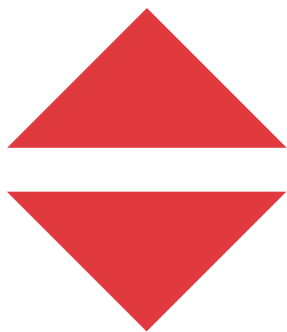


Marchandises
dangereuses



Nouvelles
Nouvelles

ISSN 0828-5039
TP 2711F

AUTOMNE 2003

Vol. 23 N° 1

N° de l'entente 1786407

Trinidés session, treizième législature.
40-41 Elizabeth II, 1991-92

LOIS DU CANADA (1992)

CHAPITRE

Services à acculer
transport des marchandises

Révision de la Loi sur le TMD

PROJET DE LOI C-45

SANCTIONNÉ LE 23 JUIN 1992



Transports
Canada

Transport
Canada



Canada 

Sommaire

- Éditorial3
- CANUTEC célèbre son 25^e anniversaire!3
- En vedette**
- Révision de la Loi sur le TMD4
- Une indication de danger trompeuse?6
- Les obligations d'un transporteur immobile9
- CANUTEC Stats10
- L'emballage extérieur et les normes10
- Programme de radioprotection des transporteurs.....11
- Exigences concernant le plan d'intervention d'urgence (PIU) et les gaz11
- Comité des intervenants du programme de l'aviation civile sur la sensibilisation du public au transport des marchandises dangereuses....12
- Vos véhicules de service transportent-ils des bouteilles à gaz ou autres genres de marchandises dangereuses?13
- Présentation au public de marchandises dangereuses dans des armoires vitrées.....15
- À la recherche de bénévoles15

Le Bulletin de nouvelles est une publication trimestrielle distribuée 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**

Editor

Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)

Production

Rita Simard
(simardr@tc.gc.ca)

Conception graphique

Yvan Meloche
(T8000ASL@tc.gc.ca) ou
(melochy@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

- Michel Cloutier - CANUTEC, Direction générale du TMD
- Raymond Auclair - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
- Jacques Savard - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Stéphane Garneau - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Edgar Ladouceur - Direction de la Conformité et interventions, Direction générale du TMD
- Sonia Lala - Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)
- Roger Lessard - Normes, marchandises dangereuses, Aviation
- Debbie Mayers - Inspecteur TMD - Région des Prairies et du Nord

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.

Points de contact :

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directeur général

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

Affaires réglementaires

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

Conformité et interventions

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

Recherche, évaluation et systèmes

R. Auclair, Directeur 613 990-1139 (auclair@tc.gc.ca)

Lois et règlements

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

Publications: 613 998-1834

Fax: 613 993-5925 et 952-1340

CANUTEC: Renseignements 613 992-4624

Urgence 613 996-6666 Fax 613 954-5101

(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

Dartmouth 902 426-9461 Fax: 902 426-6921

St. John's 709 772-3994 Fax: 709 772-5127

Région du Québec

514 283-5722 Fax: 514 283-8234

Courriel : tmd-tdg.quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

416 973-1868 Fax: 416 973-9907

Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg 204 983-5969 Fax: 204 983-8992

Saskatoon 306 975-5105 Fax: 306 975-4555

Courriel : PNRWeb@tc.gc.ca

Région du Pacifique

New Westminster 604 666-2955 Fax: 604 666-7747

Kelowna 250 491-3712 Fax: 250 491-3710

**Direction générale du transport des marchandises
dangereuses, Transports Canada**

Adresse du site Web – «www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm»

Courriel : TMD@tc.gc.ca

Éditorial

Voici le numéro d'automne 2003 de ce bulletin.

Comme vous le constaterez dans l'article vedette, la Direction générale a entamé la révision de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, que le Parlement a adoptée en 1992. Nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires à cet égard. La démarche et l'échéancier prévus sont précisés à la page 4.

Ce bulletin renferme aussi des articles informatifs aux pages 6, 9 et 10. Ces derniers présentent l'interprétation de la Direction générale à l'égard de plusieurs questions fréquemment posées relatives au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair*.

De plus, je tiens à attirer votre attention sur une nouvelle caractéristique du site Web du TMD à l'intention de toutes les personnes qui reçoivent ce bulletin. Vous pourrez apporter vos propres changements à notre liste de diffusion en visitant notre site Web. Vous trouverez des détails à ce sujet à la page 9.

Enfin, alors que nous nous apprêtons à amorcer une nouvelle année, je tiens à vous offrir mes meilleurs vœux pour 2004!

Renée Major

CANUTEC célèbre son 25^e anniversaire!

par Michel Cloutier

CANUTEC, le Centre canadien d'urgence transport, et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses ont été créés en juillet 1979 pour promouvoir la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses. CANUTEC est chargé de fournir des directives et des données sur les interventions d'urgence à la fois aux intervenants en cas d'urgence et au public canadien.

Même si CANUTEC recevait à l'origine quelques milliers d'appels par an, il en reçoit aujourd'hui plus de 30 000. Chaque appel est enregistré et consigné pour faire l'objet d'un examen et d'une analyse ultérieurs. Chaque incident entraîne également une rapide évaluation des risques de la situation qui dépend de divers facteurs, notamment de la nature des marchandises transportées, de leur emplacement par rapport aux zones peuplées et d'autres paramètres environnementaux.

Pour la santé et la sécurité des Canadiens

CANUTEC s'efforce constamment de mieux servir les Canadiens et de leur offrir de meilleurs outils et renseignements. De fait, CANUTEC offre un programme

d'inscription en vertu duquel les entreprises canadiennes peuvent obtenir l'autorisation d'inscrire le numéro de téléphone d'urgence de CANUTEC accessible 24 heures par jour sur leurs documents d'expédition de marchandises dangereuses. Il s'agit d'un service gratuit offert 24 heures par jour, sept jours par semaine, à l'industrie canadienne. Plus de 6 000 entreprises se prévalent aujourd'hui de ce programme de sécurité essentiel.

Dans le cadre de l'initiative du Gouvernement en direct (GED), CANUTEC procède aujourd'hui à la conception d'un système d'inscription en ligne qui facilitera l'inscription et la mise à jour des renseignements fournis par l'industrie. CANUTEC a également constitué une base de données qui contient plus de 1 million de fiches signalétiques auxquelles ont immédiatement accès les conseillers en intervention d'urgence pour fournir des renseignements et des conseils techniques essentiels aux services d'incendie, de police, d'ambulance et aux services hospitaliers ainsi qu'au public afin de protéger la santé et la sécurité de tous les Canadiens.

Un instrument extraordinaire

En outre, CANUTEC a publié le Guide des mesures d'urgence 2000 (GMU2000) en anglais, en français et en espagnol, et il procède actuellement à la révision du document pour la version nord-américaine de 2004. Le GMU2000 est un guide des mesures d'urgence distribué par Transports Canada aux intervenants en cas d'urgence de l'ensemble du Canada.

Pour que les Canadiens aient plus facilement accès à ce guide précieux, CANUTEC en a conçu deux versions accessibles par voie électronique que l'on peut se procurer sur le site Web de CANUTEC à «www.canutec.gc.ca». Le site Web offre une mine de renseignements, de même que des hyperliens avec l'univers de la gestion des marchandises dangereuses. Transports Canada a tout lieu d'être fier du GMU2000, qui est aujourd'hui utilisé dans quantité de pays du monde et a été traduit dans d'autres langues, notamment le néerlandais, l'allemand, l'hébreu, le hongrois, l'italien, le japonais, le coréen, le polonais, le russe et le turc.

25 ans de professionnalisme et de conscience professionnelle

CANUTEC fêtera bientôt son 25^e anniversaire. C'est incontestablement une occasion qu'il faut célébrer. Deux grands facteurs expliquent le succès de CANUTEC : une vision de gestion de la prestation de service à tous les Canadiens et le professionnalisme et la conscience du personnel de CANUTEC qui vient en aide à tous les Canadiens 24 heures par jour, sept jours par semaine.

CANUTEC est l'un des principaux programmes de sécurité que Transports Canada a institués pour promouvoir la circulation sans danger des voyageurs et des marchandises au Canada, et est un autre exemple de la volonté de Transports Canada de conquérir l'excellence en offrant des *Résultats pour tous les Canadiens et les Canadiennes*.

EN VEDETTE

Révision de la Loi sur le TMD

par Raymond Auclair

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* est une « Loi visant à promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses. »

Un peu d'histoire

La *Loi de 1992 sur le TMD* a reçu la sanction royale le 23 juin 1992. Elle a remplacé l'ancienne Loi sur le TMD de 1980. On a aussitôt commencé la préparation du Règlement sur le TMD; le premier règlement complet est apparu en 1985.

Ces cinq ans nous ont donné bien plus qu'un règlement. Les provinces et les territoires ont permis au fédéral de compiler dans un seul texte, les besoins de tous les niveaux de gouvernement. On en est sorti avec des exigences qui étaient sensiblement les mêmes partout au Canada, parfois mises en application sous juridiction provinciale, parfois sous juridiction fédérale. En pratique, il s'agissait de 13 textes sous juridictions distinctes mais qui, de façon générale, contenaient tous les mêmes exigences.

Aujourd'hui, il y a 14 textes (1 fédéral, 10 provinciaux, 3 territoriaux) qui, par une volonté commune, contiennent les mêmes mots. Il y a quelques exceptions, mais elles sont mineures ou destinées à résoudre des problèmes propres à une région comme, par exemple, les tunnels en Colombie-Britannique et au Québec. De plus, le règlement est harmonisé avec les ententes internationales et permet la réciprocité avec les États-Unis.

Bien que le règlement semble uniforme, l'application de l'ancienne Loi sur le TMD était loin de faire l'unanimité. L'ancienne loi s'appliquait à travers la *Loi nationale sur les transports*. Elle ne pouvait donc toucher que certains modes de transport (air, mer, rail) et des activités inter-provinciales et internationales dans tous les modes.

Devant les tribunaux, on débattait de la validité de l'ancienne loi en se basant sur la constitution, la

charte et des principes généraux du droit comme l'application inégale. Imaginez sur une même route, deux camions identiques transportant sur des centaines de kilomètre la même marchandise dangereuse. Celui qui s'arrêtait avant de traverser une frontière provinciale n'était pas sujet à la loi alors que l'autre, qui ne parcourait qu'un kilomètre de plus, se voyait assujéti à la loi (et à ses punitions) sur tout le parcours.

La révision de 1990-1992, un modèle pour la révision de 2003

La révision de l'ancienne *Loi sur le TMD* a commencé bien avant 1990. Cependant, il était clair, en 1990, que l'ancienne loi était menacée de révocation par les tribunaux et on sentait l'urgence de mener une révision de la loi et de la modifier en conséquence.

Il fallait reconstruire l'autorité sur laquelle reposait le Règlement sur le TMD, lui-même élément important de la collaboration menant au programme canadien sur le TMD. À cause de l'ampleur et de l'importance du problème, il fallait procéder rapidement mais de façon ordonnée.

Le processus

Étape 1 : Découvrir les questions. Une étape caractérisée par une consultation des autorités compétentes (provinces, autres ministères), des inspecteurs, de l'industrie réglementée (expéditeurs, transporteurs, fabricants, utilisateurs, importateurs et exportateurs de marchandises dangereuses), du public et des gens qui le servent (policiers, pompiers, médecins), ainsi que d'autres groupes intéressés (assureurs, environnementalistes). On a identifié plus de cent questions.

Étape 2 : Classer les questions en groupes et en priorité. Au début, on pensait faire une liste de dix questions, puis, à mesure qu'arrivaient les commentaires, on visa le vingt-cinq. On a regroupé des questions semblables et créé des thèmes

(comme la Charte des droits et la Constitution). On a identifié 37 questions qui, il faut l'avouer, ne couvraient pas toutes celles soulevées à l'étape 1.

Étape 3 : Décrire les questions. Les 37 questions ont été regroupées dans un document de consultation d'abord publié dans le *Bulletin de Nouvelles* sur le TMD, puis publié sur l'Internet et adapté en pièce jointe pour la correspondance. On a décrit la perception de chaque question ainsi que des solutions possibles (qui dépendaient forcément de la perception). On invitait les commentateurs sur la perception (a-t-on bien compris la question?) ainsi que sur les solutions proposées (a-t-on une bonne réponse?).

Étape 4 : Inviter la participation. On a envoyé des copies du document de consultation (étape 3) à tous les intéressés, notamment toute personne qui a exprimé un intérêt – quel qu'en soit la raison. Il y a eu des réunions avec le gouvernement de chacune des provinces ainsi qu'avec de nombreuses associations (notamment le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé) pour les aviser du processus. On a fait paraître des annonces dans des revues spécialisées et on a parlé à des journalistes, pour faire passer le message qu'il y avait consultation.

Lorsque les réactions d'un secteur tardaient, on allait les chercher, parfois en écrivant directement aux présidents-directeurs généraux.

Étape 5 : Consultation sur les questions. Les échanges se sont surtout faits par correspondance (le Web n'existait pas et les services de courriels étaient moins bons qu'aujourd'hui). Il y a eu des réunions avec certains groupes (par exemple, certains secteurs de l'industrie, des pompiers, des transporteurs) et avec les ministères et agences gouvernementales. Le téléphone s'est avéré plutôt un moyen supplémentaire qui venait supporter les lettres et les fax. Cette étape fut longue, empiétant sur les étapes 4, 6 et 7.

Étape 6 : Analyser les résultats. Plus de cent commentateurs furent reçus. Quelques-uns ne touchaient qu'à une ou deux questions, la plupart étaient d'ordre général et un bon nombre (plus de vingt) commentaient en détail sur chacune des questions. Il nous a fallu « modifier notre perception » sur certaines questions (par exemple, si notre description d'une question était fautive). Mais en général, les commentateurs proposaient de corriger les solutions. Un indicateur créé pour les besoins laissait voir, en temps réel (au jour le jour) quelles étaient les questions sur lesquelles notre perception et nos solutions semblaient se buter à une plus grande résistance.

Étape 7 : Consulter les experts. Certains commentateurs nous amenaient à chercher l'aide d'experts dans différents domaines. Par exemple, il était commun à l'époque que les gouvernements établissent des fonds d'intervention financés par une taxe spéciale soit sur la fabrication soit sur le transport d'un produit. À cause de nombreux problèmes de mise en œuvre, dont la complexité qu'amènerait l'administration partagée d'un tel fonds dans le domaine du TMD, la proposition fut attaquée de toutes parts. On a finalement rencontré des experts dans le domaine puis on a remplacé la proposition par une exigence de responsabilité financière qui, pour la plupart des usagers, prend la forme d'assurances.

Étape 8 : Prendre les décisions. Une fois l'information en main, il faut prendre les décisions. Les propositions finales firent l'objet de discussions avec les représentants des provinces et des territoires, avec les membres du Comité consultatif sur le TMD et même avec les porte-parole de l'opposition en matière de transport.

Étape 9 : Mettre les décisions en place. Il a fallu préparer un Mémoire au Cabinet décrivant les options ouvertes au gouvernement et dont la rédaction amena des consultations avec les ministères fédéraux. Le Cabinet exigea un projet de Loi, pour lequel il a fallu collaborer avec le ministère de la Justice et préparer des cahiers explicatifs, des discours et des notes pour les deux chambres du Parlement. Il a fallu être présent lors des discussions aux comités parlementaires des deux chambres (d'autres notes et réponses). Enfin, il y a eu le passage de la loi aux deux chambres puis la sanction royale.

On reprend le processus (La révision de 2003 de la Loi de 1992 sur le TMD)

On a promis, lors du passage de la *Loi de 1992 sur le TMD*, d'en faire une révision après dix ans. Au début de l'an 2002, les questions de sûreté en TMD occupaient tous les esprits. Il a été impossible de déclencher le processus avant l'été 2003.

Certes, il y a eu une révision de la loi (et du programme en TMD) depuis les événements du 11 septembre 2001, touchant l'autorité de la loi en matière de sûreté.

Quant à la révision plus générale de la *Loi de 1992 sur le TMD*, il n'y a pas le même sentiment d'urgence qui existait en 1990. La loi ne touche maintenant que

les questions de sécurité publique et semble bien établie en vertu de l'autorité légale en matière criminelle de la Constitution du Canada. Toutes les provinces et tous les territoires ont des lois en place sur le TMD, ce qui permet de dire qu'il n'y a plus de manquement dans la juridiction touchant le TMD (du moins, il n'y a pas, comme il y avait en 1990, de problèmes majeurs pouvant affecter la sécurité publique).

Malgré cela, nous avons l'intention de suivre le même processus (les neuf étapes) qu'en 1990-1992.

L'étape 1 commence

Nous sollicitons des commentaires d'un peu partout pour déterminer les questions touchant la *Loi de 1992 sur le TMD*. Nous avons hâte de voir tout commentaire sur tout domaine pertinent (par exemple, sécurité, sûreté, interaction avec d'autres programmes, redondance, nouvelles technologies). Nous tiendrons compte aussi, à l'étape 2, des commentaires reçus depuis 1992.

Nous vous invitons à commenter de quelle que façon que ce soit, sur n'importe lequel sujet touchant à la *Loi de 1992 sur le TMD* et par n'importe lequel médium. À la lumière de notre expérience des années quatre-vingt-dix, nous savons que les commentaires qui décrivent une question précise en relation avec la loi (une question sur un élément précis de la loi ou sur un élément qui semble manquer dans la loi) et qui offrent une solution au problème, sont les meilleurs. Cependant, il est préférable de faire connaître un problème même sans solution apparente. La consultation et le travail à venir sauront trouver des solutions.

Échéancier proposé

Les commentaires reçus avant la fin décembre 2003 pourraient être intégrés au document préparé à l'étape 3. Nous continuerons d'accepter les commentaires (même les nouvelles questions) après cette date.

Nous espérons compléter l'étape 8 avant la fin décembre 2004.

Pour communiquer avec nous :

Par courriel (la meilleure façon) :
LoiTMD@tc.gc.ca

Par la poste :
Révision de la Loi sur le TMD,
(ASDE) Transport des marchandises dangereuses,
Transports Canada,
330, rue Sparks,
9e étage, Tour C,
Place de Ville,
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Par l'entremise de notre site Web :
«<http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/menu.htm>»

Par téléphone :
1 888 758-9999

Donnez votre nom, votre numéro de téléphone complet avec le code régional, et un résumé du commentaire; nous vous rappellerons.

Une indication de danger trompeuse ?

Une interprétation de la Direction générale de l'article 6 de la
Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

par Jacques Savard

Est-il trompeur d'ajouter des indications de danger-marchandises dangereuses lorsque le Règlement ne le demande pas?

Le Comité d'interprétation est souvent confronté à cette question. Pour y répondre, il faut s'interroger sur la signification de l'expression « trompeuse quant à la nature du danger en cause ou à la conformité aux

normes de sécurité » dans le texte de l'article 6 de la *loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* :

« Il est interdit d'avoir, sur un contenant, sur un moyen de transport ou dans une installation une indication de danger réglementaire trompeuse quant à la nature du danger en cause ou à la conformité aux normes de sécurité. »

Cette disposition a vu le jour lors de la préparation de la Loi de 1992, suite à une pratique dont la Direction générale était informée. Certaines personnes peignaient leurs camions avec quatre plaques danger dans l'éventualité où ils auraient à transporter des marchandises dangereuses un jour. En fait, tous ces camions ne transportaient des marchandises dangereuses que très exceptionnellement et chaque fois qu'ils étaient impliqués dans un incident de la route, les premiers intervenants devaient rechercher les marchandises dangereuses pour s'assurer qu'il n'y avait pas de risque à la sécurité. Beaucoup d'efforts, de temps et d'argent ont ainsi été gaspillés inutilement. L'article 6 a pour but d'interdire une telle pratique.

A. Indications de danger

L'article 6 ne s'applique qu'aux indications de danger qui peuvent être de deux types :

- 1) les indications de danger-conformité, et
- 2) les indications de danger-marchandises dangereuses

Les indications de danger-conformité sont définies dans le Règlement (article 1.4) comme étant :

« Toute information — quels que soient sa forme et son support — placée en évidence sur un contenant ou un moyen de transport pour en signaler la conformité à une norme de sécurité. »

Ce sont les plaques métalliques attestant de la conformité à une norme que l'on appose sur un contenant normalisé. Par exemple, de telles plaques sont apposées sur la plupart des citernes routières transportant des liquides inflammables.

Les indications de danger-marchandises dangereuses, elles, sont définies dans l'article 1.4 comme étant :

« Toute information — quels que soient sa forme et son support — utilisée pour identifier des marchandises dangereuses et pour indiquer la nature du danger qu'elles présentent. »

Ce type d'indication de danger comprend l'appellation réglementaire, le numéro UN, la classe, le groupe d'emballage, le groupe de risque, les étiquettes, les plaques et le nom technique lorsque requis.

L'article 6 de la Loi ne porte donc que sur certaines informations bien définies et non sur tous les éléments requis par le Règlement sur les documents d'expédition ou les contenants.

B. Nature et présence du danger

Une lecture en parallèle des textes français et anglais de l'article 6 de la Loi nous permet de noter une différence entre les deux versions. En anglais, le texte fait référence à la présence et à la nature du danger. Le texte français ne mentionne que la nature du danger. Comment réconcilier cette divergence?

Au Canada, selon l'article 13 de la *Loi sur les langues officielles*, les textes français et anglais ont tous les deux égale force de loi. Aucune version n'a préséance sur l'autre. Ceci implique qu'une interprétation n'est jamais complète sans procéder à une interprétation conjointe des versions françaises et anglaises afin d'y trouver un sens compatible avec les deux versions.

Le cas qui nous intéresse est simple. Il est clair que l'expression française « trompeuse quant à la nature du danger » peut être utilisée pour décrire des cas où il n'y a pas de danger. En conséquence, le texte français peut être compris de la même manière que le texte anglais. Nous pouvons donc retenir pour les fins de cette analyse les sens de présence et de nature du danger en français comme en anglais.

Donc, en vertu de l'article 6 de la loi, une indication de danger peut être trompeuse en regard de la nature ou de la présence d'un danger. Il s'ensuit que lorsqu'une indication de danger indique la présence de marchandises dangereuses à bord d'un contenant ou d'un véhicule et qu'il n'y en a pas, elle est trompeuse quant à la présence du danger.

D'autre part, lorsqu'une indication de danger indique la présence d'une classe de marchandises dangereuses et que c'est une autre classe qui l'est en réalité, l'indication de danger est trompeuse quant à la nature du danger.

Mais lorsqu'une indication de danger signale la présence d'une classe de marchandises dangereuses et qu'une substance de cette classe est bien présente mais en quantité inférieure à la limite prescrite dans le Règlement, l'indication de danger peut-elle encore être trompeuse quant à la présence ou la nature du danger?

C. Nature et présence de danger en fonction des quantités

Pour répondre à cette question, nous devons faire référence à quelques scénarios. Dans le premier, un produit est expédié en vertu d'une exemption qui ne requiert pas l'apposition d'étiquettes. Par exemple le produit est expédié comme quantité limitée sous l'article 1.17 du Règlement ou sous l'exemption

personnelle de l'article 1.15. Dans ces deux cas, comme pour d'autres exemptions, une étiquette n'est pas requise.

Si, pour une raison quelconque, une étiquette pour la classe correspondant au produit est apposée, l'indication de danger devient-elle trompeuse ?

Dans ce scénario, il n'y a pas de méprise possible quant à la nature ou l'existence du danger. Les quantités limitées contiennent bien un produit de la classe indiquée qui, sans l'article 1.17, requerrait des étiquettes de cette classe.

Un scénario semblable impliquant de grands contenants est aussi possible. Par exemple, une boîte de camion qui contient 495 kg de marchandises dangereuses et sur laquelle des plaques sont apposées. Ces plaques sont-elles trompeuses? Non. Par contre, s'il n'y avait que 25 kg dans le camion notre réponse deviendrait oui. Pour comprendre cette apparente contradiction entre les deux réponses, il faut se demander pour qui l'indication de danger se doit de ne pas être trompeuse.

Les indications de danger ont été développées en premier lieu pour aider les premiers intervenants qui s'approchent d'un contenant. Ils doivent être prévenus précisément de l'existence et de la nature du danger. Pour eux, il est impérieux de savoir à quoi ils ont affaire et l'ordre de grandeur du problème auquel ils sont confrontés. Leur stratégie de réponse variera selon la nature et les quantités impliquées.

Les plaques sur les grands contenants comme les camions indiquent aux premiers intervenants à la fois la nature des marchandises dangereuses contenues et l'ordre de grandeur des quantités impliquées. Ils savent que la présence d'une plaque signifie que les marchandises dangereuses transportées dans le véhicule, sont, soit des substances qui requièrent un plan d'intervention d'urgence (PIU), ou des substances présentes en quantité supérieure à 500 kg. Une différence de quelques kilos sur un chargement de 500 kg n'affectera pas le type de réponse qu'ils vont mettre en place.

Par contre, si le camion est vide, ou presque, et que les plaques indiquent une quantité importante, leur évaluation des risques sera faussée et la réponse

sera inutilement exagérée au point où les intervenants pourraient répondre à une intervention où le camion est presque vide avant de répondre à une seconde intervention où le camion est rempli.

Que faut-il penser alors des envois internationaux effectués sous le Code IMDG ou les contenants qui n'ont pas été nettoyés ou neutralisés et sur lesquels on doit garder les plaques en vertu de l'article 4.9 paragraphe (1) du Règlement? Dans ces cas, il faut distinguer entre les grands contenants et les petits. Pour les petits contenants, il ne peut y avoir de méprise puisque les intervenants vont savoir qu'ils ont affaire à de petits contenants et leur réponse sera adaptée à ce niveau de risque.

Pour les grands contenants, le Règlement prévoit la conformité avec le Code IMDG qui stipule que les envois internationaux exigent des plaques sur tout contenant quelle que soit la quantité incluse. Ils savent aussi de la même manière que les grands contenants non purgés et neutralisés (généralement des citernes ou des grands récipients en vrac (GRV)) doivent leurs plaques en vertu de l'article 4.9 paragraphe (1) du Règlement. Il n'y aura pas de surprise de leur part.

Par contre, lorsqu'un camion, dans lequel on ne retrouve pas normalement pas de résidus, porte des plaques et qu'une quantité minimale de marchandises dangereuses s'y trouve, les premiers intervenants risquent d'être méconduits dans leur réponse et les indications de danger apposées sur le véhicule deviendront trompeuses en vertu de l'article 6 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*.

D. Conclusion

Pour être trompeuse, une indication de danger-marchandises dangereuses doit l'être à l'égard des premiers intervenants et ce d'une façon significative et ne pas les induire en erreur sur l'ordre de grandeur des risques présents.



Les obligations d'un transporteur immobile

Une interprétation de la Direction générale de la définition de « transporteur »
dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

par Jacques Savard

Il est courant durant le transport de marchandises qu'un envoi nécessite plusieurs transporteurs. Ces changements interviennent lors d'un changement de mode de transport (par exemple d'un navire vers des transporteurs routiers ou ferroviaires) mais aussi entre deux segments à l'intérieur d'un même mode.

Par exemple, un camionneur pourrait laisser sa cargaison dans un endroit surveillé (par exemple un terminal ou un entrepôt) où un second transporteur en prendrait possession pour poursuivre l'acheminement.

Lorsque le paragraphe 3.10(2) du Règlement s'applique, est-ce que la personne responsable de l'endroit surveillé devient l'« expéditeur », le « transporteur » ou autre en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ?

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été conçu de telle façon qu'en tout temps, une personne au Canada soit responsable des marchandises dangereuses « en transport ». C'est ce principe qui donne son sens au paragraphe 3.2(3) du Règlement. Celui-ci précise que :

« Les marchandises dangereuses en transport sont en possession du transporteur depuis le moment où celui-ci en prend possession en vue de les transporter jusqu'au moment où une autre personne en prend possession. »

Ainsi, si le premier transporteur abandonne sans surveillance sa cargaison sur un terrain vague ou autre endroit sans surveillance, il en garde la possession et en reste responsable. Par contre, s'il laisse sa cargaison dans un endroit surveillé, quelqu'un d'autre en prend possession. C'est le gardien du lieu.

Le gardien, en prenant possession des marchandises dangereuses « en transport », devient lui-même un transporteur. En effet, la définition de « transporteur » à l'article 1.4 du Règlement nous dit qu'un transporteur est une :

« personne qui, à titre onéreux ou gratuit, a la possession de marchandises dangereuses pendant qu'elles sont en transport. »

En tant que transporteur, même s'il devient un « transporteur immobile » le gardien des marchandises doit rencontrer toutes les responsabilités d'un transporteur décrites dans le Règlement. Par exemple, il lui est interdit de prendre possession de marchandises dangereuses à moins d'avoir le document d'expédition pour ces marchandises dangereuses. Il doit transmettre ces documents au transporteur qui vient en

prendre possession. Il doit garder les documents d'expédition aux endroits prévus au Règlement. Par contre, il bénéficie aussi de tous les avantages dont peuvent bénéficier les autres transporteurs comme le transfert électronique des documents (paragraphe 3.1(2)), le remplacement des documents (paragraphe 3.2(7)), etc.

Il est à noter que dans le cas de transfert de cargaison provenant d'un pays étranger et se dirigeant vers une autre destination à l'extérieur du Canada, ce « transporteur immobile » devient aussi un « importateur » en vertu de la définition d'« importer » dans la Loi alors qu'il est en possession des marchandises :

« Importer au Canada; la présente définition **visé également le transport de marchandises provenant de l'étranger et se dirigeant vers une autre destination**, sauf lorsqu'il s'effectue par navire ou aéronef non immatriculé au Canada. »

En tant que transporteur/importateur, la personne qui garde des marchandises dangereuses expédiées dans les concentrations ou des quantités requérant l'enregistrement d'un plan d'intervention d'urgence (PIU) sera aussi responsable de posséder un tel plan en vertu de l'article 7.1.

DU NOUVEAU POUR LES ABONNÉS!

À compter d'aujourd'hui, les abonnés au Bulletin de nouvelles du Transport des marchandises dangereuses seront en mesure de modifier eux-mêmes la liste de diffusion en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante :
«<http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>»

Cliquez simplement sur **BULLETIN DE NOUVELLES, DEMANDE** puis choisissez l'une des options suivantes : **NOUVEL ABONNEMENT, MODIFIER L'ABONNEMENT** ou **ANNULER L'ABONNEMENT**. De plus, le site compte une option supplémentaire. En effet, si vous souhaitez réduire le nombre de copies papier et les remplacer par un avis électronique lorsque que le dernier bulletin est disponible en ligne, vous n'aurez qu'à sélectionner **NOUVEL ABONNEMENT**. N'oubliez pas d'annuler votre abonnement si vous recevez actuellement la copie papier.

L'emballage extérieur et les normes

Une interprétation de la Direction générale du paragraphe 5.12(1)
du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

par Jacques Savard et Stéphane Garneau

Le paragraphe 5.12(1) du Règlement requiert que les marchandises dangereuses incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 transportées dans un petit contenant soient transportées dans un contenant normalisé UN sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.146-2002 ou à la norme CGSB-43.150-97.

Une question se pose quant à l'application de cette disposition lorsqu'un emballage normalisé est placé dans un autre emballage. Le second emballage doit-il être normalisé aussi? Si oui, doit-on poursuivre ce raisonnement pour tous les niveaux de suremballage? La réponse de la Direction générale à cette question est assez simple.

Une fois que les marchandises dangereuses sont emballées de la façon prescrite par la norme dans un petit contenant normalisé UN approprié, les exigences du paragraphe 5.12(1) sont satisfaites. Des contenants de suremballage normalisés ne sont donc pas requis puisque la condition fondamentale stipulée par le paragraphe 5.12(1) est rencontrée. Plusieurs paquets (package)

conformes à la norme CGSB43.150 et/ou plusieurs grands récipients pour vrac (GRV) remplis et obturés selon la norme CGSB43.146 peuvent ainsi être mis ensemble dans un emballage plus grand pour fin de consolidation sans que l'emballage extérieur n'ait besoin d'être un emballage UN.

Il faut se méfier cependant. Certaines règles d'emballage exigent un emballage plus complexe qu'un emballage simple. Ce sont des emballages comme les emballages combinés, les emballages composites ou les GRV composites. Les emballages combinés sont constitués par un ou plusieurs emballages intérieurs assujettis dans un emballage extérieur; par exemple quatre bouteilles de quatre litres en plastique à l'intérieur d'une caisse en carton dur. Lorsque des emballages combinés sont utilisés ou requis (par exemple pour des matières infectieuses), afin de rencontrer les exigences de la norme, il faut que l'emballage complet soit soumis à une épreuve de performance en utilisant les emballages intérieurs et extérieurs qui seront utilisés pour le transport.

Nombre d'appels

Technique	8 073
Règlement	4 470
Information	10 034
Autre	4 804
Total	27 381

Appels d'urgence 732

Source des appels d'urgence

Services d'incendie	209
Corps policiers	50
Contracteur Hazmat	15
Transporteurs	251
Utilisateurs	53
Producteurs	9
Gouvernement	37
Citoyens	38
Centre R.E.	17
Contrôle de l'empoisonnement	16
Hôpital	11
Autres	12



du 1er janvier 2003 au 30 octobre 2003

Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses

Classe 1 - Explosifs	4
Classe 2 - Gaz comprimés	167
Classe 3 - Liquides inflammables	194
Classe 4 - Solides inflammables	27
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	44
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	54
Classe 7 - Matières radioactives	10
Classe 8 - Matières corrosives	255
Classe 9 - Produits divers	1
NR - Non réglementées	52
Chargement mixte -	13
Inconnu -	42

Appels d'urgence par endroit

Colombie-Britannique	82
Alberta	105
Saskatchewan	19
Manitoba	25
Ontario	247
Québec	159
Nouveau-Brunswick	19
Nouvelle-Écosse	18
Île-du-Prince-Édouard	2
Terre-Neuve	3
Territoires du Nord-Ouest	2
Yukon	0
Nunavut	0
États-Unis	40
International	2

Appels d'urgence par modes de transport

Routier	201
Ferroviaire	188
Aérien	12
Maritime	7
Pipeline	0
Non transport	323
Multimodal	1

Programme de radioprotection des transporteurs

par Sonia Lala

Lorsque la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) a mis en application le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires* en mai 2000, les transporteurs de matières radioactives se sont vus imposer deux nouvelles exigences : 1) l'article 15(7) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires* exige que les transporteurs mettent en œuvre et maintiennent des procédures de travail, et 2) l'article 18(1) exige que les transporteurs élaborent et mettent en œuvre un programme de radioprotection. Une exonération relative à ces deux exigences a été accordée jusqu'au 31 mai 2004. La CCSN tient à informer les transporteurs que ce délai ne sera pas prolongé et que ces exigences prendront effet à compter du 1^{er} juin 2004.

La CCSN favorise une approche axée sur le risque dans le cadre de l'élaboration d'un tel programme. La Commission définit trois catégories de risque fondées sur la dose à laquelle les travailleurs du transport peuvent être exposés : risque faible, moyen et élevé. Les transporteurs dont les employés ont peu de chances d'être exposés à une dose annuelle supérieure à 1 mSv font partie de la catégorie à risque faible, ceux

dont la dose annuelle est supérieure 1 mSv et inférieure à 5 mSv font partie de la catégorie à risque moyen; et ceux dont la dose annuelle est supérieure à 5 mSv font partie de la catégorie à risque élevé.

Dans le cas des transporteurs de la catégorie à risque faible, les éléments de base d'un programme de radioprotection peuvent être compris dans les procédures de travail requises aux termes de l'article 15(7) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires*. Ils ne sont pas tenus d'avoir un programme de radioprotection distinct des procédures. Toutefois, il incombera aux transporteurs à risque élevé d'avoir un programme de radioprotection détaillé et complet.

La CCSN est à rédiger un document d'orientation qui aidera les transporteurs à élaborer un programme de radioprotection pour le transport des matières radioactives.

Un avis paraîtra dans le prochain bulletin de nouvelles. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer avec Robert Irvine, Commission canadienne de sûreté nucléaire, en composant le 613 995-1491 ou en écrivant à l'adresse suivante : irviner@cnsccsn.gc.ca.

Exigences concernant le plan d'intervention d'urgence (PIU) et les gaz

par Edgar Ladouceur

On a récemment posé des questions à l'égard des exigences de la Partie 7 du *Règlement sur le TMD – Plans d'intervention d'urgence (PIU)*. Les questions portent sur les résidus (gaz) de classe 2 dans les contenants que retournent les clients, plus particulièrement ceux des États-Unis.

Les exigences actuelles concernant le PIU pour les marchandises dangereuses de classe 2 reposent sur la capacité du contenant lui-même, plutôt que sur le seuil de masse ou de volume des résidus de marchandises dangereuses que contient le contenant. Par exemple, lorsqu'il s'agit de chlorure de vinyle, la capacité limite du contenant pour laquelle il faut disposer d'un PIU est de 3000 L; dans le cas de chlore, de dioxyde de soufre et d'oxyde d'éthylène, la capacité limite du contenant est de 500 L; dans le cas du sulfure d'hydrogène, cette limite est de 0.

Lorsque des contenants de résidus de marchandises de classe 2 pour lesquelles il faut avoir un PIU sont retournés au Canada, il incombe à l'expéditeur (dans ce cas la personne qui importe des marchandises dangereuses au Canada) de veiller à ce que le transporteur ait en sa possession un document d'expédition sur lequel figure un numéro de référence et son numéro de téléphone d'activation.

À moins que le client américain ne connaisse les exigences concernant le PIU, l'information requise peut ne pas être inscrite sur les documents d'expédition fournis au transporteur. Par conséquent, il est important que les importateurs canadiens veillent à ce que les clients américains qui retournent des contenants de résidus de marchandises dangereuses de classe 2 connaissent les exigences relatives au PIU aux termes du *Règlement sur le TMD*.

Comité des intervenants du programme de l'aviation civile sur la sensibilisation du public au transport des marchandises dangereuses

par Roger Lessard

Chaque jour, des produits définis comme étant des marchandises dangereuses sont transportés au Canada. Il est essentiel que le public, le gouvernement et l'industrie travaillent continuellement à la réduction des risques impliqués dans le transport de ces marchandises grâce à l'application de pratiques sécuritaires.

De nombreux articles couramment utilisés dans la vie de tous les jours dans la salle de bains, la cuisine et le garage, comme passe-temps ou au travail, peuvent sembler inoffensifs. Cependant, en raison de leurs propriétés chimiques ou physiques, ils peuvent s'avérer très dangereux lorsqu'ils sont transportés par voie aérienne. En règle générale, les passagers n'ont pas le droit de transporter des marchandises dangereuses à bord d'un aéronef à même leurs bagages à main ou dans les bagages enregistrés. Cependant, il peut se produire des incidents et des accidents causés par des marchandises dangereuses contenues dans les bagages à main et les bagages enregistrés, ou encore envoyés sans avoir été déclarés :

- Le contenu d'un distributeur de savon contenant de l'acide (liquide pour le nettoyage de drain) a fui lors de l'ouverture d'un compartiment de rangement supérieur après l'arrivée à l'aéroport. Deux passagers ont été transportés à l'hôpital pour des blessures au troisième degré. Trois membres de l'équipage de bord, le directeur du service à la clientèle de l'aéroport et un auxiliaire médical ont été incommodés par les émanations et ont été hospitalisés. Avant d'avoir pu être nettoyé, le liquide a causé des dommages aux compartiments de rangement supérieur, aux sièges, au plancher et aux bagages rangés dans la soute.
- Un liquide inflammable non déclaré dans les bagages d'un passager s'est enflammé par mégarde dans un casier à fret d'un DHC-6 Twin Otter 300, causant un incendie en vol. Les deux membres de l'équipage ainsi que les 13 passagers ont péri.
- En raison d'une pile de neuf volts mise en court-circuit contre un morceau de métal, la valise d'un pilote a surchauffé, et une explosion s'est produite dans le compartiment à bagages du Cessna 182.
- Un incendie a pris naissance en vol dans la soute à fret d'un DC-9 quand un contenant en fibre déclaré de façon inadéquate renfermant cinq gallons de peroxyde d'hydrogène à 50 p. 100 et 25 livres d'agent corrosif s'est mis à fuir pendant le vol. Juste avant l'atterrissage, de la fumée a commencé à envahir la cabine des passagers.

La division des Normes relatives aux marchandises dangereuses, Aviation civile à Transports Canada est responsable de l'élaboration et de la mise en oeuvre du programme de l'Aviation civile sur la sensibilisation du public au transport des marchandises dangereuses. Introduit en 1998, le programme a été soumis à un examen extensif en 2000-2001 afin de le faire correspondre au cadre de sécurité de l'Aviation civile, Vol 2005 : « Notre raison d'être est la sécurité aérienne ». La division des Normes relatives aux marchandises dangereuses a donc sollicité l'appui de divers organismes du gouvernement et de l'industrie afin de mettre sur pied le comité des intervenants du programme de l'aviation civile sur la sensibilisation du public au transport des marchandises dangereuses.

En choisissant les participants pour ce comité, on s'est rendu compte que le gouvernement et l'industrie veillent avec un intérêt dévolu à ce que l'on encourage le public à transporter de façon sécuritaire les marchandises dangereuses.

Le comité des intervenants du programme de l'aviation civile sur la sensibilisation du public au transport des marchandises dangereuses, composé de membres du gouvernement et de l'industrie, a tenu sa première réunion les 9 et 10 juin 2003. Pendant cette réunion, le mandat a été mis au point, des groupes cibles ont été établis, un plan stratégique a été adopté et un partenariat stratégique a été élaboré.

Au cours des réunions ultérieures, le comité sera responsable de :

- l'élaboration d'un plan stratégique;
- l'accès aux partenariats stratégiques;
- la définition des besoins;
- l'établissement et la ré-évaluation des buts;
- l'inventaire d'outils de communication;
- l'évaluation des résultats;
- l'intégration des capacités en matière de sensibilisation par l'optimisation, l'établissement de réseaux et le partage des connaissances spécialisées;
- la participation des intervenants stratégiques;
- la mise en oeuvre de la diffusion efficace, opportune et économique de l'information;
- l'élaboration de mécanismes de collecte de données à court et à long terme.

Si vous désirez en apprendre davantage au sujet du comité, veuillez communiquer avec Roger Lessard, au 613 991-3988 ou à lessaro@tc.gc.ca.

Vos véhicules de service transportent-ils des bouteilles à gaz ou autres genres de marchandises dangereuses ?

À noter : les véhicules de service sont eux aussi assujettis au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*

par Debbie Mayers

Depuis le 15 août 2002, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) s'applique également aux véhicules de service. Un technicien qui conduit un véhicule de service (des fourgonnettes et des camions fermés) avec à son bord des produits réfrigérants, des gaz de soudage, des produits chimiques pour nettoyer les tuyaux ou tout autre produit commun à cette industrie et classés comme marchandises dangereuses et qui ne dispose pas d'un certificat de formation délivré par son employeur (ou lui-même s'il est travailleur autonome) ainsi qu'un document d'expédition sera en situation de non-conformité à l'égard du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Un répartiteur qui affecte des tâches comportant des marchandises dangereuses, un employé d'entrepôt qui déplace ces marchandises ou un employé de bureau qui prépare les documents doivent posséder une formation.

Que sont des marchandises dangereuses ?

Il y a neuf classes de marchandises dangereuses énumérées à l'annexe 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. La majorité des véhicules de service pourraient probablement transporter des marchandises appartenant à certaines des classes suivantes : la classe 2, Gaz (gaz comprimés, liquéfiés à très basse température ou dissous sous pression) laquelle se divise en trois parties – 2.1, 2.2, ou 2.3 (gaz réfrigérants appartenant soit à la classe 2.1 ou 2.2, selon le gaz, alors que l'oxygène et l'azote appartiennent à la classe 2.2); la classe 3, Liquides inflammables; ou la classe 8, Substances corrosives. En outre, on attribue à chaque marchandise dangereuse un « numéro UN », lequel comprend les lettres « UN » suivies de quatre chiffres et de l'appellation réglementaire.

De quelle façon le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* s'applique-t-il aux véhicules de service ?

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* prévoit des exemptions partielles aux exigences réglementaires. Ces exemptions figurent soit à la partie 1, Cas spéciaux, ou à l'annexe 2, Dispositions particulières, et **ne s'appliquent que si l'ensemble des conditions** relatives aux exemptions partielles sont respectées. Vous trouverez ci-dessous les exemptions

partielles s'appliquant aux véhicules de service et où elles figurent dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :

Dispositions particulières, (DP) 42 (annexe 2) :

- Cette exemption partielle vise **uniquement** les six marchandises dangereuses de classe 2 suivantes et ce, si **l'ensemble des conditions** énumérées ci-dessous sont respectées :
 - o Acétylène; air comprimé; argon comprimé; méthylacétylène et propadiène en mélange stabilisé; oxygène comprimé; et propane. *Prenez NOTE que cette exemption NE s'applique à AUCUN gaz réfrigérant ou à l'azote.*
- Il ne peut y avoir plus de cinq contenants (cylindres)
- La masse brute de marchandises dangereuses est inférieure ou égale à 500 kg;
- Les étiquettes apposées sur les contenants (cylindres) sont visibles de l'extérieur du véhicule. (*Cela signifie que les cylindres peuvent être dans la boîte d'une camionnette, à condition que les étiquettes des marchandises dangereuses apposées sur les cylindres soient visibles de l'extérieur de la camionnette.*) *Ainsi, si vous transportez l'un des six gaz susmentionnés et que TOUTES les conditions énumérées sont respectées, vous n'êtes pas tenu d'avoir en votre possession la documentation, d'avoir une formation, ou d'apposer une plaque sur le véhicule.*

1.16 (partie 1) : Exemption : 500 kg

Cette exemption partielle s'applique à la majorité des véhicules de service. Prenez note que les cylindres doivent répondre à des spécifications approuvées et doivent régulièrement faire l'objet d'une requalification. En outre, les étiquettes portant le numéro « UN » et l'appellation réglementaire des marchandises dangereuses doivent être apposées sur le contenant/colis/cylindre, et il faut avoir reçu une formation pour cette exemption partielle. N'oubliez pas que pour se prévaloir de cette exemption, toutes les conditions ci-dessous doivent être remplies.

- La masse brute des marchandises dangereuses transportées est inférieure ou égale à 500 kg.

- Toutes les classes de marchandises dangereuses, à l'exception de la classe 2, doivent être dans un ou plusieurs contenants (conteneur ou emballage) chacun ayant une masse brute inférieure ou égale à 30 kg, et ces contenants sont tels que dans des conditions normales de transport, il n'y aura aucun rejet accidentel des marchandises dangereuses.
- Les marchandises dangereuses de la classe 2, gaz doivent être dans un contenant (cylindre) conforme aux exigences de la partie 5, Contenants. Cela signifie que le cylindre a été fabriqué, choisi et utilisé en conformité avec la norme prescrite.
 - o Pour être conforme aux exigences de la partie 5 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, le cylindre doit répondre à des spécifications approuvées et ne pas dépasser la période de requalification prescrite. Le genre de mise à l'essai et sa fréquence varient en fonction du gaz contenu et de la construction du cylindre. Seule une entreprise inscrite auprès de Transports Canada peut inspecter et requalifier les cylindres. Consultez la rubrique « Récipients » du site Web de TMD pour connaître les « installations agréées ».
 - o Prenez note qu'il est interdit à quiconque de remplir un cylindre qui ne « respecte pas les normes » - c'est-à-dire que le cylindre ne peut servir au-delà de la date de requalification. Parfois, les fabricants apposent la fréquence des mises à l'essai directement sur le collier des cylindres. Il s'agit d'une information précieuse, mais la fréquence des mises à l'essai varie en fonction du contenu du cylindre. On a découvert qu'un bon nombre de cylindres contenant des gaz réfrigérants et servant à la récupération de tels gaz dépassent de beaucoup la date à laquelle il faut procéder à une mise à l'essai – ce qui constitue une infraction de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement. Les agents réfrigérants récupérés sont considérés avoir un effet corrosif sur le cylindre, et les cylindres utilisés pour ces gaz doivent faire l'objet d'une requalification à une fréquence accrue.
- Les marchandises dangereuses sont accompagnées d'un document d'expédition ne devant indiquer que la classe primaire des marchandises dangereuses, à la suite de la mention « Classe », et le nombre total de contenants (colis/contenant/cylindre), à la suite de l'expression « nombre de contenants »;
 - o Par exemple:
 - Classe 3, , nombre de contenants, 1
 - Classe 2.1, , nombre de contenants, 2
 - Classe 2.2, , nombre de contenants, 3
 - Classe 8, , nombre de contenants, 1
- L'étiquette des marchandises dangereuses, laquelle inclut le numéro « UN » et l'appellation réglementaire, est apposée sur le contenant (colis/contenant/cylindre);
- La personne qui transporte les marchandises dangereuses a reçu une formation conforme à la partie 6, Formation.
 - o Il appartient à l'employeur de délivrer à son employé un certificat de formation contenant l'information pertinente. La formation doit être adéquate et porter sur les tâches qu'effectue l'employé. Vous trouverez sous la rubrique « Formation » du site Web du TMD la liste des organismes de formation et l'exemple d'un certificat de formation. N'oubliez pas que Transports Canada NE certifie AUCUN des organismes de formation énumérés. Vérifiez donc les connaissances de l'organisme en posant des questions pour déterminer si les employés connaissent certaines des exigences qui s'appliquent à vos besoins et qui sont abordés dans le présent article. La validité d'un certificat de formation est de trois ans.
- NOTA : L'article 1.16 NE peut PAS être utilisé pour :
 - o Presque toutes les marchandises de la classe 1, Explosifs
 - o La classe 2.1, Gaz inflammables, qui sont dans une bouteille à gaz dont la capacité en eau est supérieure à 46 litres.
 - o La classe 2.3 (gaz toxiques)
 - o Certaines marchandises dangereuses de la classe 4, 5.2 et 6.1
 - o La classe 6.2, Matières infectieuses; la classe 7, Matières radioactives

Quelles sont les pénalités en cas de non-conformité ?

L'article 33 de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* précise les conséquences découlant de la non-conformité. Aux termes de la Loi et son règlement, chaque personne peut se voir imposer une amende maximale de 50 000 \$ par jour pour la première infraction, et jusqu'à 100 000 \$ pour chaque récidive. Toutefois, l'article 1.13 (précautions voulues) de la partie 1 stipule qu'« est disculpé de toute infraction celui qui établit qu'il a pris toutes les précautions voulues pour se conformer à la Loi ou pour prévenir la commission de l'infraction. »

Pour de plus amples renseignements ou si vous avez des questions à propos de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et son règlement, veuillez communiquer avec les bureaux régionaux ou visiter le site Web du TMD à l'adresse suivante : « www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm »

Présentation au public de marchandises dangereuses dans des armoires vitrées

C'est avec plaisir que nous annonçons l'installation de deux armoires vitrées contenant des exemples de matières dangereuses dans deux aéroports canadiens, soit l'aéroport de Dorval, au Québec, et l'aéroport de Lethbridge, en Alberta. Chacune des armoires contient des maquettes de marchandises dangereuses qui ne devraient pas être transportées pendant un vol, autant dans les bagages de cabine que les bagages enregistrés. Le dépliant intitulé « Certaines choses ont le mal de l'air » (TP 13570) qui vise à sensibiliser les passagers sur les marchandises dangereuses est aussi disponible dans un support fixé à l'armoire.

Nous remercions spécialement les inspecteurs des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires de la Région du Québec et de la Région des Prairies et du Nord, de même que la division des Normes relatives aux marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires à l'Administration centrale pour leur contribution à la réalisation de ce projet.

À la recherche de bénévoles :

Si vous ou votre organisme êtes intéressés par l'élaboration de normes et que vous aimeriez faire partie, à temps partiel, d'une équipe spécialisée de professionnels, le comité de l'ONGC sur le reconditionnement des fûts pour le transport des marchandises dangereuses, CAN/CGSB -43.126-98, sollicite votre participation.

Le comité travaille à ce qu'une norme nationale, portant sur la santé et la sécurité, tienne compte des besoins de l'industrie et du public. La portée de la norme comprend les processus liés à la reconstruction et au reconditionnement des fûts en acier et en plastique, les spécifications des systèmes de gestion de la qualité qui s'appliquent à la reconstruction et au reconditionnement, et les exigences d'enregistrement auprès de Transports Canada.


Les personnes possédant des connaissances relatives à la reconstruction et au reconditionnement des fûts en acier et en plastique peuvent faire partie du comité dans l'une des quatre catégories suivantes : producteurs; utilisateurs, autorités de réglementation et intérêt général.

À titre de membre votant, vous assisterez aux réunions, examinerez la norme et voterez sur les changements proposés. Vos commentaires assureront une représentation équilibrée des

points de vue de l'industrie et la mise à jour de la pratique actuelle de l'industrie, et feront en sorte que l'on vous reconnaisse, vous et votre organisme, comme chefs de file dans votre domaine d'expertise. Vous pouvez également être membre non votant. On vous transmettra les plus récentes ébauches de travail et les comptes rendus des réunions. Vous n'êtes toutefois pas obligé d'assister aux réunions.

Pour devenir membre ou pour obtenir de plus amples renseignements sur ce comité, ou d'autres travaillant actuellement aux normes liées au transport des marchandises dangereuses, veuillez communiquer avec l'agent de l'ONGC suivant :

John Knox
Office des normes générales du Canada
Téléphone : 819 956-7430
Courriel : John.M.Knox@pwgsc.gc.ca



*Au nom de mes
collègues de la
Direction générale
du transport des
marchandises
dangereuses, je voudrais
souhaiter à tous nos
lecteurs et lectrices du
Bulletin de nouvelles un
merveilleux temps des fêtes
et une Bonne Année 2004*