient en sorte que cette possibilité se concrétise. Elle pourrait aussi contribuer à faire en sorte que le SGH soit adopté. Duane Pfund a signifié son accord avec les commentaires généraux qui ont été faits, ajoutant que beaucoup de bonnes idées avaient été avancées. Il a conclu en disant que « l'industrie devait faire le nécessaire pour que les organismes de réglementation se responsabilisent à ce chapitre ».

Retour aux activités

Un choix difficile attendait les délégués à leur retour du restaurant tournant situé au dernier étage de l'hôtel Marriott, où ils ont pris leur repas du midi. Ils ont dû choisir un atelier parmi les trois qui étaient proposés. Le délégué du **Bulletin** a choisi de suivre la vague locale et d'aller écouter **Linda Hume-Sastre**, la directrice de la législation au sein la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada. Dans l'ensemble, Linda a parlé de l'état actuel des choses au Canada en ce qui a trait aux règlements nationaux et elle a répondu à certaines questions fréquemment posées.

Linda a notamment indiqué que la Modification n° 7 du *Règlement sur le TMD* avait maintenant été publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Elle est donc entrée en vigueur. Le processus s'est déroulé harmonieusement et avait simplement pour but de mettre à jour des références à certaines normes au sujet des citernes. En ce qui a trait à la Modification n° 6, on parle d'une tout autre chose. Ce *magnum opus* est toujours entre les mains du ministère de la Justice et Linda a admis qu'elle n'avait aucune idée du moment où la Modification serait publiée. Plus tôt cette année, elle espérait qu'elle puisse être prête à paraître dans la partie II de la *Gazette du Canada* avant la fin de l'année, mais cela est devenu très peu probable. Il est clair que l'industrie est favorable à l'idée que cette modification prenne effet et à ce que les règlements canadiens cadrent mieux avec les exigences internationales.

La Modification n° 8 est en cours d'élaboration. Par le biais de cette modification, on vise à mettre à jour les règles sur le TMD en fonction de la quinzième édition du modèle de réglementation de l'ONU et à régler quelques petits points ici et là. Pour faire les choses simplement et accélérer le passage de la Modification dans le système de réglementation, on se fiera principalement à la liste de matières dangereuses et de dispositions particulières. On couvrira également l'aspect de l'harmonisation avec le SGH et on tentera de simplifier les exigences en matière de transport aérien dans la partie 12.

Linda a réitéré son invitation à l'industrie à se faire entendre par les organismes de réglementation. « Si nous ne savons pas où se situent les problèmes, nous ne pouvons pas les régler », a-t-elle expliqué. Elle les a aussi invités à se prononcer lorsqu'il y a des choses qu'ils trouvent particulièrement intéressantes. En outre, elle a reconnu que le rythme du système de réglementation était trop lent et qu'il n'était pas bon pour le Canada d'être en retard par rapport aux autres, mais que, malheureusement, il ne semblait pas y avoir beaucoup de choses qu'on puisse faire pour amener Ottawa à changer ses pratiques au chapitre de la réglementation. Il est évident que ce point irrite l'industrie.

Linda a expliqué qu'instaurer de nouveaux règlements ne consistait pas simplement à adopter des points sur lesquels l'ONU a statué. Son bureau doit notamment gérer des

appels et des nouvelles technologies, répondre à des rapports d'enquête sur des incidents et faire appliquer la loi. En ce moment, il doit entre autres évaluer la possibilité de réglementer le transfert de permis. Linda a toutefois précisé que dans ce domaine, le chemin à parcourir allait être cahoteux et que les permis devaient être utilisés, autant que possible, pour répondre et intervenir rapidement lorsque des événements surviennent. Plus les différentes parties concernées pourront se consulter de façon informelle et plus le texte qui apparaîtra dans la partie I de la *Gazette du Canada* ressemblera à la règle finale qu'on trouvera dans la partie II.

Linda a terminé son allocution en parlant du cas particulier du transport aérien. La réglementation sur le TMD dans le cas du transport aérien international tire sa source de l'OACI L'Organisation prévoit des exceptions pour le transport sur la scène nationale. Comme Linda l'a rappelé aux délégués, le Canada est un vaste pays et le transport aérien à l'intérieur de nos frontières est différent de celui aux Pays-Bas, par exemple.

Le transport maritime

Après une brève pause-café, les délégués ont eu un autre choix à faire. Ils ont dû opter pour un des trois ateliers offerts à ce moment. Dans sa présentation, **Josée Lamoureux**, qui occupe le poste de conseillère principale au sein de Transports Canada pour le Programme canadien des substances nocives et potentiellement dangereuses, a décrit le long et tortueux processus qui mènera à la mise en œuvre à grande échelle des programmes d'intervention en cas d'incidents dans lesquels on retrouve du HNS ainsi que des exigences à cet égard. Elle a parlé de la quantité de HNS transportée par voie maritime, qui ne cesse d'augmenter, de la vaste gamme de produits concernés, du nombre d'incidents rapportés internationalement et de la menace grandissante de déversement de tels produits dans les eaux canadiennes. Cette combinaison de facteurs a pour effet d'encourager le gouvernement à établir des règles et de faire en sorte que le Canada ait la capacité nécessaire pour intervenir lorsqu'un incident survient dans lequel un navire transportant du HNS.

Diverses études qui ont été effectuées ont mené à la création du Régime maritime d'intervention d'urgence chimique (RMIUC) en 1994. Ce régime a par la suite été abandonné, mais ses sept principes fondamentaux continuent à servir de balises dans le domaine. Les sept principes sont les suivants :

- (a) Le pollueur paie la note.
- (b) L'utilisateur intervient.
- (c) Les coûts assumés par le gouvernement devraient être minimaux.
- (d) Le système doit être impartial et équitable.
- (e) Le système doit utiliser les ressources naturelles existantes.

(f) Il devrait s'harmoniser avec les régimes internationaux.

(g) Il devrait aussi s'harmoniser avec les autres régimes nationaux.

Le Canada a joué un rôle actif dans l'élaboration du protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS 2000), et il est l'un des signataires du texte de loi final, qui oblige les parties à établir un régime national. Il travaille aussi dans le but de ratifier la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (Convention SNPD), qui couvre les notions de responsabilité et d'indemnisation.

Le protocole ne précise pas à quelles substances s'applique la définition de HNS. Il ne fait qu'exclure particulièrement celles auxquelles on fait référence à l'annexe I de la *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL). En plus de couvrir les cargaisons de produits chimiques « évidents », il couvre aussi le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel liquéfié (GNL), les matières radioactives, les explosifs et certaines substances transportées en vrac sous forme sèche. Cette gamme de produits fait en sorte qu'il est difficile d'établir des dispositions en ce qui a trait aux interventions, a expliqué Josée. Alors que les réactions à prévoir sont les mêmes pour la plupart des cargos qui transportent du pétrole, elles varient dans le cas des navires qui transportent du HNS en raison de toute la gamme de propriétés chimiques et physiques en cause. Cela signifie qu'au moins 6 000 substances devront être évaluées individuellement avant que l'on puisse établir des exigences appropriées en ce qui a trait aux interventions. De toute évidence, le processus sera excessivement complexe. Un certain nombre d'entités devront coopérer et les lois et les règlements devront être harmonisés.

Une personne dans l'auditoire s'est plainte, indiquant que les ports avaient déjà des exigences en ce qui a trait à la planification des interventions dans le cas des cargaisons de HNS. Josée a confirmé que c'était effectivement le cas pour certains ports et que ces ports devaient mettre leurs exigences en application. Elle a toutefois précisé qu'il n'était pas encore obligatoire d'avoir de telles exigences, mais qu'il devrait y avoir une certaine harmonisation une fois que le protocole sera entré en vigueur.

Après une longue journée passée dans les salles de conférence, les participants ont été conviés à un cocktail, dans le cadre duquel ils ont eu l'occasion de prendre un verre ou deux. Ils ont ensuite eu l'occasion d'explorer le quartier du marché By à Ottawa en autobus, dans lequel on trouve des restaurants présentant toute une variété de cuisines différentes. Une autre journée de conférences bien remplie attendait les participants le lendemain. Cette deuxième journée du congrès sera décrite dans le prochain numéro du **Bulletin**.



ALERTE

Transport de génératrices à moteur diesel

Le transport d'une génératrice à moteur diesel implique le transport de marchandises dangereuses : du carburant diesel (à moins que le réservoir n'ait jamais été utilisé) et un accumulateur électrique. Plusieurs utilisateurs de génératrices semblent croire que le transport des marchandises dangereuses nécessaires à l'opération d'une génératrice n'est pas réglementé mais il n'en est rien. Le transport de grandes quantités de carburant peut représenter des risques, et ces risques sont encore plus importants si le réservoir de carburant utilisé n'est ni homologué ni soumis à des essais et à des inspections périodiques. Le transport de ces marchandises dangereuses doit se faire selon le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Le transport d'un grand contenant dont la capacité est supérieure à 450 litres de diesel est soumis au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et le réservoir utilisé doit donc être conforme à la Partie 5 du *Règlement*. Le transport d'un réservoir de diesel dont la capacité est de 450 litres ou moins (petit contenant) est exempté selon l'article 1.33 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour les véhicules routiers, ferroviaires et les navires au cours d'un voyage intérieur.

Il existe plusieurs options pour la sélection d'un réservoir de diesel d'une capacité supérieure à 450 litres. Un article par M. Zenon Lewycky, intitulé « Carburant diesel dans les citernes amovibles hors normes – Expiration du permis », publié dans l'édition de l'automne 2004 du Bulletin de nouvelles, décrit les options qui existaient lors de sa rédaction (<http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/automne2004.htm>).

Depuis 2004, le Permis de niveau de sécurité équivalent numéro SH 6216 a expiré et une nouvelle spécification pour les citernes amovibles a été développée : la spécification TC 44. Cette nouvelle spécification a été conçue pour le transport de carburant dans des citernes amovibles non cylindriques. Cette spécification sera incluse dans la norme CSA 620.

Les grands contenants suivants peuvent être utilisés pour le transport du diesel :

Volume du contenant	Contenant prescrit	Contenants optionnels	Date butoir pour contenants optionnels
Entre 450 L et 3 000 L	GRV de transport conforme à la norme de l'ONU selon CGSB-43.146 ou TC 306, TC 406 selon la norme CSA B620.	GRV de code 31A et 31B, TC 57 et ULC/ORD C142.13, tous construits avant 2003.	1 ^{er} janvier 2010 selon ULC/ORD C142.13 et S.O. pour les autres.
		Citerne non normalisée construite avant 2003 éprouvée et marquée en fonction de l'exigence particulière no 5(b) de la norme CSA B621.	1 ^{er} janvier 2010
Plus de 3 000 L	TC 306, TC 406 ou TC 44*selon la norme CSA B620.	ULC/ORD C142.13, construits avant 2003.	1 ^{er} janvier 2010
		Citerne non normalisée construite avant 2003 éprouvée et marquée en fonction de l'exigence particulière no 5(b) de la norme CSA B621.	1 ^{er} janvier 2010

* Des citernes non cylindriques d'un volume supérieur à 3 000 litres peuvent être construites selon la spécification TC 44. Puisque la spécification TC 44 n'est pas incluse dans la norme CSA B620 citée dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, il est nécessaire d'obtenir un Permis de niveau de sécurité équivalent (<http://www.tc.gc.ca/tmd/permis/menu.htm>) pour la construction de citernes amovibles selon cette spécification.

Il n'existe aucune exemption permettant de transporter un grand contenant de diesel n'étant pas inclus dans le tableau de gauche, à moins que ce contenant ne soit vidé, nettoyé ou purgé. Une génératrice munie d'un réservoir de diesel de plus de 450 litres et ne figurant pas au tableau ci-dessus ne peut donc pas être transportée, à moins que son réservoir ne soit vidé, nettoyé ou purgé afin qu'aucun danger ne soit présent dans le contenant.



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



Fertilizer Safety & Security Council
Conseil de la sécurité en fertilisation

Le Guide des Mesures d'Urgence 2008 est maintenant disponible.
Une liste complète des distributeurs est disponible à la page Web suivante :
<http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/guide-2.htm>

Le Guide des Mesures d'Urgence est disponible en version électronique et peut être téléchargé gratuitement de la page Web suivante :
<http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/ergo/ergo.htm>

La version interactive en ligne du GMU2008 est offerte sur le site de CANUTEC à l'adresse suivante : *<http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/guide.htm>*

CANUTEC a également développé une présentation PowerPoint sur l'utilisation du GMU2008 qui peut être téléchargée gratuitement du site suivant :
http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/Ergo/Formation_ppt.htm



Source des appels d'urgence		<h1>CANUTEC</h1> <p>du 1^{er} octobre 2007 au 31 mai 2008</p>	Appels d'urgence par endroit																									
Expéditeur	4		<h3>Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses*</h3> <table> <tr><td>Classe 1 - Explosifs</td><td>2</td></tr> <tr><td>Classe 2 - Gaz comprimés</td><td>76</td></tr> <tr><td>Classe 3 - Liquides inflammables</td><td>79</td></tr> <tr><td>Classe 4 - Solides inflammables</td><td>9</td></tr> <tr><td>Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques</td><td>26</td></tr> <tr><td>Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses</td><td>25</td></tr> <tr><td>Classe 7 - Matières radioactives</td><td>6</td></tr> <tr><td>Classe 8 - Matières corrosives</td><td>132</td></tr> <tr><td>Classe 9 - Produits divers</td><td>12</td></tr> <tr><td>NR - Non réglementées</td><td>86</td></tr> <tr><td>Chargement mixte -</td><td>4</td></tr> <tr><td>Inconnu-</td><td>15</td></tr> </table> <p>* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.</p>	Classe 1 - Explosifs	2	Classe 2 - Gaz comprimés	76	Classe 3 - Liquides inflammables	79	Classe 4 - Solides inflammables	9	Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	26	Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	25	Classe 7 - Matières radioactives	6	Classe 8 - Matières corrosives	132	Classe 9 - Produits divers	12	NR - Non réglementées	86	Chargement mixte -	4	Inconnu-	15	Colombie-Britannique
Classe 1 - Explosifs	2																											
Classe 2 - Gaz comprimés	76																											
Classe 3 - Liquides inflammables	79																											
Classe 4 - Solides inflammables	9																											
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	26																											
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	25																											
Classe 7 - Matières radioactives	6																											
Classe 8 - Matières corrosives	132																											
Classe 9 - Produits divers	12																											
NR - Non réglementées	86																											
Chargement mixte -	4																											
Inconnu-	15																											
Transporteurs	86	Alberta		60																								
Destinataire	3	Saskatchewan		20																								
Services d'incendie	94	Manitoba		9																								
Corps policiers	14	Ontario		128																								
Contracteur Hazmat	9	Québec		71																								
Centre anti-poison	8	Nouveau-Brunswick		5																								
Groupe aide mutuelle	3	Nouvelle-Écosse		10																								
Centre d'urgence	9	Île-du-Prince-Édouard		1																								
Service ambulancier	2	Terre-Neuve-et-Labrador		7																								
Hôpital	13	Yukon		0																								
Laboratoire	5	Territoires du Nord-Ouest	3																									
Gouvernement	39	Nunavut	0																									
Citoyens	42	États-Unis	9																									
Producteurs	4	International	0																									
Distributeur / détail	5																											
Utilisateurs	46																											
Autres	3																											
Nombre d'appels		Appels d'urgence par modes de transport																										
Information	3 800	Routier	98																									
Règlement	1 593	Ferroviaire	56																									
Technique	4 038	Aérien	6																									
Autre	1 009	Maritime	10																									
Total	10 442	Pipeline	1																									
		Non transport	219																									
Appels d'urgence	391	Multimodal	1																									

Passez un bel été !
