



Transports
Canada

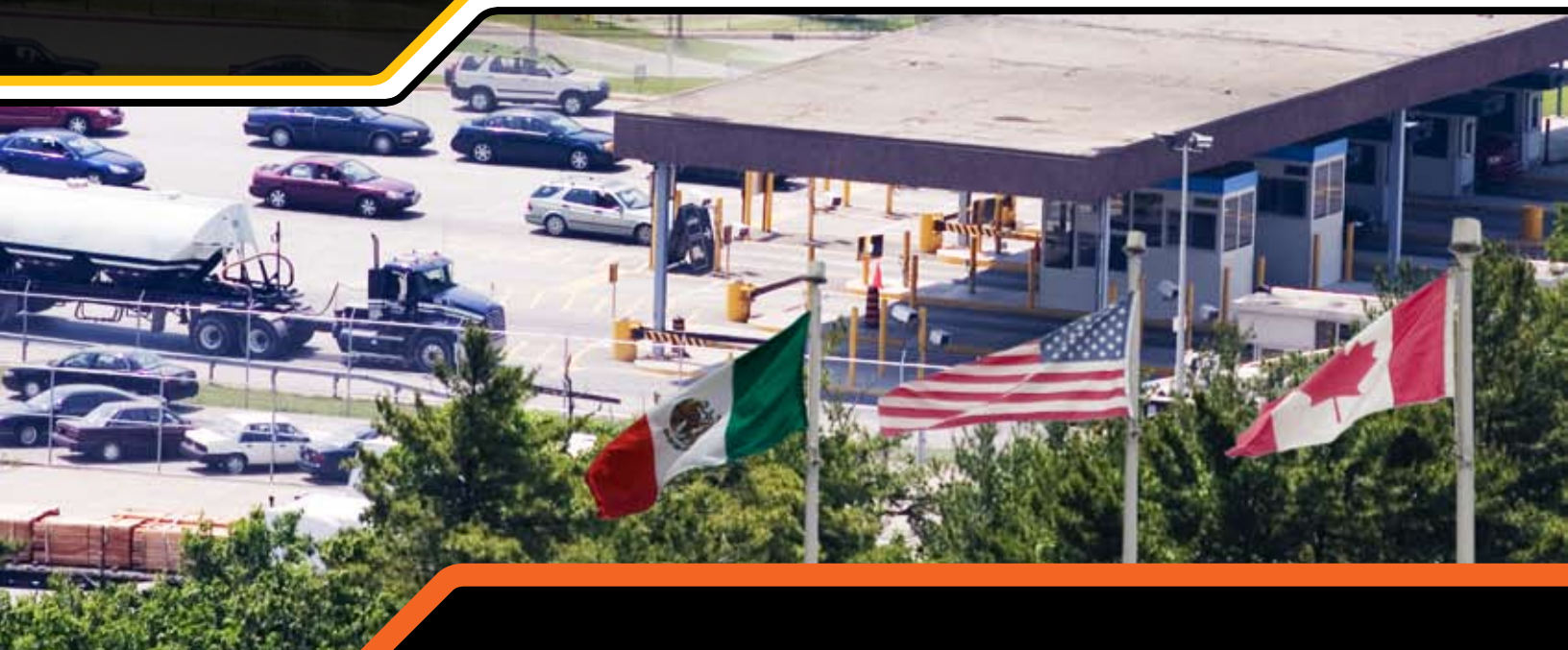
Transport
Canada



TP 14703F
(07/2007)

3ième Édition

GUIDE D'INTERVENTION D'URGENCE TRANSFRONTIÈRES



TC-1002318



Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2007.

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être copiée, reproduite, traduite, altérée, modifiée ou réduite en aucune forme électronique ou lisible par machine, ni être employée de toute autre manière que prévue, sans consentement écrit préalable de la part de :

Directeur de la direction de la conformité et des interventions
Direction générale du Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
Tour C, Place de Ville,
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-6540
Télécopieur : (613) 952-1340

TP 14703F
(07/2007)

TC-1002318

AVERTISSEMENT

Transports Canada ainsi que les organisations et les personnes intervenant dans la production de cette publication renoncent à faire ou à donner des garanties ou des observations, expresses ou implicites, y compris en matière de forme, de fin prévue, d'emploi ou de qualité marchande et/ou de précision ou d'exactitude ou du contenu des renseignements présentés dans ce document. Ceci est une publication générale et ne constitue pas des conseils pour des situations spécifiques. Il demeure la responsabilité de l'utilisateur de la publication de déterminer sa pertinence en matière du but particulier à réaliser, et d'utiliser les renseignements fournis dans la publication dans une manière appropriée à ce but, et de consulter des spécialistes qualifiés.

Malgré ce qui est indiqué ci-dessus ou toute autre disposition dans cette publication ou toute disposition législative applicable, Transports Canada ainsi que les organisations et les personnes intervenant dans la production de cette publication ne seront pas responsables envers l'utilisateur pour dommages consécutifs ou dommages-intérêts spéciaux ou dommage pour perte de jouissance résultant directement ou indirectement de l'emploi de cette publication. En employant ce document, l'utilisateur accepte toute responsabilité légale ou responsabilité de quelque nature que ce soit pour les conséquences de son usage ou mésusage.

REMERCIEMENTS

La présente édition et les éditions antérieures du Guide d'intervention d'urgence transfrontières existent grâce à de précieuses contributions de la part de plusieurs individus des secteurs public et privé au Canada et aux États-Unis qui partagent le but d'améliorer l'intervention transfrontières. Les compagnies adhérentes de l'Association des fabricants de produits chimiques du Canada et de l'American Chemistry Council ont initié le développement de la première ébauche de ce guide. Le Conseil canadien des accidents industriels majeurs (CCAIM) a mis à jour et publié la première édition en 1997. L'Association canadienne des chefs de pompiers – programme Partenariats pour des communautés plus sûres a mis à jour et publié la deuxième édition en 1999. En 2005, la prise en charge du Guide d'intervention d'urgence transfrontières a été transférée à Transports Canada, qui s'est engagé à réviser et mettre à jour le guide et le rendre disponible au grand public dans les deux langues officielles.

APPEL DE COMMENTAIRES

Ce produit est une tentative de rassembler de l'information afin d'assister les intervenants du secteur industriel et du secteur public dans l'intervention en cas d'accident ou de déversement transfrontières. Bien qu'il ait été développé à travers plusieurs années de discussion et de suggestions de la part d'organisations des secteurs public et privé, certaines sections devront être examinées et raffinées davantage. Pour cette raison, nous invitons les usagers de ce guide à nous fournir leurs commentaires afin qu'ils puissent entrer en ligne de compte dans de futures éditions.

Le Guide peut être lu électroniquement et téléchargé à l'adresse suivante
<http://www.tc.gc.ca/tmd/publications/menu.htm>

Les commentaires peuvent être envoyés par écrit à :

Directeur, Direction de la conformité et de l'intervention
Direction générale du Transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
9^e Étage
Tour C, Place de Ville,
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N5
Canada

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION.....	1
1.1 But du guide	1
1.2 Fonction du guide	2
2. ACCORDS D'INTERVENTION TRANSFRONTIÈRES ET AUTRES DOCUMENTS.....	3
2.1 Le plan d'urgence bilatéral États-Unis-Canada en cas de pollution dans la zone frontalière intérieure.....	3
2.2 Le plan d'urgence bilatéral États-Unis-Canada en cas de pollution marine	4
2.3 Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence	5
2.4 Accord Canada-États-Unis sur le mouvement transfrontières de déchets dangereux.....	5
2.5 Accord Canada-États-Unis sur les plans d'intervention d'urgence	6
2.6 La Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés du Canada.....	7
2.7 Accords de sécurité	7
3. INTERVENTION DES ÉTATS-UNIS AU CANADA.....	8
3.1 Sommaire général	8
3.2 Notification et établissement de rapports	9
3.3 Mouvement transfrontières d'équipement et de matériel d'intervention	10
3.4 Mouvement transfrontières du personnel d'intervention.....	12
3.5 Exigences quant à la formation des intervenants.....	13
3.6 Questions de responsabilité et d'assurance.....	13
3.7 Lois sur la Santé et sécurité	15
3.8 Facteurs linguistiques.....	16
3.9 Dispositions sécuritaires.....	16
4. INTERVENTION DU CANADA AUX ÉTATS-UNIS	17
4.1 Sommaire général	17
4.2 Avis et établissement de rapports.....	18
4.3 Mouvement transfrontières d'équipement et de matériel d'intervention	18
4.4 Mouvement transfrontières du personnel d'intervention.....	19
4.5 Exigences en matière de formation des intervenants	21
4.6 Questions de responsabilité et d'assurance.....	22
4.7 Règlements sur la santé et la sécurité au travail	23
4.8 Facteurs linguistiques.....	23
4.9 Dispositions sécuritaires.....	23
5. PLANS D'AIDE MUTUELLE EN INTERVENTION	24
6. ENTREPRENEURS EN INTERVENTION D'URGENCE	25
7. INTERVENTION AU MEXIQUE	26
8. GUIDE DES MESURES D'URGENCE.....	27

INTRODUCTION

1.1 BUT DU GUIDE

Au cours des deux dernières décennies, le public a développé un intérêt croissant envers les accidents impliquant des produits chimiques dangereux. Cette reconnaissance accrue de l'impact potentiel des accidents chimiques a mené à une demande croissante pour des normes de sûreté élevées de la part du gouvernement et du secteur industriel.

Depuis quelques années, les responsables de la réglementation ont réagi en formulant des règles additionnelles afin de promouvoir la sûreté et la réactivité accrue en cas d'accident. L'industrie chimique, quant à elle, a mis l'accent de nouveau sur son mandat privé de fournir la Gestion responsable, une initiative visant l'amélioration de la santé et sécurité et de la performance environnementale, non seulement au niveau de la production, de l'entreposage, de la distribution, du transport et de l'élimination de produits chimiques, mais aussi afin d'améliorer la sécurité et l'intervention efficace en cas d'accident chimique.

Dans la conception de systèmes d'intervention aux accidents chimiques, le secteur industriel et les gouvernements ont dû prendre en compte des influences globales. L'Accord de libre-échange (ALE) entre le Canada et les États-Unis et l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) entre le Canada, les États-Unis et le Mexique encouragent et facilitent le mouvement transfrontières.

La demande publique pour des normes d'intervention plus élevées, le transport libéralisé de marchandises à travers les frontières et la tendance croissante de la part de compagnies multinationales à opérer dans un contexte nord-américain ont mené à l'emploi plus fréquent d'équipes d'intervention d'urgence établies à l'étranger. Ces équipes offrent des interventions d'urgence plus rapides, efficaces et efficaces dans des circonstances spécifiques.

Les organisations qui fonctionnent à l'aide de plans transfrontières doivent effectuer une planification préalable à un incident plus vaste que la planification requise pour les équipes d'intervention d'urgence établies domestiquement. Les organisations doivent se familiariser avec :

- les outils qui leur sont disponibles qui aideraient à transporter leur équipement et leur personnel à travers la frontière dans une situation d'urgence où le temps est un facteur important
- les règles et restrictions quant à des sujets tels que la formation, la responsabilité et l'assurance, qui pourraient s'appliquer à leur personnel et leur équipement dans le pays dans lequel l'intervention a lieu
- des changements possibles aux outils, règles et restrictions en vigueur qui pourraient découler des inquiétudes du point de vue de la sécurité suites aux attaques terroristes de septembre 2001 et qui pourraient rendre le franchissement de la frontière plus complexe.

Il revient aux intervenants individuels d'effectuer cette recherche personnelle préalablement à une situation d'urgence. Puisque l'administration locale pourrait ne pas être pleinement consciente de ce qui s'applique ou ne s'applique pas lors d'incidents d'urgence, on demande avec insistance aux intervenants de participer dans une discussion active avec les autorités appropriées préalablement à une intervention d'urgence requise afin de minimiser la confusion et les malentendus.

Ce guide a été développé afin de fournir des conseils généraux à ceux qui pensent à développer ou utiliser des services d'intervention d'urgence transfrontières. Il est destiné principalement à l'emploi des planificateurs d'intervention d'urgence publics et privés en tant qu'aide à la planification préalable à un incident, non pas en tant qu'un outil professionnel pratique pour les intervenants.

1.2 FONCTION DU GUIDE

Le Guide d'intervention d'urgence transfrontières s'applique au transport de tous les produits par tous les modes de transport—aérien, routier, ferroviaire et maritime—des États-Unis au Canada et du Canada aux États-Unis. Le guide s'applique aussi aux transbordements ou “trafic en transit” ce qui comprend les transports de produits à travers un autre pays lorsqu'en transit d'un pays à une destination à l'intérieur du même pays. De l'information minime quant à l'intervention au Mexique est aussi fournie.

Le guide s'applique aux produits, qu'ils soient classifiés en tant que marchandises dangereuses ou matières dangereuses ou non. Toutefois, l'accent est mis sur les produits réglementés en tant que marchandises dangereuses ou matières dangereuses (y compris les déchets dangereux), surtout s'ils exigent des plans d'intervention d'urgence en tant que condition d'expédition. Par exemple, au Canada, certaines marchandises dangereuses, expédiées en quantités nominales, exigent qu'un Plan d'intervention d'urgence (PIU) soit enregistré et approuvé par Transports Canada en tant que condition d'expédition ou d'importation.

Bien que le guide s'intéresse principalement à l'intervention aux incidents mettant en cause des matières dangereuses à travers la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, beaucoup du contenu s'applique aussi à d'autres situations d'urgence naturelles et technologiques impliquant la frontière internationale.

La planification préalable à un incident afin d'assurer la capacité d'intervention est un élément d'un programme de gestion de catastrophe/urgence plus vaste. Ce guide ne fournit pas de conseils sur comment développer et mettre en œuvre ce programme de gestion d'urgence plus vaste. Toutefois, ce qui suit se veut une liste de vérification générale quant à ce qui doit se faire dans le développement d'un programme qui compte sur les capacités transfrontières de toute manière :

- ✓ Confier les tâches de développement, de maintien et de documentation du plan d'intervention transfrontières
- ✓ Identifier les produits, les modes d'expédition et les types de contenants
- ✓ Identifier les régions géographiques où les expéditions sont à l'extérieur du pays d'origine
- ✓ Identifier et faire des copies des règlements et accords transfrontières qui ont rapport aux produits, aux modes de transport et aux lieux spécifiques
- ✓ Identifier des intervenants formés qui sont équipés pour intervenir aux combinaisons des produits, contenants et mode de transport
- ✓ Développer des méthodes de gestion d'incident, de communication et d'intervention et des rôles et responsabilités fonctionnels afin de gérer l'intervention
- ✓ Identifier les passages à la frontière à être employés par les intervenants et réexaminer les méthodes de transport transfrontières pour les intervenants et leur équipement avec les agents frontaliers
- ✓ Établir des méthodes de validation de l'efficacité du plan avec un programme d'épreuves régulières; des exercices et l'évaluation périodique du plan

De plus amples renseignements à ce sujet se trouvent dans des documents tel que le National Fire Protection Association NFPA 1600 Standard on Disaster/Emergency Management and Business Continuity Programs. Le NFPA 1600 fournit des conseils sur le développement et la documentation de plans établis sur les dangers et les risques qui répondent aux exigences des règlements applicables. Il inclut aussi des méthodes documentées qui visent à assurer que les plans aient suffisamment de capacité de communication et de ressources et que les intervenants formés aient la capacité de gérer efficacement tous les aspects de l'intervention en cas d'un incident d'urgence.

ACCORDS D'INTERVENTION TRANSFRONTIÈRES ET AUTRES DOCUMENTS

2

2.1 LE PLAN D'URGENCE BILATÉRAL ÉTATS-UNIS-CANADA EN CAS DE POLLUTION DANS LA ZONE FRONTALIÈRE INTÉRIEURE

2.1.1 SA FONCTION

Le Plan bilatéral en cas de pollution dans la zone frontalière intérieure vise le développement d'une intervention coordonnée et intégrée entre les gouvernements du Canada et des États-Unis quant aux incidents de pollution. Chaque pays est encouragé à mettre en œuvre des méthodes à long-terme accordant des dédouanements spéciaux au personnel et à l'équipement d'intervention.

Le plan se trouve à

<http://www.ec.gc.ca/ee-ue/default.asp?lang=Fr&n=DEB16A21>

Pour des renseignements supplémentaires sur le programme de frontière États-Unis – Canada et autres documents veuillez visiter :

<http://yosemite.epa.gov/oswer/CeppoWeb.nsf/content/ip-bilateral.htm>

2.1.2 POUR RENSEIGNEMENTS

États-Unis

Chemical Emergency Preparedness and Prevention Office (CEPPO)

Environmental Protection Agency (EPA)

1200 Pennsylvania Ave., N.W.

Washington, D.C. 20460

Téléphone : (202) 564-8600

Télécopieur : (202) 564-8222

www.epa.gov/ceppo/

EPA-CEPPO dans des régions avoisinantes du Canada

Région 1 [Nouvelle-Angleterre, avoisinant le Nouveau-Brunswick, le Québec]

Téléphone : (617) 918-1804

Télécopieur : (617) 918-1810

Région 2 [New Jersey, New York avoisinant le Québec et l'Ontario]

Téléphone : (732) 906-6194

Télécopieur : (732) 906-6865

Région 5 [Ohio/Michigan/Minnesota, avoisinant l'Ontario, le Manitoba]

Téléphone : (312) 353-9045

Télécopieur : (312) 886-6064

Région 8 [N. Dakota/Montana, avoisinant le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la C.-B.]

Téléphone : (303) 312-6837

Télécopieur : (303) 312-6071

Région 10 [Idaho/Washington/Alaska, avoisinant la C.-B., le Yukon]

Téléphone : (206) 553- 1679

Télécopieur : (206) 553-0175

Canada

Centre national des urgences environnementales (CNUE)

Section des urgences environnementales

Environnement Canada

351 boul. St. Joseph 15^e Étage

Gatineau, QC K1A 0H3

Téléphone : (819) 997-3742

Télécopieur : (819) 953-5361

E-mail : environmental.emergencies@ec.gc.ca

www.ec.gc.ca/ee-ue

2.2 LE PLAN D'URGENCE BILATÉRAL ÉTATS-UNIS-CANADA EN CAS DE POLLUTION MARINE

2.2.1 2.2.1 SA FONCTION

Le Plan d'urgence bilatéral États-Unis-Canada en cas de pollution marine crée une structure d'intervention bilatérale aux incidents de pollution pour les coordonnateurs sur les lieux américains et canadiens. Le Plan bilatéral maritime demande à chaque pays d'accorder des dédouanements spéciaux au personnel et à l'équipement d'intervention, et est complété par des appendices.

2.2.2 POUR RENSEIGNEMENTS

États-Unis

U.S.A Coast Guard Headquarters

Office of Incident Management and Preparedness

2100 2nd St. S.W. G-RPP

Washington D.C. 20593

Téléphone : (202) 267-0518

Télécopieur : (202) 267-4085

www.uscg.mil

Canada

Garde côtière canadienne

Tours Centennial

200, rue Kent

Ottawa, ON K1A 0E6

Téléphone : (613) 990-7140

Télécopieur : (613) 995-4700

www.ccg-gcc.gc.ca

2.3 DÉCRET DE REMISE À L'ÉGARD DE MARCHANDISES DEVANT ÊTRE UTILISÉES DANS DES CAS D'URGENCE

2.3.1 SA FONCTION

Le Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence P.C. 1973-2529 (Mémoire D8-1-1 March 23, 1998, Appendice G) autorise l'Agence des services frontaliers du Canada de permettre aux marchandises de traverser la frontière exemptes de droits au cours d'une situation d'urgence.

Le U.S. Environmental Protection Agency, Environnement Canada, et les gardes côtières du Canada et des États-Unis peuvent être contactés 24 heures par jour et pourraient être en mesure d'organiser le transport des marchandises à travers les frontières au cours d'une urgence environnementale.

Les accords entre secteurs ou provinces pourraient aussi exister dû au nombre de passages. Les compagnies qui comptent traverser la frontière devraient vérifier si des problèmes existent auprès des autorités municipales, d'état et/ou provinciales.

2.3.2 POUR RENSEIGNEMENTS

Pour des renseignements supplémentaires sur les règlements douaniers canadiens, veuillez contacter :

Agence des services frontaliers du Canada
Service de Programmes d'encouragement commercial et de remboursement
Programmes d'encouragement commercial
Politique commerciale et Interprétation
150, rue Isabella
Ottawa, ON K1A 0L8
Canada
Téléphone : (613) 954-6878
Télécopieur : (613) 952-3971
www.cbsa-asfc.gc.ca

2.4 ACCORD CANADA-ÉTATS-UNIS SUR LE MOUVEMENT TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS DANGEREUX

2.4.1 SA FONCTION

Le transport des déchets entre les pays pourrait être nécessité afin d'améliorer l'intervention d'urgence. L'accord (*Agreement on the Transboundary Movement of Hazardous Waste*) énonce les conditions administrative pour l'exportation, l'importation et le transport de déchets dangereux entre le Canada et les États-Unis. L'accord énonce les exigences pour l'avis et le suivi de transports transfrontières ainsi que la coopération entre les parties.

En plus de l'accord, les documents suivants devraient être examinés :

Revised Decision of the Council Concerning the Control of Transfrontier Movements of Wastes Destined For Recovery Operations, Organization For Economic Cooperation and Development (OECD), C(2001)107, 2001

Règlement sur l'exportation et l'importation des déchets dangereux, Environnement Canada, novembre 1992, modifié.

2.4.2 POUR RENSEIGNEMENTS

États-Unis

Chemical Emergency Preparedness and Prevention Office (CEPPO)
Environmental Protection Agency (EPA)
1200 Pennsylvania Ave., N.W.
Washington, D.C. 20460
Téléphone : (202) 564-8600
Télécopieur : (202) 564-8222
www.epa.gov/ceppo/

Canada

La Direction des transports transfrontières
Direction générale de la Prévention de la pollution
Environnement Canada
Place Montcalm 70, rue Crémazie 6^e Étage
Gatineau, QC K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-3377
Télécopieur : (819) 997-3068
Courriel : TMB@ec.gc.ca
www.ec.gc.ca/wmd/

2.5 ACCORD CANADA-ÉTATS-UNIS SUR LES PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE

2.5.1 2.5.1 SA FONCTION

L'Accord de coopération entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant la planification et la gestion civiles d'urgence sur une base globale, 28 avril 1986 a été conçu afin de renforcer la coopération entre le Canada et les États-Unis, encourageant une intervention plus efficace en cas d'urgence en temps de paix. L'accord énonce des principes de coopération et établit un groupe consultatif bilatéral afin de favoriser une planification et une gestion complètes en cas d'urgence.

2.5.2 POUR RENSEIGNEMENTS

États-Unis

Federal Emergency Management Agency (FEMA)
500 C St. S.W.
Washington, D.C. 20472
Téléphone : (202) 566-1600
www.fema.gov

Canada

Sécurité publique et Protection civile Canada
257, rue Slater, 2^e Étage
Ottawa, ON K1A 0W6
Téléphone : (613) 991-7000
Télécopieur : (613) 996-0995
www.psepc-sppcc.gc.ca

2.6 LA LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS DU CANADA

2.6.1 SA FONCTION

Le paragraphe 186(t) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* permet l'entrée au Canada sans permis de travail aux personnes qui fournissent des services médicaux ou autres services d'urgence afin de protéger la vie et les biens. Les agents d'immigration aux points d'entrée appropriés devraient être contactés préalablement afin de commencer le processus accéléré prévu par les règlements.

Il y a certaines restrictions. Par exemple, les policiers américains ne possèdent aucune autorité en Ontario et les médecins doivent obtenir une licence de la part de l'ordre professionnel approprié au Canada.

2.6.2 POUR RENSEIGNEMENTS

Citoyenneté et Immigration Canada

Sans frais : 1-888-242-2100 [centre d'information téléphonique] :

www.cic.gc.ca

2.7 ACCORDS DE SÉCURITÉ

Il n'y a présentement aucun accord de sécurité ayant un lien direct aux intervenants d'urgence. Des dispositions générales visant l'amélioration de la sécurité frontalière, toutefois, pourraient avoir un effet sur la capacité d'un intervenant à traverser la frontière dans certaines circonstances. Les intervenants qui transportent des marchandises dangereuses doivent avoir une annotation de matières dangereuses sur leur permis de conducteur du secteur commercial (PCSC) aux États-Unis. Afin d'obtenir une annotation de matières dangereuses sur le PCSC, on exige actuellement une habilitation de sécurité y compris une vérification des empreintes digitales et des antécédents criminels.

Il n'y a pas actuellement de prescription juridique spécifique au Canada quant aux questions sécuritaires concernant l'intervention en cas d'urgence de transport mettant en cause des marchandises dangereuses. Toutefois, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* est en cours de révision et on a proposé d'élargir la jurisprudence dans la Loi pour qu'elle exige l'établissement de mesures sécuritaires par ceux qui manipulent, demandent de transporter, transportent ou importent des marchandises dangereuses. Ces mesures pourraient faire face à une variété de sujets, dont les besoins : de vérifier les antécédents des employés pour raisons sécuritaires; d'être formés en matières de sécurité; de préparer, soumettre pour approbation et mettre en œuvre des plans de sécurité; et de rapporter certains incidents liés à la sécurité. Ces nouvelles propositions, si adoptées en loi, pourraient affecter les intervenants voyageant des États-Unis au Canada. Il est important pour tout intervenant qui pourrait s'engager dans l'intervention transfrontières des États-Unis au Canada de vérifier l'état de ces propositions sécuritaires et de déterminer les effets possibles qu'elles pourraient avoir au niveau opérationnel. Des renseignements supplémentaires concernant les modifications proposées à la Loi sur le TMD peuvent se trouver à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>

INTERVENTION DES ÉTATS-UNIS AU CANADA

3

3.1 SOMMAIRE GÉNÉRAL

MATRICE DE L'INTERVENTION TRANSFRONTIÈRES

URGENCE DÉCLARÉE par un agent public	URGENCE NON DÉCLARÉE par un agent public	NON-URGENCE ex. réparation de wagon-cit- erne ou de camion (aucune menace de dégagement de produit)
<i>Des accords d'immigration</i> existent afin de permettre le transport de personnel.	<i>Des accords d'immigration</i> existent afin de faciliter l'intervention. La liaison préalable à un incident avec l'administration locale fortement recommandée.	<i>Aucun accord d'immigration</i> actuel.
<i>Des accords douaniers</i> existent afin de permettre le transport des marchan- dises.	<i>Des accords douaniers</i> existent afin de faciliter l'intervention. La liaison préalable à un incident avec l'administration locale fortement recommandée.	<i>Aucun accord douanier</i> actuel.
<i>Formation</i> : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).	<i>Formation</i> : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).	<i>Formation</i> : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).
<i>Responsabilité</i> : Aucune exemption.	<i>Responsabilité</i> : Aucune exemption.	<i>Responsabilité</i> : Aucune exemption.

Selon les règlements douaniers et d'immigration, la main-d'œuvre et l'équipement provenant des États-Unis peuvent être employés pour fins d'intervention d'urgence au Canada. Les règlements douaniers et d'immigration de norme, peuvent toutefois empêcher le transport transfrontières de personnel et d'équipement pour but d'effectuer un travail sans autorisation spéciale. Les agents de services frontaliers locaux pourraient même être peu familiers avec les dispositions d'intervention d'urgence, vu leur emploi peu fréquent. Pour ces raisons, il est important que les plans d'intervention d'urgence donnent un aperçu des méthodes spécifiques qui sont requises et encouragent l'interaction avec les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et leur engagement quant à la formation et aux exercices préalables au besoin d'intervention.

Les compagnies qui comptent traverser la frontière en tant que membres d'une équipe d'intervention devraient se familiariser avec les règlements spécifiques concernant le type d'intervention qu'elles comptent fournir pour toutes les régions géographiques dans lesquelles elles pourraient potentiellement être appelées à servir. En plus des exemptions, qui facilitent l'intervention, des exigences réglementaires liées à des questions telles que l'avis et l'établissement de rapports, le transport transfrontières d'équipement, de matériaux et de personnel, la formation et la responsabilité de l'intervenant et l'assurance doivent être prises en considération.

3.2 NOTIFICATION ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

Si un incident mettant en cause des produits chimiques a lieu, il est important de connaître les autorités à aviser. En vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, en règle générale, l'administration locale doit être informée des incidents mettant en cause l'expédition de produits classifiés en tant que "marchandises dangereuses". La législation provinciale exige aussi que l'incident soit rapporté aux autorités appropriées (Transports, Environnement) de la province dans laquelle l'incident a lieu. Ceci s'applique souvent à une classe de marchandises plus vaste que celles qui sont réglementées par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Pour les incidents maritimes mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nocives ou des polluants marins, un rapport supplémentaire doit être établi aussi tôt que possible et remis à un agent de prévention de la pollution ou un inspecteur de navires à vapeur, aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Pour les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, en plus des exigences de rapport immédiat, un rapport écrit doit être fourni au Directeur général, Direction générale du Transport des marchandises dangereuses, par l'employeur de la personne qui était en possession des marchandises dangereuses à l'heure de l'incident. Ce rapport doit être présenté dans un délai de trente jours suivant un incident. La section 8.3 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* décrit les renseignements qui doivent être inclus dans le rapport.

On peut obtenir des renseignements sur les exigences de rapport pour d'autres substances nocives de la part de :

Centre national des urgences environnementales (CNUE)
Section des urgences environnementales
Environnement Canada
351 boul. St-Joseph
Gatineau, QC K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-3742
Télécopieur : (819) 953-5361
Courriel : environmental.emergencies@ec.gc.ca
www.ec.gc.ca/ee-ue

Une autre publication, une publication de Transports Canada intitulée *TP 9834 - Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins (1995)* est disponible sur le site web de Publications relatives à la Sécurité maritime de Transports Canada au : www.tc.gc.ca/MarineSafety/TP/menu.htm ou de la part de :

Direction générale de la Sécurité maritime
Transports Canada
AMS
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N5
Canada
Téléphone : (613) 991-3135
Télécopieur : (613) 990-6191
Courriel : marinesafety@tc.gc.ca

Le rôle principal du Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada (CANUTEC) est de fournir des conseils et de l'aide lors d'urgences. CANUTEC peut aussi fournir des conseils quant aux exigences de rapport.

Dans une situation d'urgence, appelez à frais virés le (613) 996-6666 ou, au Canada seulement, *666 sur votre cellulaire (24 heures). Dans une situation non urgente, on peut rejoindre CANUTEC à :

Transports Canada – CANUTEC
Tour C, Place de Ville, 14^e Étage
330, rue Sparks, bureau 1415
Ottawa, ON K1A 0N5
Canada
Téléphone : (613) 992-4624 (ligne d'information 24 heures)
Télécopieur : (613) 954-5101
www.tc.gc.ca/canutec

À l'égard d'une urgence environnementale ou d'un incident polluant, le Centre national des urgences environnementales (CNUE) d'Environnement Canada peut être appelé à frais virés au (819) 997-3742 (24 heures).

3.3 MOUVEMENT TRANSFRONTIÈRES D'ÉQUIPEMENT ET DE MATÉRIEL D'INTERVENTION

Les règlements de douanes et accise régissent le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis. Par conséquent, en plus des exigences de rapport, les agents de douanes et d'immigration aux points d'entrée au Canada devraient être avisés de tout incident mettant en cause des produits chimiques. Les agents de douanes et d'immigration aux points d'entrée devraient être prescrits une personne-ressource d'une autorité municipale, provinciale ou fédérale qui peut confirmer l'existence d'une urgence.

Assurer l'actualité d'accords pratiques et clairement comprises permettra aux ressources d'intervention américaines de s'engager dans des interventions de pollution au Canada dans un délai minime. Quant à l'intervention de pollution au Canada, les règles régissant l'emploi d'équipement américain et l'emploi de bâtiments américains sont les plus importantes.

3.3.1 L'EMPLOI D'ÉQUIPEMENT AMÉRICAIN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE AU CANADA

Pour effectuer le transport d'équipement au Canada, la Note de service D8-1-1, le *Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence*, Appendice G, donne un aperçu des conditions dans lesquelles on peut importer des marchandises pour emploi d'urgence dans le pays sans payer de droits de douane en vertu de *Tarif des douanes* ou de taxes en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise*. Une "urgence" se définit dans le décret en tant que "Situation critique et urgente de nature temporaire qui est causée par des événements ou par leur imminence, y compris la pollution, et met ou peut mettre en danger des biens." Il est donc possible d'importer de l'équipement afin de faire face à une urgence imminente. Le décret exige que toute marchandise ainsi importée, et non consommée ou détruite lors de l'urgence, soit exportée lorsqu'elle n'est plus nécessaire.

En vertu de la section 2 du décret, le terme "marchandises" n'est pas expressément défini. Toutefois, les marchandises sont réputées être des articles de valeur commerciale ou non commerciale. Le terme n'inclut pas le personnel d'intervention.

Au point d'entrée où les marchandises doivent être déclarées, un simple dossier de main courante décrivant les marchandises en termes généraux sera dressé, sans dépôt de garantie, sur Permis d'admission temporaire (Formulaire E29B de Douanes Canada). Ce formulaire se retrouve à l'adresse suivante : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/F/pbg/cf/e29b/>. Il peut être rempli en ligne mais une copie papier doit être présentée à l'agent de douane inspecteur. Des renseignements supplémentaires sur comment compléter ce formulaire sont disponibles à l'adresse Internet suivante : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/F/pub/cm/d8-1-4/>. La délivrance de ce permis peut se faire au moment de l'importation ou après le fait, selon les circonstances. Ce dossier peut être annulé lorsqu'un agent responsable ou une personne responsable impliquée fournit des preuves que les marchandises ont été utilisées ou détruites lors de l'intervention d'urgence ou qu'elles ont été exportées du Canada.

L'entrepreneur en intervention devrait prendre en considération la possibilité de s'arrêter aux douanes des États-Unis lors de son entrée au Canada afin de faire enregistrer sa liste d'équipement de faire pareil aux douanes du Canada au retour. Ceci devrait faciliter l'entrée d'équipement au Canada et le retour aux États-Unis.

Lorsqu'une situation d'urgence exige le rejet de marchandises à des endroits où il n'y a pas présence d'agents douaniers ou de la Gendarmerie royale du Canada, un document tenu par un individu responsable sera accepté pour but de complétion du Permis d'admission temporaire. Cet individu peut être un représentant du gouvernement provincial ou un individu ayant la responsabilité de diriger les mesures de prévention d'urgence.

Afin d'accélérer de tels processus et d'assurer qu'il n'y ait pas d'obstacles irréguliers à l'importation d'équipement, les organisations responsables doivent coordonner leurs faits et gestes avec ceux des agents douaniers de terrain. Les numéros de téléphone de tous les postes frontaliers sont disponibles de la part de :

Transports Canada – CANUTEC
Tour C, Place de Ville, 14^e étage
330, rue Sparks, bureau 1415
Ottawa, ON K1A 0N5
Canada
Téléphone : (613) 992-4624 (24 heures ligne d'information)
Télécopieur : (613) 954-5101
www.tc.gc.ca/canutec

3.3.2 L'EMPLOI DE BÂTIMENTS AMÉRICAINS POUR L'INTERVENTION D'URGENCE AU CANADA

Concernant l'aide aux bâtiments en danger, la *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* (une loi canadienne) permet aux bâtiments américains de récupérer tout bien naufragé, sans référence aux lois douanières ou de cabotage du Canada. Les bâtiments américains peuvent aussi aider et assister tout bâtiment naufragé, désemparé ou en situation de détresse, dans les eaux adjacentes aux États-Unis, pourvu que le privilège réciproque existant quant aux bâtiments canadiens aux États-Unis demeure en vigueur. La *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* ne s'applique pas, toutefois, aux chargements rejetés par le navire ou aux décontaminations en dehors du navire.

Selon le paragraphe 3(2)(e) de la *Loi sur le cabotage*, les navires étrangers ou les navires non-libérés des droits peuvent transporter des marchandises d'un endroit au Canada à tout autre endroit au Canada, avec l'approbation d'un agent de prévention de la pollution, pourvu qu'il soit engagé dans des activités liées à une urgence de pollution marine ou à un risque d'une telle urgence.

Les bâtiments américains ont la permission de diriger des opérations d'intervention en pollution dans les eaux canadiennes adjacentes aux États-Unis. Le bâtiment américain peut transporter des marchandises d'un endroit au Canada à tout autre endroit au Canada pourvu qu'il soit engagé, avec l'approbation d'un agent de prévention de la pollution, dans des activités liées à une urgence de pollution marine ou à un risque d'une telle urgence.

3.4 MOUVEMENT TRANSFRONTIÈRES DU PERSONNEL D'INTERVENTION

On peut retrouver les règles régissant le droit accordé aux Américains de travailler au Canada dans la loi fédérale canadienne, soit la Loi et le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Deux sections de l'*Accord de libre échange États-Unis/Canada* ont aussi une portée sur les employés de toute compagnie américaine. À moins qu'une urgence existe, il y a des restrictions importantes.

Les accords entre le Canada et les États-Unis font en sorte que le personnel d'intervention d'urgence des États-Unis peut entrer au Canada sans documentation ou permis particuliers. Ceci est facilité par le paragraphe 186(t) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, qui prescrit qu'un étranger puisse travailler au Canada sans permis de travail s'il fournit des services d'urgence, y compris les services médicaux, pour la protection ou préservation de la vie ou des biens.

Les autorités frontalières ont jugé souhaitable qu'on les avise par téléphone qu'une équipe d'intervention d'urgence s'apprête à traverser la frontière et leur heure d'arrivée prévue. Il est aussi jugé souhaitable de demander à une autorité provinciale, municipale ou fédérale impliquée dans l'urgence de contacter les autorités frontalières afin de confirmer l'existence d'une urgence.

3.4.1 SCÉNARIOS POSSIBLES

(1) Un citoyen des États-Unis veut entrer au Canada afin de réparer un problème sur un wagon-citerne ou un camion pour permettre l'expédition continue; toutefois, l'incident n'est pas classifié en tant qu'urgence :

En vertu de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* du Canada, le citoyen des États-Unis a probablement besoin d'un permis de travail. On refuserait autrement l'accès au citoyen des États-Unis puisque des mécaniciens ou techniciens canadiens pourraient effectuer le travail. Toutefois, si le travail exige des compétences spécialisées, l'employé pourrait être permis d'entrer en vertu de règles de transfert intra groupe de l'*Accord de libre échange*.

(2) Un Américain veut entrer au Canada afin d'intervenir dans une urgence :

Selon le paragraphe 186(t) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* du Canada, le personnel américain peut habituellement entrer au Canada sans autorisation d'emploi s'ils fournissent des services d'urgence médicaux ou autres services ayant pour but la préservation de la vie ou des biens. Par conséquent, le personnel d'intervention américain peut entrer dans le pays sans permis de travail.

3.4.2 POUR RENSEIGNEMENTS

Les ressources suivantes peuvent aider les lecteurs à obtenir des renseignements supplémentaires sur les sections pertinentes de la Loi et le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* :

Citoyenneté et Immigration Canada
Centre d'information téléphonique
Sans frais : 1-888-242-2100

www.cic.gc.ca

3.5 EXIGENCES QUANT À LA FORMATION DES INTERVENANTS

Au Canada, toute personne qui manipule, demande de transporter ou transporte des marchandises dangereuses doit être formé de manière appropriée et détenir un certificat de formation valide ou bien accomplir ces activités en présence de et sous la surveillance directe d'une personne qui est formée et qui détient un certificat de formation valide. La partie 6 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) contient les exigences quant à ce qui constitue une formation appropriée, qui délivre le certificat de formation, la durée de validité d'un certificat de formation et les situations dans lesquelles on doit exhiber un certificat de formation pour vérification par un inspecteur. Les intervenants qui viennent des États-Unis au Canada qui ont été formés selon les sections 172.700 à 172.704 du Titre 49 du Code of Federal Regulations des États-Unis et qui travaillent sous la surveillance directe d'une personne qui est formée devraient pouvoir ce conformer aux exigences du TMD. Des renseignements supplémentaires quant au Règlement TMD peuvent se trouver au <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>. Avant d'entrer au pays, les équipes américaines devraient vérifier qu'elles aient une preuve de formation de Transport des marchandises dangereuses (TMD) à moins qu'ils prévoient travailler sous la surveillance directe d'une personne qui est formée (voir aussi la section 3.7 concernant les exigences liées à la Formation en Santé et Sécurité).

3.6 QUESTIONS DE RESPONSABILITÉ ET D'ASSURANCE

3.6.1 PRÉSENCE SUR LES LIEUX D'INCIDENTS

Aux États-Unis, la présence de l'expéditeur sur les lieux d'un incident de distribution n'est pas légalement obligée; au Canada l'organisation ayant déposé un plan d'intervention d'urgence peut être obligée à avoir un représentant sur les lieux si l'intervention efficace à l'incident l'exige.

3.6.2 RESPONSABILITÉ

La responsabilité pour le dommage occasionné au cours d'une intervention résulte en règle générale de la conduite de l'équipe d'intervention d'urgence sur les lieux d'un incident. En common law, les intervenants peuvent être jugés responsables de négligence (de simple erreur à la négligence grave), de nuisance (intervention fautive), ou d'intrusion (pénétration indue de propriété privée). Plusieurs lois imposent aussi la responsabilité aux équipes d'intervention, et font l'objet d'examen ci-dessous.

3.6.2.1 Responsabilité de l'intervenant – Common law

En common law, les équipes américaines intervenant à un incident peuvent être tenues responsables de tout dommage qu'ils occasionnent par négligence, nuisance, ou intrusion. Afin de prouver la négligence, la partie lésée doit démontrer que l'intervenant s'est adonné à un acte blâmable. Toutefois, afin de prouver la nuisance ou l'intrusion, le plaignant doit simplement démontrer que l'intervenant a occasionné le dommage en question.

Les organisations avisant les équipes d'intervention de leurs responsabilités peuvent aussi être jugées responsables de déclaration inexacte et négligente si elles ne fournissent pas des conseils raisonnables, ou si elles agissent en tant que conseillers au-delà de leurs domaines de compétence. Si elles sont jugées responsables de déclaration inexacte et négligente, il peut y avoir revendication pour dommage à la personne, dommage à la propriété ou perte financière.

L'immunité limitée à ces actions en common law est offerte sous la section 678.1 de la Loi sur la marine marchande du Canada aux personnes intervenant aux déversements de pétrole en mer sous l'ordre du ministre ou d'une organisation classifiée en tant que "organisation d'intervention".

3.6.2.2 Responsabilité de l'intervenant – Législative

Les lois fédérales et provinciales suivantes sont quelques-unes des lois canadiennes qui peuvent imposer la responsabilité à un intervenant :

Loi sur les pêches : Cette loi fédérale impose la responsabilité civile à ceux qui immergent ou rejettent une "substance nocive" dans les eaux fréquentées par les poissons, qui sont "propriétaires de la substance nocive ou [ont] toute autorité sur celle-ci", ou qui "sont à l'origine du rejet ou de l'immersion, ou y ont contribué". Si jugés responsables, les défendeurs peuvent avoir à payer les frais de décontamination, ainsi que toute perte de revenu subie par les pêcheurs.

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE) : La partie VI de la LCPE traite du rejet en mer en particulier, qui est définie en tant que l'immersion délibérée en mer de toute substance. Le rejet en mer sans permis constitue un acte criminel, et le contrevenant peut, sur déclaration de culpabilité, être sujet à une amende ou l'emprisonnement, et peut aussi être obligé à rembourser les frais de mesures correctives ou de réduction du dommage au gouvernement fédéral. La partie VIII de la LCPE traite d'urgences environnementales, et comprend les exigences de prévention, de préparation, d'intervention et de restauration quant aux urgences mettant en cause des matières dangereuses. Les règlements et directives pour la partie VIII sont en cours de développement. Veuillez consulter Environnement Canada pour des renseignements à jour.

Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC) : Sous la LMMC, un "navire" comprend un chaland-citerne. Le propriétaire d'un navire est responsable du dommage dû à la pollution, avec certaines exceptions limitées. Si aucune immunité n'est offerte sous la section 678.1 de la Loi, le propriétaire d'un chaland transportant des hydrocarbures peut être tenu responsable des frais de décontamination et de tout autre dommage.

Loi sur le transport des marchandises dangereuses : Cette loi fédérale s'applique si des "marchandises dangereuses" sont utilisées et transportées par une organisation qui intervient à un incident. S'il y a rejet, émission ou évacuation d'une substance dangereuse, le gouvernement fédéral pourrait être en mesure de recouvrer les frais et charges de décontamination de la part des personnes responsables. La personne qui transporte les marchandises dangereuses est chargée de démontrer qu'elle a pris toutes les mesures raisonnables pour être conforme à la Loi et le Règlement.

Dans certaines circonstances, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses peut fournir la protection de responsabilité personnelle aux personnes sous commande de prendre certaines mesures correctives lors des incidents de transport de marchandises dangereuses. À ces causes, les équipes d'intervention d'urgence, qu'elles aient leur siège au Canada ou qu'elles viennent des États-Unis pour effectuer une intervention sur terrain canadien, pourraient ne pas être personnellement responsables, soit de manière civile ou criminelle, par rapport à tout acte ou omission au cours de la conformité à la direction d'un inspecteur ou de l'exécution de toute chose

raisonnable qui y est liée, à moins qu'il ne soit démontré que l'acte ou omission ait été effectué de mauvaise foi. De plus amples détails quant à la Loi sur le TMD peuvent se trouver à l'adresse <http://tcinfo/tmd/menu.htm>

3.6.3 RÉDUCTION DE LA RESPONSABILITÉ

L'immunité de responsabilité limitée est offerte aux intervenants privés sous la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et aux employés de la Couronne sous la *Loi sur la responsabilité civile de l'État et le contentieux administratif*.

Hors du champ de l'immunité légale, des mesures peuvent être prises afin de minimiser la responsabilité.

Quant aux déversements de produits :

- ✓ Employer tous les moyens disponibles afin de limiter, contenir et décontaminer le déversement de manière sécuritaire sans délai.
- ✓ Faire tout ce qui pourrait être tenu par la loi ou tout organisme gouvernemental afin de prévenir, éliminer ou améliorer tous les effets néfastes résultant du déversement.
- ✓ Contactez le propriétaire, le représentant, le titulaire, et/ou l'occupant de tout lieu affecté par le déversement.
- ✓ Contactez sans délai par téléphone une personne responsable de l'organisation où le produit a été chargé ou le numéro d'urgence 24 heures sur les documents d'expédition, si ces numéros sont disponibles.
- ✓ Suivre les directives documentées pour la manipulation et l'établissement de rapports quant aux déversements de produit.
- ✓ Établir sans délai un rapport de l'incident à toutes les autorités dont la loi exige qu'elles soient avisées.
- ✓ Documenter et maintenir un dossier personnel de tous les événements et conditions qui ont mené à et occasionné l'incident ainsi que tout énoncé de la part de toute personne impliquée dans l'incident (responsabilité de transporteur).

Quant à l'assurance :

- ✓ Le transporteur devrait établir un rapport de l'incident au propriétaire du véhicule et au propriétaire ou au représentant du produit en transit dès que possible.
- ✓ Le propriétaire du véhicule et le propriétaire ou le représentant du produit en transit doit établir un rapport de l'incident à leurs agents, courtiers ou experts d'assurance immédiatement après que l'incident ait eu lieu.
- ✓ Le transporteur doit être disponible afin de rapporter et documenter des détails concernant l'incident à l'expert répartiteur selon les indications du propriétaire du véhicule et du propriétaire ou représentant du produit en transit tel que prévu par les propriétaires ou représentants.

3.7 LOIS SUR LA SANTÉ ET SÉCURITÉ

Le Canada ne possède pas de loi fédérale similaire à 29 CFR §1910.120 (HAZWOPER), qui réglemente le type de formation que devrait avoir le personnel d'intervention d'urgence. Les exigences canadiennes sont plutôt réglementées aux niveaux provincial et fédéral.

Le *Code canadien du travail* fédéral s'applique aux organisations engagées dans le transport international et inter-provincial ainsi que la plupart des Corporations de la Couronne et engagements et affaires fédéraux (ex. banques, téléphone, radio- et télé- diffusion, gouvernement fédéral, etc.). La plupart des secteurs industriels au Canada tombent sous la juridiction provinciale, tout

comme la plupart des premiers intervenants (pompiers, policiers, SMU, etc.). Des lieux d'accidents sur territoire d'État pourraient avoir des travailleurs sous réglementation fédérale ainsi que des travailleurs sous réglementation de règlements de santé et sécurité provinciaux ou territoriaux. Les questions juridiques peuvent être complexes. Les entrepreneurs qui ont leur siège aux États-Unis devraient suivre les exigences de santé et sécurité les plus sévères là où il y a incompatibilité entre les exigences juridiques.

Les questions quant à la juridiction de santé et sécurité devraient être adressées au Programme du travail de *Ressources humaines et Développement des compétences Canada* (RHDCC) au 1-800-463-2493. Le personnel d'intervention d'urgence américain devrait se familiariser avec toutes les différentes exigences, puisqu'elles varient d'une province à l'autre.

Le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail [SIMDUT] est un ensemble de règlements qui s'appliquent à tous les travailleurs au Canada qu'ils tombent sous juridiction fédérale, provinciale ou territoriale. Contrairement au American Hazard Communication Standard, SIMDUT possède un ensemble unique de symboles et de critères d'étiquetage qui lui sont propres. Les renseignements nécessaires pour les fiches signalétiques SIMDUT sont plus vastes, et les travailleurs doivent recevoir une formation sur la signification des étiquettes et des fiches signalétiques ainsi qu'une formation sur les dangers propres au site.

Des similarités existent entre les règlements de sûreté canadiens et les règlements de sûreté américains, surtout en ce qui concerne la protection contre les chutes, l'échafaudage, et l'isolation électrique, ainsi que l'hygiène du travail, la surveillance des limites d'exposition, les programmes de protection respiratoire, et les programmes de préservation de l'ouïe.

Pour la plupart, les pompiers et les membres d'équipe de matières dangereuses du secteur public américains seront dirigés par la norme 471 *Recommended Practice for Responding to Hazardous Materials Incidents* du National Fire Protection Association et la norme 472 *Professional Competence of Responders to Hazardous Materials Incidents* du NFPA. Ces normes se rapportent au 29 CFR §1920.120 et aux exigences décrites dans 40 et 49 CFR. Malgré le fait que la norme NFPA n'est pas mandatée pour les travailleurs canadiens, la norme (avec des modifications mineures) est vastement favorisée par le service d'incendie et plusieurs équipes d'intervention qualifiées.

Pourvu que les agents de sécurité sur les lieux de décontamination et de contre-mesures possèdent une connaissance des exigences et normes applicables, les travailleurs formés des deux pays ne devraient pas avoir de difficulté à définir les exigences sécuritaires et à travailler en fonction d'elles.

3.8 FACTEURS LINGUISTIQUES

Un facteur très important dans l'intervention transfrontières qui est souvent ignoré est la barrière qui peut résulter des différentes langues parlées dans le pays où l'intervention a lieu. Pour ce qu'il en est de l'Amérique du Nord, les différentes langues qu'on peut rencontrer sont l'anglais, le français et l'espagnol.

Il est important de prendre ce facteur linguistique en considération dans la planification de l'intervention transfrontières en s'assurant, par exemple, qu'au moins un membre de l'équipe d'intervention est fluent dans plus d'une langue ou en prenant des dispositions pour avoir accès à des interprètes à court préavis.

3.9 DISPOSITIONS SÉCURITAIRES

Bien qu'aucune disposition sécuritaire spécifique quant à l'intervention du Canada aux États-Unis ne soit identifiée à présent, on devrait réexaminer les directives sécuritaires générales fournies à la Section 2.7 de ce guide.

INTERVENTION DU CANADA AUX ÉTATS-UNIS

4

4.1 SOMMAIRE GÉNÉRAL

MATRICE DE L'INTERVENTION TRANSFRONTIÈRES

URGENCE DÉCLARÉE par un agent public	URGENCE NON DÉCLARÉE par un agent public	NON-URGENCE ex. réparation de wagon-citerne ou de camion (aucune menace de dégagement de produit)
<i>Des accords d'immigration</i> existent afin de permettre le transport de personnel.	<i>Des accords d'immigration</i> existent afin de faciliter l'intervention. La liaison préalable à un incident avec l'administration locale fortement recommandée.	<i>Aucun accord d'immigration</i> actuel.
<i>Des accords douaniers</i> existent afin de permettre le transport des marchandises.	<i>Des accords douaniers</i> existent afin de faciliter l'intervention. La liaison préalable à un incident avec l'administration locale fortement recommandée.	<i>Aucun accord douanier</i> actuel.
Formation : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).	Formation : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).	Formation : Doit être conforme aux règlements canadiens applicables (TMD, SIMDUT).
Responsabilité : Aucune exemption.	Responsabilité : Aucune exemption.	Responsabilité : Aucune exemption.

Selon les règlements douaniers et d'immigration, la main-d'œuvre et l'équipement provenant des États-Unis peuvent être employés pour fins d'intervention d'urgence au Canada. Les règlements douaniers et d'immigration de norme, peuvent toutefois empêcher le transport transfrontières de personnel et d'équipement pour but d'effectuer un travail sans autorisation spéciale. Les agents de services frontaliers locaux pourraient même être peu familiers avec les dispositions d'intervention d'urgence, vu leur emploi peu fréquent. Pour ces raisons, il est important que les plans d'intervention d'urgence donnent un aperçu des méthodes spécifiques qui sont requises et encouragent l'interaction avec les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada et leur engagement quant à la formation et aux exercices préalables au besoin d'intervention.

Puisque des problèmes potentiels et des questions juridictionnelles pourraient être rencontrés au cours des interventions transfrontières, des plans d'intervention obligatoires – tels que ceux établis en vertu des Règlements OPA 90 – interdisent la dépendance sur les ressources étrangères seules en tant que partie d'un plan d'intervention obligatoire.

En plus des exemptions, qui facilitent l'intervention, des exigences réglementaires liées à des questions telles que l'avis et l'établissement de rapports, le transport transfrontières d'équipement, de matériaux et de personnel, la formation et la responsabilité de l'intervenant et l'assurance doivent être prises en considération.

4.2 AVIS ET ÉTABLISSEMENT DE RAPPORTS

Les organismes de réglementation appropriés aux États-Unis doivent être avisés d'une intervention en cas d'un incident d'urgence. L'établissement de rapport est complexe et doit normalement se faire préalablement à l'intervention.

Le National Response Center est le seul point de contact fédéral pour l'établissement de rapports quant aux déversements de pétrole et de produits chimiques, et fournit des renseignements sur les exigences et procédés de rapport.

Pour renseignements

National Response Center
c/o United States Coast Guard (CG-3RPF-2)
2100 2nd St. S.W. – Room 2111-B
Washington, D.C. 20593-0001
Téléphone : (202) 267-2675
Toll free : 1-800-424-8802
Télécopieur : (202) 267-1322
Courriel : lst-nrcinfo@comdt.uscg.mil
www.nrc.uscg.mil

En plus des exigences de rapport fédérales américaines, l'incident doit habituellement être rapporté à l'état dans lequel il a lieu.

4.3 MOUVEMENT TRANSFRONTIÈRES D'ÉQUIPEMENT ET DE MATÉRIEL D'INTERVENTION

Les règlements de douanes et accise des États-Unis régissent le transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis.

4.3.1 ADMISSION D'ÉQUIPEMENT D'INTERVENTION D'URGENCE SANS DROITS D'ENTRÉE OU DE DÉCLARATION AUX DOUANES

§ 1322(b), subsections 2, 3 du Titre 19, United States Code, prévoit que :

(b) The Secretary of the Treasury may provide by regulation or instruction for the admission, without entry and without the payment of duty or tax imposed upon or by reason of importation of :

...

(2) fire-fighting and rescue and relief equipment and supplies for emergent temporary use in connection with conflagrations [great and destructive fires];

(3) rescue and relief equipment and supplies for emergent temporary use in connection with floods and other disasters.

En vertu de cette section, les règlements douaniers des États-Unis permettent l'entrée d'équipement de sauvetage et de secours au pays sans droits d'entrée ou de déclaration aux douanes. Le Service des douanes a décidé que les aéronefs et les bâtiments peuvent, sous la discrétion du directeur de district approprié, être en droit d'exemption de droits d'entrée et de déclaration aux douanes sous 19 CFR § 10.107 si leur but est d'être utilisé pour la décontamination de déversement d'urgence pour une situation "imminente temporaire". Cette décision pourrait s'étendre dans la même veine à d'autre équipement nécessaire à une décontamination de déversement d'urgence.

Antérieurement, les aéronefs et bâtiments de sauvetage ont été exempts de dédouanement de consommation, mais devaient toujours faire une déclaration aux douanes d'aéronef ou de bâtiment sous la partie 122, ou la partie 4, des *Customs Regulations*. Par conséquent, tout bâtiment arrivant à un port des États-Unis pour une intervention d'urgence de déversement doit établir un rapport immédiat d'arrivée et de déclaration aux douanes du bâtiment, qu'il arrive d'un port étranger ou d'un autre port américain. De tels bâtiments doivent passer à la douane lorsqu'ils sont à destination d'un port étranger, ou doivent posséder un permis afin de se rendre d'un port américain à un autre.

Le Jones Act (Section 27 du Merchant Marine Act de 1920 – 46 USCA 883) interdit l'emploi de bâtiments étrangers pour le transport de marchandises entre points aux États-Unis.

La section 1117 de Pub. L. 104-324, Use of Foreign Registry Oil Spill Response Vessels (46 USC 12101) permet l'emploi de bâtiments étrangers pour l'intervention d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures si aucun bâtiment d'intervention des États-Unis n'est disponible. Les navires étrangers peuvent être employés aux fins de récupération, de transportation et de chargement et déchargement dans un port des États-Unis d'hydrocarbures évacués en raison d'un déversement.

Pour de plus amples détails, veuillez consulter les dispositions législatives suivantes :

- 19 USC § 1322(b)(2) & (3), 1433, 1435, 1441
- 19 CFR § 10.107, 4.2, 4.3, 4.60, 4.87
- U.S. Customs Headquarters Memorandum 110168, daté 17 avril, 1989
- 46 USC App. § 91, App. § 313

4.4 MOUVEMENT TRANSFRONTIÈRES DU PERSONNEL D'INTERVENTION

Cette section fournit un aperçu des règles de l'Immigration and Naturalization Service des États-Unis qui réglementent les conditions sous lesquelles un employé d'une compagnie canadienne peut travailler aux États-Unis. Les règles de mutation interne et les dispositions de statut professionnel qui se retrouvent dans l'*Accord de libre échange États-Unis/Canada* font aussi l'objet d'examen.

Selon le United States Coast Guard, les directeurs de district de l'Immigration and Naturalization Service (INS) peuvent offrir une liberté conditionnelle aux travailleurs de décontamination d'urgence canadiens qui interviennent aux États-Unis pour une période maximale d'une semaine. Afin d'obtenir cette exemption :

(a) Le directeur de district de l'INS avec l'autorité législative doit recevoir une attestation écrite de la part d'une autorité gouvernementale des États-Unis associé à l'incident pour lequel la décontamination exige l'emploi d'une compagnie étrangère et ses travailleurs. Il doit être attesté qu'aucune compagnie américaine et aucun travailleur américain n'est disponible pour intervenir à la décontamination. L'attestation peut se produire après le déploiement.

(b) Le secteur industriel doit fournir un formulaire I-94 complété pour chaque étranger (y compris les Canadiens), employé pour les opérations de décontamination d'urgence, ainsi qu'une liste complète de tous les travailleurs employés, y compris leurs noms, nationalités et dates de naissance. Ce formulaire peut être déposé après le déploiement. Chaque individu doit posséder une identification appropriée.

(c) Sur demande, le secteur industriel doit fournir un transport sécuritaire à destination et en provenance du point d'entrée américain et des lieux de décontamination d'urgence, et permettre à l'Immigration and Naturalization Service d'inspecter les opérations.

(d) Les travailleurs étrangers doivent passer par un bureau de l'INS lorsqu'ils quittent les États-Unis.

En plus de ces dispositions, les employés de la compagnie devraient être au courant de deux règles de l'Immigration and Naturalization Service concernant :

- les personnes mutées à l'intérieur d'une compagnie (statut L-1), et
- les visiteurs commerciaux temporaires (statut B-1).

4.4.1 SCÉNARIOS POSSIBLES

(1) Un Canadien veut entrer aux États-Unis afin de réparer un problème sur un wagon-citerne ou afin de permettre à l'expédition de continuer; toutefois, l'incident n'est pas classifié en tant qu'urgence :

L'employé canadien peut habituellement traverser la frontière s'il possède les qualités requises d'un professionnel en vertu de l'Accord de libre échange. Subsidiairement, si les tâches principales de l'employé sont relatives à la gestion ou au pouvoir exécutif, ou s'il possède des "connaissances spécialisées", cet employé pourrait posséder les qualités requises selon les dispositions intra-compagnies de l'INS.

(2) Un Canadien veut entrer aux États-Unis afin d'intervenir en cas d'urgence :

Selon le droit américain, tout le personnel, y compris le personnel d'intervention, doivent être des gérants ou des directeurs, ou bien posséder des connaissances spécialisées, afin d'entrer au pays. Si l'employé entre aux États-Unis en tant que gérant, la compagnie doit démontrer que l'employé dirigera principalement le groupe d'intervention des États-Unis et qu'il supervisera le travail d'autres employés de surveillance. Cet employé doit aussi avoir un pouvoir discrétionnaire sur les activités quotidiennes.

4.4.2 POUR RENSEIGNEMENTS

Le site web de l'Immigration and Naturalization Service énumère ses services extérieurs par état et par ville, incluant une carte géographique et de l'information personne-ressource détaillée.

United States Citizenship and Immigration Services (USCIS)

Centre de service à la clientèle national : 1-800-375-5283 (# É.-U. seulement)

4.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION DES INTERVENANTS

Les États-Unis possèdent des règlements spécifiques détaillant les exigences en matière de formation que doit recevoir le personnel d'intervention d'urgence. Tout le personnel du secteur public et du secteur privé qui ont un rôle direct dans la gestion et l'intervention d'urgence doivent être formés dans le National Incident Management System (NIMS) et le Système de commandement des interventions (SCI) qui répond aux normes actuelles du NIMS.

L'organisme qui réglemente la protection des travailleurs est le Occupational Safety and Health Administration (OSHA). Le United States Department of Transportation (DOT), Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) a une responsabilité publique quant au transport dans des conditions de sécurité physique et matérielle des matières dangereuses par tous les modes de transport, y compris par pipeline. Les états individuels pourraient avoir des exigences additionnelles.

Selon le type d'incident, des règlements différents s'appliquent. Voici une liste partielle de règlements pertinents :

Ressources concernant le National Incident Management System et le Système de commandement des interventions :

http://www.fema.gov/emergency/nims/nims_alert.shtm

<http://www.nimsonline.com>

Occupational Safety and Health Administration (OSHA)

29 CFR § 1910.120 Hazardous Waste Operations and Emergency Response

- .132 Personal Protective Equipment General Requirements
- .134 Respiratory Protection
- .146 Confined Space
- .156 Fire Brigades
- .1200 Hazard Communication

U.S. Department of Transportation (DOT)

49 CFR § 172.600 Applicability and General Requirements

- .602 Emergency Response Information
- .604 Emergency Response Telephone Number
- .700 Purpose and Scope
- .701 Federal-State Relationship
- .702 Applicability and Responsibility for Training and Testing
- .704 Training Requirements (regulations governing marking, placarding, etc.)

4.5.1 POUR RENSEIGNEMENTS

Des renseignements quant aux matières dangereuses et l'intervention d'urgence sont maintenant disponibles en ligne de la part du United States Department of Transportation au <http://hazmat.dot.gov>, permettant aux usagers de recevoir de l'information sur les règles et règlements, la formation, l'exécution des lois, les publications et les rapports quant aux matières dangereuses.

Des renseignements mis à jour concernant les matières dangereuses sont aussi fournis par le Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA). Le site du PHMSA, qui remplace l'ancien Hazardous Materials Information Exchange (HMIX), est le <http://hazmat.dot.gov>

Occupational Safety and Health Administration (OSHA)

200 Constitution Ave., N.W.

Washington, D.C. 20210

Téléphone : (202) 693-2000

Télécopieur : (202) 693-1659

www.osha.gov

National Response Center
c/o United States Coast Guard (G-OPF)
2100 2nd St. S.W. – Room 2611
Washington, D.C. 20593-0001
Téléphone : (202) 267-2675
Sans frais : 1-800-424-8802
Télécopieur : (202) 267-1322
Courriel : lst-nrcinfo@comdt.uscg.mil
www.nrc.uscg.mil

4.6 QUESTIONS DE RESPONSABILITÉ ET D'ASSURANCE

4.6.1 PRÉSENCE SUR LES LIEUX D'INCIDENTS

En règle générale, la présence de l'expéditeur sur les lieux d'un incident de distribution n'est pas légalement obligée aux États-Unis. Lorsque l'expéditeur est présent, c'est normalement à la faveur de la politique de la compagnie ou à la demande des autorités ou du transporteur.

4.6.2 RESPONSABILITÉ

La responsabilité des intervenants d'urgence résulte en règle générale de la conduite de l'équipe d'intervention d'urgence sur les lieux d'un incident, ce qui peut comprendre les éléments suivants :

- Négligence moyenne – simple erreur ou manque de prudence
- Négligence grave – où l'auteur aurait dû être meilleur juge
- Mauvaise conduite volontaire – mépris total des méthodes indiquées et de la sûreté des autres ou conduite volontaire causant du mal à d'autres.

4.6.3 RÉDUCTION DE LA RESPONSABILITÉ

Les intervenants d'urgence peuvent éviter ou du moins minimiser leur responsabilité sur les lieux d'un incident en limitant leurs activités à la fourniture d'aide et de conseils de nature technique à l'intérieur du Système de commandement des interventions; en agissant selon un accord d'aide mutuelle; en adhérant à des lois du bon samaritain; ou bien une combinaison des éléments ci-dessus. Chacun fait l'objet d'examen approfondi ci-dessous.

4.6.3.1 Système de commandement des interventions

Aux États-Unis, le Système de commandement des interventions met un individu en charge globale sur les lieux d'un incident. L'identité de cette personne peut varier d'un lieu à un autre, et peut être prescrite par des lois ou ordonnances locales, mais il s'agira généralement du chef de service d'incendie, du chef de police, du commandant de la garde côtière, ou d'un autre agent public local.

Normalement, le rôle de l'expéditeur lors d'un incident d'urgence de distribution est de fournir des conseils et de l'aide de nature technique au commandant du lieu de l'incident. Cela pourrait comprendre de l'assistance pratique, mais cela ne devrait se faire qu'avec l'approbation et sous la surveillance du commandant du lieu de l'incident ou de l'agent du commandant du lieu de l'incident.

4.6.3.2 Aide mutuelle

Des accords d'aide mutuelle, tels que CHEMNET®, CHLOREP, et autres, peuvent limiter la responsabilité d'un intervenant par un accord écrit. Normalement, la partie qui reçoit l'assistance accepte d'exonérer de responsabilité l'intervenant (généralement pour négligence ou négligence grave, mais non pour mauvaise conduite volontaire) à concurrence de ce qui est déterminé dans l'accord.

4.6.3.3 Lois du bon samaritain

Bien qu'il n'y ait aucune loi du bon samaritain fédérale, ces lois existent dans la plupart des états aux États-Unis. Elles varient beaucoup selon la catégorie et l'étendue de la protection et sont sous réserve de modifications. Beaucoup ne s'appliquent que lorsque l'assistance d'un intervenant est expressément demandée par un représentant de l'État en particulier. Si on place sa confiance à ces lois pour la protection de la responsabilité, on serait averti de comprendre leurs exigences et limitations avant d'engager une équipe d'intervention.

4.6.3.4 Assurance

La protection de la responsabilité actuelle d'une compagnie de produits chimiques pourrait la protéger dans le cas d'intervention transfrontières, toutefois, chaque compagnie ferait bien de vérifier les restrictions ou exclusions de leur protection auprès de leur société d'assurance actuelle.

4.7 RÈGLEMENTS SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Le Occupational Safety and Health Administration (OSHA) soutient que les travailleurs étrangers sont tenus d'obéir aux règles américaines lorsqu'ils travaillent aux États-Unis. L'OSHA fait remarquer aussi qu'il n'y a aucun accord avec Développement des ressources humaines Canada afin de reconnaître les règlements respectifs de l'autre pays. Bien que les règlements de sécurité des travailleurs américains et canadiens soient fondamentalement semblables, aucune étude ou comparaison formelle permettant de souligner les différences qui existent n'a été effectuée.

4.8 FACTEURS LINGUISTIQUES

Un facteur très important dans l'intervention transfrontières qui est souvent ignoré est la barrière qui peut résulter des différentes langues parlées dans le pays où l'intervention a lieu. Pour ce qu'il en est de l'Amérique du Nord, les différentes langues qu'on peut rencontrer sont l'anglais, le français et l'espagnol.

Il est important de prendre ce facteur linguistique en considération dans la planification de l'intervention transfrontières en s'assurant, par exemple, qu'au moins un membre de l'équipe d'intervention est fluent dans plus d'une langue ou en prenant des dispositions pour avoir accès à des interprètes à court préavis.

4.9 DISPOSITIONS SÉCURITAIRES

Bien qu'aucune disposition sécuritaire spécifique quant à l'intervention du Canada aux États-Unis ne soit identifiée à présent, on devrait réexaminer les directives sécuritaires générales fournies à la Section 2.7 de ce guide.

PLANS D'AIDE MUTUELLE EN INTERVENTION

Afin d'alléger certains problèmes associés à l'intervention transfrontières, l'emploi d'organisations privées d'aide mutuelle en intervention devrait être considéré lors du développement de plans d'intervention transfrontières.

Afin de recevoir l'intervention à travers ces organisations, les compagnies pourraient être tenues de joindre des programmes d'aide mutuelle du secteur industriel, tels que le programme CHEMNET® du American Chemistry Council. Pour des renseignements concernant ces programmes, veuillez contacter les associations.

Bien des plans d'aide mutuelle en intervention d'urgence spécifiques aux produits chimiques ou au secteur industriel ont été développés par des membres des industries pétrolière, chimique et autres. Quelques exemples sont les plans établis par La corporation d'intervention d'urgence des GPL pour les gaz de pétrole liquéfiés et par des membres de l'industrie du chlore pour le chlore.

Pour des renseignements concernant les organisations d'aide mutuelle d'urgence, veuillez contacter :

CHEMTREC®

1300 Wilson Blvd.

Arlington, VA 22209

Téléphone : (800) 262-8200

Télécopieur : (703) 741-6037

www.chemtrec.org

CANUTEC

Transports Canada

Tour C, Place de Ville, 14^e Étage, bureau 1415

330, rue Sparks

Ottawa, ON K1A 0N5

Canada

Téléphone : (613) 992-4624 (ligne d'information 24 heures)

Télécopieur : (613) 954-5101

www.tc.gc.ca/canutec

ENTREPRENEURS EN INTERVENTION D'URGENCE

6

Les entrepreneurs en intervention peuvent fournir de l'aide de valeur dans l'intervention en cas d'incidents mettant en cause des substances dangereuses pour autant qu'ils soient formés et équipés adéquatement. S'ils résident dans le pays où l'incident a eu lieu, ils peuvent aussi alléger certains problèmes associés à l'intervention transfrontières.

Une liste d'entrepreneurs peut se trouver sur le site web de Association des fabricants de produits chimiques du Canada (ACFPC). Ce guide fournit des renseignements sur les entrepreneurs en intervention d'urgence canadiens et des conseils généraux quant à la sélection d'entrepreneurs en intervention d'urgence.

Le guide est disponible sans frais de la part de l'Association ou sur son site web :

Canadian Chemical Producers' Association

350 rue Sparks, Suite 805

Ottawa, Ontario K1R 7S8

Téléphone : (613) 237-6215

Télécopieur : (613) 237-4061

<http://www.ccpa.ca>

Aux États-Unis, le American Chemistry Council maintien un réseau d'aide mutuelle nommé CHEMNET®.

Pour des détails, veuillez contacter :

American Chemistry Council

1300 Wilson Blvd.

Arlington, VA 22209

Téléphone : (703) 741-5000

Télécopieur : (703) 741-6000

www.americanchemistry.com

Les entrepreneurs en intervention d'urgence sont sujets aux même restrictions transfrontières que les compagnies privées, alors il faut prendre soin de choisir un entrepreneur qui connaît les implications de l'intervention transfrontières. Ce ne sont pas tous les entrepreneurs qui peuvent intervenir en cas d'incident transfrontières.

Le Joint United States of America / United Mexican States Contingency Plan For Accidental Releases of Hazardous Substances Along The Border constitue un cadre pour la coopération entre le Mexique et les États-Unis pour l'intervention en cas d'un incident polluant qui constitue une menace importante aux deux parties ou qui affecte une partie dans la mesure où cela justifie l'avertissement de l'autre partie ou la demande d'assistance.

Pour des renseignements supplémentaires, veuillez contacter :

Federal Emergency Management Agency (FEMA)

500 C St. S.W.

Washington, D.C. 20472

Téléphone : (202) 566-1600

Télécopieur : (202) 646-4544

www.fema.gov

Chemical Emergency Preparedness and Prevention Office (CEPPO)

Environmental Protection Agency (EPA)

1200 Pennsylvania Ave., N.W.

Washington, D.C. 20460

Téléphone : (202) 564-8600

Télécopieur : (202) 564-8222

www.epa.gov/ceppo/

GUIDE DES MESURES D'URGENCE



8

Afin de faciliter l'intervention améliorée, Transports Canada, le U.S. Department of Transportation et le Secrétariat de communications et de transports du Mexique ont développé en commun le *Guide des mesures d'urgence*.

Pour des renseignements supplémentaires, veuillez contacter :

CANUTEC
Transports Canada
Tour C, Place de Ville, 14^e Étage,
Bureau 1415
330, rue Sparks
Ottawa, ON K1A 0N5
Téléphone : (613) 992-4624 (Ligne d'information 24 heures)
Télécopieur : (613) 954-5101

www.tc.gc.ca/canutec

<http://www.tc.gc.ca/canutec/en/guide/guide.htm>

Pipeline & Hazardous Materials Safety Administration
United States Department of Transportation (DOT)
400 7th St. S.W.

Washington, D.C. 20590

Téléphone : (202) 366-4900

Télécopieur : (202) 366-7342

hazmat.dot.gov/pubs/erg/guidebook.htm