



# TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

# NOUVELLES

## DANS CE NUMÉRO

### ÉDITORIAL

# 3

CONFÉRENCE SUR  
LE TRANSPORT  
DES MATIÈRES  
INFECTIEUSES 2005

# 3

ALERTE—CARBURANT  
DIESEL DANS LES  
CITERNES AMOVIBLES  
HORS NORMES—  
EXPIRATION DU PERMIS

# 4

LA RÉVISION DE LA  
LOI SUR LE TMD

# 6

DOIS-JE SUIVRE UNE  
FORMATION RELATIVE  
AU TRANSPORT DES  
MARCHANDISES  
DANGEREUSES  
(TMD)?

# 11

LE TRANSPORT  
AÉRIEN DES  
MATIÈRES  
INFECTIEUSES 2005

# 12

GUIDE DES MESURES  
D'URGENCE

# 15

STATISTIQUES DE  
CANUTEC

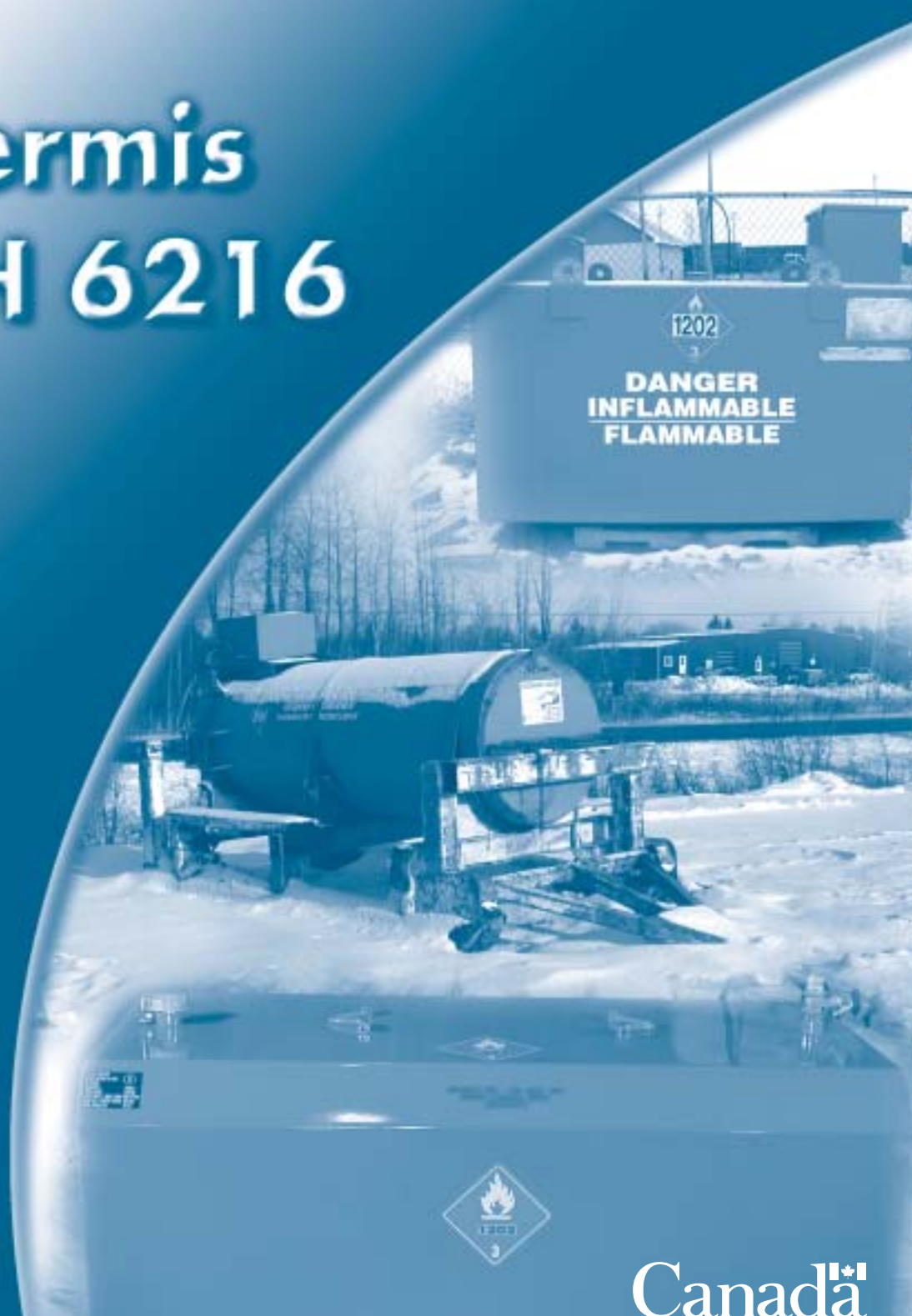
# 16

ISSN 0828-5039

Vol. 24 N° 2

N° de l'entente 1786407

# Permis SH 6216



**DANGER  
INFLAMMABLE  
FLAMMABLE**

1202



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

## Rédactrice en chef

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

### Rédactrice en chef

Renée Major  
(majorr@tc.gc.ca)

### Coordonnatrice de production

Marie-Hélène Lévesque  
(levesmh@tc.gc.ca)

### Conception graphique

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

## Auteurs / Contribution à cette édition :

**Zenon Lewycky** - Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD

**Judith Code** - Normes, marchandises dangereuses, Aviation

**Linda Hume-Sastre** - Lois et règlements, Direction  
générale du TMD

**Raymond Auclair** - Direction de recherche, évaluation et  
systèmes, Direction générale du TMD

**Marc Richard** - Direction de la conformité et d'intervention,  
Direction générale du TMD

**Nicole Noccey** - Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD

**Michel Cloutier** - CANUTEC, Direction générale du TMD

**Photos** - Stéphane Garneau - Direction des affaires  
réglementaires, Direction générale du TMD, Dugas  
Équipement ltée - Caraquet NB

## 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 (savarj@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 -

«[www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm)»

Courriel : TMD@tc.gc.ca

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

# Éditorial

Le présent numéro du Bulletin de nouvelles du Transport des marchandises dangereuses nous amène donc au début de l'année 2005 qui marque la vingt-cinquième année de sa publication. Aujourd'hui, plus de 23 000 lecteurs se tournent vers nous pour obtenir de l'information actuelle sur les développements provinciaux, fédéraux et internationaux en matière de transport des marchandises dangereuses.

Comme toujours, nous essayons de faire de notre mieux! Vous remarquerez que quelques améliorations ont été apportées au présent numéro, notamment une nouvelle présentation afin d'en faciliter la lecture.

Notre article vedette de la page 4 porte sur la publication d'un avis « d'alerte » relativement à l'expiration du permis de niveau de sécurité équivalent SH 6216. Tous les utilisateurs de citernes amovibles doivent lire cet article pour connaître les nouvelles exigences en vigueur dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

L'examen de la *Loi sur le transport des matières dangereuses* progresse bien. Des réunions de consultation ont eu lieu partout au pays, comme il était prévu de le faire, et la dernière s'est déroulée à Ottawa le 9 novembre. Pour avoir un aperçu complet du processus d'examen et du travail à venir, consultez l'article à la page 6.

Enfin, à la page 12, vous trouverez un article intéressant sur le transport aérien des matières infectieuses et les changements à venir à ce sujet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Vous êtes toujours invités à nous faire parvenir vos commentaires sur ces articles ou vos suggestions pour des sujets d'articles que vous aimeriez voir.

Bonne lecture!

*Renée Major*

## Conférence sur le transport des matières infectieuses 2005

*par Judith Code et Linda Hume-Sastre*

Le 30 mars 2004, le groupe de l'aviation civile de Transports Canada a tenu une conférence sur le régime de réglementation du transport des matières infectieuses vers le Canada, à partir du Canada et à l'intérieur de ce pays, qui entrera en vigueur en janvier 2005.

Soixante-quinze personnes ont assisté à la conférence tenue au centre des congrès, à Ottawa. On comptait parmi ces participants des transporteurs, des expéditeurs, des formateurs, des employés fédéraux et provinciaux responsables de l'exécution de la loi, des représentants des principales associations de l'industrie ainsi que des ministères gouvernementaux fédéraux et provinciaux.

Voici les conférenciers invités :

**Judith Code**, *chef, Normes relatives aux marchandises dangereuses, Direction générale de l'aviation civile, Transports Canada;*

**Linda Hume-Sastre**, *directrice, Lois et règlements, Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD), Transports Canada;*

**Maureen Best**, *directrice, Bureau de la sécurité des laboratoires, Santé Canada;*

**Nicole Noccey**, *spécialiste des moyens de confinement, Direction générale du TMD, Transports Canada;*

**Stéphane Garneau**, *surintendant, petits contenants et grands récipients pour vrac, Direction générale du TMD, Transports Canada;*

**Bob Richard**, *coordonnateur des normes internationales, département des transports des États-Unis.*

Les conférenciers ont donné un aperçu de l'interaction entre les régimes de réglementation internationaux et nationaux ainsi que des détails sur les exigences qui figurent dans la 13<sup>e</sup> édition du *Règlement type des Nations Unies* pour le transport des matières infectieuses, lequel est adopté par les groupes modaux, et plus particulièrement par l'*Organisation de l'aviation civile internationale* et l'*Organisation maritime internationale*. On a également discuté des perspectives relatives à l'emballage et de la façon dont les États-Unis proposeront de faire face aux changements préconisés par l'ONU dans la réglementation nationale américaine. Les exigences relatives au transport aérien des matières infectieuses entreront en vigueur en janvier 2005 dans les *Instructions techniques de l'OACI*.

La modification à la méthode de classification des matières infectieuses en vertu du *Règlement type des Nations Unies* a été l'un des principaux messages de la conférence. On a supprimé les groupes de risque et on les a remplacés par deux catégories, la catégorie A et la catégorie B. La catégorie A inclut les matières comportant un risque élevé en matière de transport tandis que la catégorie B comprend les matières dont le transport pose peu de risques. Le *Règlement type des Nations Unies* fournit une liste d'exemples des matières répertoriées dans la catégorie A.

Au Canada, on proposera d'inclure au *Règlement sur le TMD* la version de 2005-2006 des *Instructions techniques de l'OACI*, laquelle comprend les exigences de l'ONU et des exigences supplémentaires correspondant au transport aérien des marchandises dangereuses. On proposera d'inclure également le Code IMDG. Pour ce qui est du transport routier et ferroviaire et du transport maritime national, la Direction générale du TMD travaille à l'ébauche d'une modification à des fins de consultation informelle. Cette ébauche inclura la liste des matières infectieuses de la catégorie A ainsi que la liste de la catégorie B.

Pour de plus amples renseignements sur la nature du changement réglementaire et de la façon dont il vous touchera, veuillez communiquer avec votre bureau régional sur les marchandises dangereuses de Transports Canada à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/tmdl/personnes/federal.htm>



# ALERTE

## Carburant diesel dans les citernes amovibles hors normes—Expiration du permis

par Zenon Lewycky

Le permis de niveau de sécurité équivalent qui accorde une prorogation permettant d'utiliser des citernes hors normes pour transporter du diesel, de l'huile de chauffe et du carburant aviation,<sup>1</sup> expire le 1<sup>er</sup> janvier 2005. La plupart des citernes concernées sont les citernes amovibles, montées sur des camionnettes ou de petites remorques.

Après le 1<sup>er</sup> janvier 2005, toutes les citernes dont la capacité excède 450 litres et qui sont utilisées pour le transport routier de ces marchandises doivent être conformes au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les citernes hors normes peuvent être utilisées jusqu'en 2010, mais uniquement si elles répondent à l'exigence particulière 5(b) de la norme CAN/CSA-B621-98.

Pour être admissible, en vertu de l'exigence particulière 5(b), la citerne doit faire l'objet d'une inspection par un établissement inscrit auprès de Transports Canada pour l'inspection des citernes TC306 ou TC406. Cet établissement procédera à un examen visuel ainsi qu'à des épreuves d'étanchéité et de pression à 21 kPa (3 psi).<sup>2</sup> Si les résultats sont satisfaisants, l'établissement apposera une plaque signalétique « Citerne non normalisée pour liquides inflammables » aux fins d'identification. Aux termes de l'exigence particulière 5(b), les citernes non normalisées doivent également être inspectées périodiquement une fois la plaque signalétique non normalisée apposée. L'inspection périodique comprend un examen visuel annuel et une épreuve d'étanchéité effectués par un établissement inscrit auprès de Transports Canada. Les citernes n'ayant pas fait l'objet d'une inspection au-delà de la date d'inspection prévue ne peuvent être utilisées de nouveau.

Les citernes amovibles fabriquées avant 2003 et conformes à la norme ULC/ORD C142.13 peuvent être utilisées jusqu'en 2010. Il n'est pas nécessaire que la plaque signalétique non normalisée décrite ci-dessus soit affichée sur ces citernes. Cependant, ces dernières doivent faire l'objet d'une inspection et d'épreuves périodiques à titre de « GRV de transport » (grands

réipients pour vrac), tel que le prescrit la norme CAN/CGSB 43.146-2002, qui nécessite un examen visuel interne et externe tous les 60 mois. Cette période de 60 mois débute à la date de fabrication ou d'une inspection subséquente.

Les citernes amovibles fabriquées après le 1<sup>er</sup> janvier 2003 doivent être conformes à la norme de l'ONU sur les GRV de transport, tel que le prescrit la norme CAN/CGSB 43.146-2002, si elles sont utilisées pour le transport des liquides inflammables.

Référez-vous au tableau sommaire à la page suivante pour connaître les détails sur les divers contenants pouvant être utilisés pour transporter l'essence et le carburant diesel. Pour des renseignements sur les établissements inscrits d'inspection de citernes, veuillez visiter le site Web du TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/recipient/menu.htm>

### Changement à la norme CSA B340-02

La Direction générale du TMD a l'intention de restreindre la dimension des conteneurs à l'égard desquels peut s'appliquer l'article 5.5.3 de la Norme nationale du Canada CAN/CSA-B340-02 par le biais d'une modification au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Le but est d'ajouter un qualificatif limitant l'application de cet article aux conteneurs dont la capacité n'excède pas 50 L. Les parties intéressées sont avisées de l'intention du Ministère d'ajouter ce qualificatif dans la partie II de la *Gazette du Canada* lorsque la norme CSA B340-02 sera adoptée, et on les invite à présenter leurs commentaires à Mme Linda Hume-Sastre au : [hume@tc.gc.ca](mailto:hume@tc.gc.ca).

<sup>1</sup> et autres liquides inflammables du groupe d'emballage III, n'ayant aucune classe subsidiaire et un point d'éclair supérieur à 37,8 °C.

<sup>2</sup> Les épreuves d'étanchéité et de pression seront effectuées comme s'il s'agit d'une citerne TC306 aux termes de CAN/CSA B620-98, tel que l'autorise le permis SH 6216.

## TABLEAU RÉCAPITULATIF

PRODUIT ET CAPACITÉ DU CONTENANT	CONTENANT PRESCRIT	CONTENANT(S) OPTIONNEL(S)	DATE BUTOIR AU(X) CONTENANT(S) OPTIONNEL(S)
<b>DIESEL</b> UN 1202 450L ou moins	non normalisé.	S.O.	S.O.
<b>ESSENCE</b> UN 1203 30L ou moins	non normalisé, lorsque les conditions de «quantité limitée» sont respectées.	S.O.	S.O.
<b>ESSENCE</b> UN 1203 Entre 30L et 450L	Bidon (Jerrycan) ou fût selon CGSB 43.150 ou GRV de transport conforme à la norme de l'ONU selon CGSB 43.146.	ULC/ORD C142.13, construits avant 2003.	2010
<b>DIESEL</b> UN 1202 Entre 450L et 3000L	GRV de transport conforme à la norme de l'ONU selon CGSB 43.146 ou TC 306/406 selon CSA B620.	GRV de code 31A et 31B, TC 57 et ULC/ORD C142.13, tous construits avant 2003.	2010 selon ULC/ORD C142.13 et S.O. pour les autres.
		Citerne non normalisée construite avant 2003 éprouvée et marquée en fonction de l'exigence particulière n° 5(b) de la norme CSA B621.	2010
		<b>Citerne non normalisée selon le permis SH 6216.</b>	<b>2005</b>
<b>DIESEL</b> UN 1202 plus de 3000L	TC 306/406 selon CSA B620.	ULC/ORD C142.13, construits avant 2003.	2010
		Citerne non normalisée construite avant 2003 éprouvée et marquée en fonction de l'exigence particulière n° 5(b) de la norme CSA B621.	2010
		<b>Citerne non normalisée selon le permis SH 6216. (5000 L maximum).</b>	<b>2005</b>
<b>ESSENCE</b> UN 1203 Entre 450L et 3000L	GRV de transport conforme à la norme de l'ONU selon CGSB 43.146 ou TC 306/406 selon CSA B620.	GRV de code 31A et 31B, TC 57 et ULC/ORD C142.13, tous construits avant 2003.	2010 selon ULC/ORD C142.13 et S.O. pour les autres.
		Citerne non normalisée construite avant juillet 1995 éprouvée et marquée selon l'exigence particulière n° 17 de la norme CSA B621.	<b>2005</b>
<b>ESSENCE</b> UN 1203 plus de 3000L	TC 306/406 selon CSA B620.	ULC/ORD C142.13 (5000 L maximum) construite avant 2003 et TC 57.	2010 selon ULC/ORD C142.13 et S.O. pour les autres.
		Citerne non normalisée construite avant juillet 1995 éprouvée et marquée selon l'exigence particulière n° 17 de la norme CSA B621.	<b>2005</b>

# La révision de la Loi sur le TMD

par Raymond Auclair

La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses sera soumise à un processus officiel de révision. En vue du processus, nous avons entrepris une période de consultation publique afin d'identifier tous les problèmes qui peuvent découler de la loi ou de son application.

Tous les intéressés ont la chance de nous faire connaître les problèmes qu'ils ont identifiés ou encore de faire des commentaires sur ceux déjà soulevés par d'autres.

Nous expliquons ici la différence entre la loi et le règlement et nous ajoutons un bref historique. Ensuite, nous expliquons les étapes qui pourraient mener à une nouvelle Loi sur le TMD ou une loi modifiée, afin de guider les intéressés qui voudraient soumettre des commentaires.

Enfin, nous soumettons des questions qui peuvent vous aider à préparer vos commentaires.

## Règlement ou Loi ?

La Loi définit le champ d'application des exigences, les interdictions et l'autorité de prendre des règlements. Le champ d'application détermine à qui s'applique la loi; si vous ne faites pas partie du champ d'application, alors les exigences de la loi (notamment, son règlement) ne s'appliquent pas à vous. Les interdictions indiquent quelles activités peuvent être sujettes aux peines indiquées dans la loi. Afin de conserver un caractère clair, simple et plus permanent à la loi, on y indique les domaines pour lesquels des exigences plus techniques seront définies dans un ou plusieurs règlements.

La Loi sur le TMD est relativement courte (22 pages). Des liens sur le site Web de la révision<sup>1</sup> permettent d'accéder au texte complet. Il y a aussi une page Web qui contient un bref (très bref) exposé de la Loi : il s'agit des présentations faites lors des réunions tenues au printemps dernier<sup>2</sup>. De plus, un livret explicatif de la Loi intitulé « Entre les lignes » est disponible à titre de référence.

Le Règlement sur le TMD contient les exigences techniques détaillées ainsi que des références à des

normes dont certaines parties peuvent être imposées soit par le règlement, soit par la loi. Le règlement est complexe car il doit couvrir toutes les possibilités de transport, quel que soit le mode de transport, pour des millions de composés chimiques. Le règlement est dynamique : il est souvent modifié pour tenir compte des nouveaux produits, des nouveaux types de contenants, des nouvelles techniques et des recommandations internationales avec lesquelles il souhaite s'harmoniser.

Le Règlement sur le TMD est relativement volumineux (722 pages). Il existe maintenant un processus continu de révision du règlement, indépendant de la révision de la loi.

## Historique (très bref)

En novembre 1979, le second<sup>3</sup> plus important accident impliquant des marchandises dangereuses transportées au Canada survient à Mississauga, en Ontario. Un train de marchandise déraile dans un endroit densément peuplé et près d'une douzaine de marchandises dangereuses fuient.

Malgré l'ampleur de l'accident, il n'y a aucun décès. Mais plus de 200 000 personnes sont évacuées pour plusieurs jours.

La première Loi sur le TMD est adoptée en 1980. Son champ d'application est décrit en fonction de la Loi sur les transports nationaux et est destiné à couvrir le transport « par terre » c'est-à-dire le transport routier et ferroviaire.

Le premier règlement complet est publié en 1985. Le règlement est souvent modifié mais, dans l'ensemble, il semble fonctionner. Les provinces, dont plusieurs avaient déjà leurs propres exigences pour le transport routier, s'entendent pour laisser au fédéral un rôle de coordonnateur. Ainsi, le règlement dit " fédéral " est préparé en collaboration avec les provinces et le texte est par la suite repris par les provinces dans le cadre de lois provinciales.

Mais la loi ne fonctionne pas aussi bien. En fait, vers la fin des années 80, on perd tellement de causes judiciaires que la Loi sur le TMD perd sa force exécutoire. Lors de la période de consultation publique (1990 à 1992), les intéressés identifient plusieurs façons innovatrices, pour l'époque, de régler les problèmes.

Le 23 juin 1992, une nouvelle Loi sur le TMD reçoit la sanction royale et remplace complètement l'ancienne loi. Une des qualités de cette nouvelle loi est d'être écrite de façon à être mieux comprise; son langage est

<sup>1</sup> <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm>

<sup>2</sup> <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/presentation.htm>

<sup>3</sup> Le plus important : l'explosion du navire Mont Blanc à Halifax en 1917.

plus clair. Une autre qualité est que la *Loi sur le TMD* est maintenant une loi de sécurité publique, prise sous l'autorité criminelle de la constitution, et ayant son propre champ d'application.

En 1994, le gouvernement lance un ambitieux projet de révision de tous les règlements. Le *Règlement sur le TMD* est soumis au processus. Plusieurs exigences sont enlevées (elles n'ajoutaient rien à la sécurité publique), d'autres doivent être modifiées ou ajoutées.

Entre-temps, les responsables du règlement avaient entrepris d'en refaire la facture selon un projet pilote alors nommé "langage simple." Plus tard, le projet ajoute des outils de langage et de disposition et est renommé "langage clair." Le nouveau règlement devait être prêt en 1996.

En 1998, il est clair que l'échéance de 1996 n'est pas très réaliste. Le projet original, de réécrire le règlement sans changer les exigences, n'est plus viable. Il faut intégrer les changements découlant de la révision des règlements de 1994, puis moderniser les exigences pour tenir compte de la croissance, en nombre et en complexité, des produits chimiques et des outils techniques.

Finalement, une version presque finale est proposée en août 2000 dans la *Gazette du Canada, partie I*. S'ensuit une année de consultation publique sur le texte. Le 15 août 2001, la version "finale" est publiée dans la *Gazette du Canada, partie II* et doit entrer en vigueur en août 2002.

Depuis, il y a eu trois modifications au Règlement, dont une qui est apportée en août 2002 pour modifier le texte qui entrerait en vigueur ; de plus, trois autres sont à l'étude :

1. 28 août 2002 : corrections au texte, définitions, réécriture de certains articles...
2. 13 août 2003 : quantités limitées, biens de consommation, Défense nationale...
3. 17 déc. 2003 : précisions (et modifications) sur l'application des instructions techniques de l'OACI pour le transport aérien des marchandises dangereuses...
  - A. Normes ONGC/CGSB-43.125, CAN/CSA-B339, B340; code IMDG (par navire)...
  - B. Normes B620, B621, B622...
  - C. Explosifs, entreposage de marchandises durant le transport, définition d'envoi, préciser la partie 4...

Cependant, tout ça touche le règlement et non la loi. Avant de revenir à la loi, voyons d'autres distinctions.

## Sécurité ou sûreté ?

**Sécurité** : L'effort collectif pour éviter les conséquences fâcheuses. Plus les exigences sont connues, plus la sécurité est bien servie (tout le monde sait quoi faire). En anglais : *safety*.

Un problème de sécurité se pose lorsque tout le monde essaie de faire le bien et que quelque chose tourne mal.

**Sûreté** : Ce qu'il faut faire pour empêcher qu'une personne ne déclenche par exprès des conséquences fâcheuses. Parfois, il faut cacher des choses (par exemple, les mots de passe doivent rester secrets). En anglais : *security*.

Un problème de sûreté se pose lorsqu'une personne essaie de prendre les mauvais moyens.

La similitude des mots « sécurité » et « security » peut amener de la confusion. De plus, certains programmes (au gouvernement et ailleurs) utilisent le mot "sécurité" pour traduire *security*. Nous allons tenter, au cours de la révision de la *Loi sur le TMD*, de nous en tenir au sens donné plus haut (sécurité = *safety* ; sûreté = *security*).

Nous préparons déjà la révision de la *Loi sur le TMD* (prévue suite à une promesse faite au Parlement en 1992) lorsque sont survenues les attaques du 11 septembre 2001. La révision a été entreprise de façon discrète dès l'automne 2001, en mettant l'accent sur les problèmes de sûreté. Ce n'est qu'en 2003 que nous avons étendu la révision à l'ensemble de la *Loi sur le TMD*, c'est-à-dire aux questions de sécurité.

## La Loi sur le TMD

Son titre officiel : *Une loi pour promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses*. Le titre abrégé : *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. La date fait partie du titre abrégé.

On peut lire le texte de la loi sur le site Web de Transports Canada. De plus, il y a un lien au livret explicatif de la Loi qui s'intitule « Entre les lignes ». Des liens permettent de trouver un résumé des présentations antérieures qui donnent un aperçu de la structure de la loi.

Il y a, au Canada, 14 **règlements** sur le TMD (1 fédéral, 10 provinciaux, 3 territoriaux). Ils contiennent tous les mêmes exigences. Ainsi, une personne responsable d'un envoi de marchandises dangereuses n'a pas, en général, à déterminer qui a juridiction, le fédéral ou la province : les exigences sont les mêmes.

Il n'en est pas de même pour les **lois**. Il existe 14 lois différentes. La loi fédérale est de type "criminel." La plupart des lois provinciales sont des lois de transport, mais il y en a qui sont des lois environnementales

(par exemple, au Manitoba) ou de sécurité publique (en Alberta).

Notre révision ne touche que la loi fédérale.

## Pour modifier une loi

En partant de la fin, une loi est modifiée lorsque la loi qui la modifie entre en vigueur. La date d'entrée en vigueur est déterminée au moment où la modification reçoit la sanction royale, normalement accordée par le gouverneur général ou son représentant. Cette sanction suit le passage aux deux chambres (Communes et Sénat) du projet de loi. En cours de passage à chacune des chambres, le projet de loi est soumis à trois lectures et, autour de la deuxième lecture, à une étude en comité. Le processus législatif prévoit une consultation publique formelle avant ou durant l'étude en comité.

Pour en arriver là, il faut qu'il y ait eu un projet de loi préparé, puis déposé à une des deux chambres du Parlement. La préparation du projet découle d'instructions données par le Cabinet, suit à l'analyse d'un Mémoire au Cabinet proposé par un ou plusieurs ministres.

Si le ministre présente un Mémoire au Cabinet, c'est qu'il aura été convaincu qu'il y a lieu de modifier la *Loi sur le TMD*, que la modification répond au besoin et qu'elle semble acceptable à tous, ou à la plupart, des intéressés. Pour obtenir ce consensus, il faut avoir consulté les personnes soumises à la loi, les personnes qui profitent de la protection de la loi, les provinces, les agences gouvernementales impliquées, les autres ministères, etc. Il faut aussi convaincre le ministre que l'analyse couvre tous les problèmes connus, les solutions de rechange et les impacts des solutions retenues.

## La consultation

La consultation publique qui se déroule présentement sert à trouver les renseignements nécessaires aux analyses qui précèdent la préparation d'un Mémoire au Cabinet. Le processus en neuf étapes, décrites sur le site Web, sert à découvrir les problèmes et à trouver des solutions qui pourraient résoudre ces problèmes. Lors des prochaines étapes, il faudra aussi comprendre l'impact des solutions proposées afin de choisir la ou les meilleures.

Le processus de consultation a été conçu de façon à pouvoir se dérouler entièrement par l'entremise du Web, du courrier électronique, de la poste et du téléphone. Les réunions servent à guider les participants afin de mieux comprendre ce qui est révisé et de mieux préparer les commentaires pour en assurer l'impact.

Toute l'information est placée sur le site Web :

la liste des questions soulevées,  
les présentations faites lors des réunions,  
les comptes rendus sommaires des réunions, et  
les liens vers des compléments d'information.

## Les questions

Les problèmes soulevés sont nommés "questions" car ils représentent les questions que les intéressés posent aux responsables du programme : « Comment allez-vous régler le problème suivant ? »

Puisqu'il n'y a qu'une quarantaine de questions, il n'est pas nécessaire de faire une liste de priorité. La consultation peut couvrir toutes les questions identifiées. Par conséquent, le numéro assigné à une question n'est pas une indication d'importance relative.

Cependant, pour faciliter le traitement des commentaires, nous avons établi des catégories :

- A. **Sûreté**
- B. **Nouvelles idées**
- C. **Idées existantes (corriger la loi)**
- D. **Problèmes techniques (libellé)**
- E. **Questions automatiques (politiques gouvernementales)**
- F. **Questions hors contexte (règlement, autres lois).**

## Analyse des questions soulevées

Pour chacune des questions identifiées aux fins de consultation, il faut se demander :

1. Faut-il modifier la *Loi sur le TMD* pour régler le problème? Existe-t-il d'autres moyens qui pourraient régler le problème de façon aussi efficace, ou même encore mieux?
2. Si la loi est modifiée, comment devrait-elle l'être? Nous cherchons des idées et des options. Il peut être logique et acceptable de formuler un commentaire du genre : " Je ne pense pas que la loi devrait être modifiée, mais si vous le faites, vous devriez tenir compte des points suivants..."



### 3. Quels sont les impacts de modifier la loi ? ou de ne pas la modifier?

Les questions qui se trouvent déjà sur la liste ont été identifiées par les intéressés, notamment le public, les personnes réglementées, les inspecteurs, les policiers, les pompiers, les transporteurs, les voyageurs, les ministères. Le fait qu'une question se trouve sur la liste ne veut pas dire que la loi sera automatiquement modifiée. Si la question se trouve sur la liste, cela veut dire qu'au moins une personne l'a soulevée et ce problème mérite d'être discuté.

L'équipe responsable de cette partie de la consultation n'a pas le rôle de filtrer les commentaires. Nous les classons selon la catégorie de la question à laquelle ils s'appliquent ou encore nous les envoyons vers les autres parties du programme (par exemple, si un commentaire touche le règlement ou une autre loi).

Lorsque l'équipe de révision de la *Loi sur le TMD* commencera son travail vers la fin de l'automne, elle aura tous les commentaires reçus. Cette équipe de révision sera composée des directeurs du TMD et du directeur général. L'équipe travaillera en collaboration avec les représentants des provinces et les membres du comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses, créé en vertu de la *Loi sur le TMD*.

#### A. Sûreté

Est-il souhaitable de traiter des questions de sûreté en TMD dans la *Loi sur le TMD* ou dans une autre loi (par exemple, le *Code criminel*, une nouvelle loi de sûreté en transport, les lois existantes qui régissent séparément les modes de transport, une loi générale de sûreté).

Si c'est dans la *Loi sur le TMD*, devrait-on avoir deux niveaux d'exigences, un niveau pour les marchandises pour lesquelles un plan d'intervention d'urgence (PIU) est obligatoire et un niveau pour les autres? Si oui, est-ce que les exigences de sûreté devraient être intégrées aux exigences touchant les plans d'interventions d'urgence?

Les mesures que les États-Unis mettront en place pourraient avoir un impact sur nos exigences et sur l'échéancier pour leur mise en place.

#### B. Nouvelles idées

Devrions-nous étendre le champ d'application pour couvrir des cas qui ne sont pas présentement couverts? Faut-il créer un type spécial de permis pour remplacer (ou supporter) l'utilisation des estoppels? Comment peut-on,

dans une loi, encourager les efforts supplémentaires de la part de ceux qui n'y sont pas obligés, sans enlever l'obligation qu'ont d'autres personnes?

La loi devrait-elle rendre directement obligatoire la conformité à des normes? Peut-on permettre la saisie, pour fins d'examen, de contenants ou de marchandises qui ne sont pas en infraction?

Quels sont les avantages et les inconvénients (notamment les coûts) de créer un registre de personnes pouvant participer à des activités réglementées en vertu de la *Loi sur le TMD*?

Faut-il couvrir, dans la *Loi sur le TMD*, des comportements déjà interdits dans d'autres lois d'application générale (notamment, le vandalisme)?

#### C. Idées existantes

Il s'agit ici de régler des problèmes qui, nous le pensions, étaient déjà réglés par la Loi de 1992. Par exemple, la question des indications trompeuses est en voie de devenir une des questions importantes de cette révision. La pensée du législateur semblait claire en 1992. Depuis, certaines décisions des tribunaux, prises lors de cause impliquant des lois provinciales, éclairent d'une lumière différente les mots de l'article 6 de la *Loi sur le TMD*. Faudrait-il modifier la loi de façon à confirmer l'objectif original? Ou bien, faut-il modifier l'objectif original et, si oui, quel devrait être le nouvel objectif de cet article?

#### D. Problèmes techniques

Nous avons réservé la catégorie D aux questions touchant le libellé. Nous nous sommes aperçus que lorsque quelqu'un proposait de changer des mots, c'est qu'il s'agissait en fait d'un problème de la catégorie C (le mot utilisé ne veut plus dire ce qu'il voulait dire en 1992) ou de la catégorie B (changer le mot pour changer le sens de la loi). Voilà pourquoi cette catégorie n'a pas vraiment évolué depuis 2003.

#### E. Questions automatiques

Lors de la rédaction d'un Mémoire au Cabinet, il y a des questions auxquelles il faut absolument répondre, même si elles n'ont pas été soulevées. Ces questions sont tirées des priorités imposées par le gouvernement à tous les programmes. Par exemple, quel que soit le sujet abordé dans un Mémoire au Cabinet, il faut étudier l'impact que la proposition pourrait avoir sur la

capacité des compagnies canadiennes à faire affaire sur le marché international.

## F. Questions hors contexte

Nous regroupons dans cette catégorie les questions qui ne semblent pas reliées à la révision de la *Loi sur le TMD*. Peut-être parce qu'elles soulèvent des problèmes qui proviennent d'autres lois ou d'autres programmes. Au lieu de cacher ces questions, nous les gardons dans la catégorie F.

Les personnes peuvent nous envoyer des commentaires pour nous expliquer pourquoi ils pensent que la question n'est pas hors contexte et, parfois, nous sommes d'accord.

En un an, trois questions sont passées de la catégorie F à une autre catégorie (deux B et un C). Nous acceptons les commentaires touchant ces questions et nous les présenterons, au même titre que les autres commentaires, à l'équipe de révision.

## L'avenir

Il y aura des réunions de consultation publique jusqu'au 9 novembre 2004. Ensuite, nous compilerons les commentaires reçus et commencerons à les présenter à l'équipe de révision dès la fin novembre. Le travail de l'équipe de révision se fera au cours de l'hiver.

À partir des recommandations faites par l'équipe, nous préparerons le premier brouillon d'un Mémoire au Cabinet. Cette première version du Mémoire pourrait être prête dès le mois d'avril 2005. Au Canada, un Mémoire au Cabinet est un document secret, même à l'étape du brouillon. Il reste secret pour toujours.

Par conséquent, il y aura une période, entre la préparation du Mémoire au Cabinet et la présentation du projet de loi au Parlement, où il y aura peu de changement sur le site Web de la révision. Nous vous encourageons à nous faire parvenir vos commentaires bien avant cette pause.

Si tout va rondement, il se peut qu'un projet de loi soit présenté dès septembre 2005, ce qui pourrait laisser croire que la *Loi sur le TMD* pourrait être modifiée dès le début de 2006.

L'échéancier présenté est optimiste. Il pourrait être retardé par toute sorte d'événement, notamment par la tenue d'élections générales.

Par contre, l'échéancier pourrait être devancé, du moins pour les questions de sûreté, en fonction de mesures mises en place par les États-Unis ou par d'autres pays.

## Participer

Cette consultation vise à identifier des problèmes et à générer plusieurs idées pour les résoudre. Il ne s'agit pas d'un concours de nombre. Ce qui compte sont les idées.

Il se peut qu'une même personne nous offre plusieurs façons de résoudre une même question, même si cette personne pense que nous ne devrions pas intervenir.

N'oubliez pas, vous avez tous le droit de faire des commentaires. Vous n'êtes pas obligés d'assister à une réunion. Vous pouvez envoyer des commentaires plus d'une fois. Vous avez même le droit de changer d'idée au cours du processus. Nous l'anticipons, puisque nous voulons que le processus de consultation améliore le texte final.

Les commentaires qui nous arrivent tôt ont plus d'effets que les commentaires tardifs.

### Pour nous faire parvenir vos commentaires

Par courriel : [LoiTMD@tc.gc.ca](mailto:LoiTMD@tc.gc.ca)

Par la poste : Révision de la Loi sur le TMD  
ASDE, 9<sup>e</sup> étage, Tour C  
Transports Canada  
330, rue Sparks,  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
Canada

Par  
téléphone : 613 993-7207 (Katherine Stewart)  
613 990-1139 (Raymond Auclair)

Par fax : 613 993-5925 (indiquez «ASDE» ou  
Révision de la Loi)

## RÈGLEMENT SUR LE TMD – MODIFICATIONS

La Direction générale procède à l'examen d'un ensemble de modifications que l'on propose d'apporter au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD). Pour en examiner l'ébauche dès qu'elle sera disponible, prière de consulter le site Web sur le TMD ([www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm](http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm)) ou d'envoyer un courriel à M<sup>me</sup> Linda Hume-Sastre ([humel@tc.gc.ca](mailto:humel@tc.gc.ca)) en prenant soin d'inscrire « Consultation du Règlement » comme objet du courriel.

# Dois-je suivre une formation relative au transport des marchandises dangereuses (TMD)?

par Marc Richard

Le titre de l'article constitue, sans aucun doute, la question la plus souvent posée à l'égard du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

## Comment puis-je le savoir ?

En fait, pour déterminer s'il faut suivre une formation relative au TMD, il conviendrait mieux de poser la question suivante :

Est-ce que je travaille avec des marchandises dangereuses qui seront ou qui sont transportées ?

Dans l'affirmative, alors OUI il est fort probable que vous deviez suivre une formation relative au TMD.

Le premier article de la partie 6 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* apporte une réponse très claire à la question de la formation.

Quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses au Canada a reçu une formation ou, à tout le moins, ses activités sont sous la surveillance d'une personne qualifiée.

Pour mieux souligner l'importance de cette exigence, Transports Canada a conféré aux employeurs la responsabilité de déterminer si les employés ont reçu une formation appropriée. Dans la négative, les employeurs se garderont de demander aux employés de se livrer à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses au Canada ou d'autoriser ces derniers à exécuter de telles activités.

## Que veut dire une formation appropriée ?

L'article 6.2 précise les exigences qui régissent la formation appropriée. On trouvera aux alinéas *a)* à *m)* les treize sujets qui traitent de la formation et qui aideront les employeurs à former leurs employés. Tout employé a une formation appropriée relative au

TMD s'il a une solide connaissance de tous les sujets énoncés aux alinéas *a)* à *m)* qui ont un rapport direct avec les fonctions exercées qui visent les marchandises dangereuses qu'il est appelé à manutentionner, à demander de transporter, à transporter ou à importer au Canada.

La formation relative au TMD des employés des secteurs du transport routier, ferroviaire et maritime est considérée appropriée et valide pour une période de trois ans alors que cet intervalle n'est que de deux ans pour les employés du secteur du transport aérien. (Consulter l'article 6.5 du *Règlement sur le TMD* pour de plus amples renseignements.)

## Preuve de formation :

Lorsque l'employeur constate que les employés ont reçu une formation appropriée, il leur délivrera un certificat de formation à titre de preuve de formation, conformément au *Règlement sur le TMD*. Le certificat comportera tous les renseignements prescrits à l'article 6.3 du *Règlement sur le TMD*. Toute personne qui travaille avec des marchandises dangereuses devra avoir en tout temps en sa possession un tel certificat.

## Autres considérations :

Par ailleurs, les articles 6.6 à 6.8 énoncent des exigences qui régissent la conservation et la présentation de la preuve de formation.

On prendra note qu'il incombe aux travailleurs autonomes de suivre une formation appropriée et de se délivrer eux-mêmes un certificat de formation.

Pour une consultation rapide du *Règlement sur le TMD*, nous vous invitons à visiter notre site Web à l'adresse suivante <http://www.tc.gc.ca/tmdlclair/tdesm.htm>

## Qui devrait donner une formation relative au TMD ?

À la fin, ce sont les employeurs qui déterminent comment les employés seront formés, compte tenu de leur responsabilité à l'égard de la formation appropriée des employés.

Pour avoir un aperçu de ce type de formation et obtenir des directives plus détaillées relatives aux exigences de formation, vous pouvez accéder à notre site Web à l'adresse ci-contre. Vous y trouverez réponse à la plupart de vos questions en matière de formation (et même un modèle de certificat de formation) : <http://www.tc.gc.ca/tmdl/documents/avislc/advol1fnew.htm>

Au Canada, bon nombre d'organismes offrent de la formation relative à la *Loi sur le TMD et au Règlement sur le TMD*. Ces services de formation pourraient constituer une solution rapide et accessible pour plusieurs employeurs qui ont besoin d'aide pour élaborer des plans de formation pour leurs employés.

Nous nous devons toutefois de souligner que les cours ne reçoivent l'agrément ni l'appui de Transports Canada. Les employeurs assument donc toujours la responsabilité de déterminer la pertinence d'un cours particulier de formation liée au TMD pour leurs employés.

Même si Transports Canada ne s'engage envers aucune méthode de formation particulière, le Ministère reconnaît que de tels organismes de formation sont une ressource utile pour les employeurs. C'est pourquoi il est possible de consulter une liste des organismes canadiens qui offrent de la formation liée au *Règlement sur le TMD* à partir de notre site Web à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/formation/formationorg.htm>

### Peut-on être exempté de formation ?

Le *Règlement sur le TMD* comporte également des cas spéciaux et des dispositions particulières (et d'autres exigences) en vertu desquels on peut être exempté de la formation relative au TMD si certaines conditions sont remplies.

Voici deux situations courantes où le certificat de formation n'est pas obligatoire :

L'article 1.33 du *Règlement sur le TMD* prévoit une exemption pour les liquides inflammables qui n'ont pas de classe subsidiaire, qui font partie du groupe d'emballage III et dont le point d'éclair est supérieur à 37,8 ° C (par exemple, le carburant diesel), s'ils sont conservés dans les petits conteneurs prescrits. (Veuillez consulter l'article 1.33 pour des précisions.)

Le transport des bouteilles à gaz polyvalentes dans la caisse de chargement ouverte des véhicules constitue un autre exemple courant :

La disposition particulière n° 42 de l'annexe 2 peut s'appliquer au véhicule à caisse de chargement ouverte – où les marchandises dangereuses sont bien visibles de l'extérieur – qui sert au transport d'au moins cinq bouteilles de gaz normalement utilisées pour le soudage, l'oxycoupage et d'autres activités du même genre. Si toutes les conditions de la disposition particulière sont remplies, le certificat de formation n'est pas obligatoire. Nous tenons cependant à rappeler qu'une telle exemption ne vise que les gaz de la classe 6. (Consulter la disposition particulière n° 42 du *Règlement* pour des précisions.)

On trouvera des cas spéciaux et des dispositions particulières de ce genre aux articles 1.15 à 1.47 ou à l'annexe 2 du *Règlement sur le TMD*. Il est important de

noter que les exigences en matière de formation ne sont pas toujours exemptées dans les situations précitées et que l'on doit satisfaire à toutes les conditions des cas spéciaux pour que ces derniers s'appliquent.

## Le transport aérien des matières infectieuses 2005

par Nicole Noccey

### Introduction

Transports Canada réglemente la manutention, l'offre au transport ou le transport de matières infectieuses de la classe 6.2 par tout mode de transport en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD). La partie 12 du RTMD et, par référence, les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (IT de l'OACI), prescrit les exigences de classification, d'emballage, d'étiquetage, de documentation et de traitement pour le transport aérien des matières infectieuses à l'intérieur du Canada et entre le Canada et un autre pays.

Les IT de l'OACI sont publiées chaque deux ans. Les exigences dans chaque édition correspondent le plus possible à la dernière édition des *Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses des Nations Unies* (Recommandation de l'ONU). L'édition actuelle des IT de l'OACI, valide jusqu'au 31 décembre 2004, correspond à la 12<sup>e</sup> édition des *Recommandations de l'ONU*. La prochaine édition des IT de l'OACI, en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005, correspond à la 13<sup>e</sup> édition des *Recommandations de l'ONU*.

Cet article donne un aperçu de la façon dont les exigences relatives à la classification et à l'emballage pour le transport aérien des matières infectieuses seront modifiées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005 en raison des changements apportés à la 13<sup>e</sup> édition des *Recommandations de l'ONU* et des changements acceptés par le groupe de travail sur les marchandises dangereuses de l'OACI.

### En quoi consistent les changements apportés aux exemptions ?

Les IT de l'OACI de 2003-2004 ne tiennent pas compte de certaines substances, notamment le sang à des fins de transfusion, les tissus et les organes pour la transplantation, certains produits biologiques et des substances qui ne sont pas susceptibles de causer de maladie à l'être humain ou aux animaux. Les IT de

2005-2006 conserveront ces exemptions mais excluront également des substances dans lesquelles il est peu probable qu'il y ait des matières infectieuses ou pour lesquelles la concentration de ces matières est à un niveau naturellement présent (p. ex. produits alimentaires, échantillons d'eau, personnes vivantes).

## En quoi consistent les changements apportés à la classification ?

La 13<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU classe toutes les matières infectieuses en deux catégories : la catégorie A et la catégorie B. Ces catégories remplacent les quatre groupes de risque utilisés de coutume pour classer les matières infectieuses en vue de leur transport.

Les matières infectieuses incluses dans la catégorie A sont celles qui constituent un risque élevé dans le transport. Ces matières sont transportées de manière capable de causer à un être humain ou à un animal une invalidité permanente ou une maladie grave ou mortelle lorsqu'il y est exposé. Le sous-alinéa 3.2.2.1 de la partie 2, au chapitre 6 des IT de l'OACI de 2005-2006, contient une liste d'exemples de matières infectieuses faisant partie de la catégorie A.

Les matières infectieuses incluses dans la catégorie B sont celles qui constituent un faible risque dans le transport. Il s'agit de matières infectieuses ne répondant pas aux critères d'inclusion dans la catégorie A.

Le tableau suivant donne un aperçu du nouveau système de classification.

**TABLEAU 1 : CLASSIFICATION DES MATIÈRES INFECTIEUSES POUR LE TRANSPORT AÉRIEN EN 2005-2006**

Classification	Appellation réglementaire appropriée	Numéro UN	Instruction d'emballage
Matières infectieuses et toutes les cultures de la catégorie A <sup>1</sup>	Matières infectieuses pour l'homme	UN2814	P602
	Matières infectieuses pour les animaux uniquement	UN2900	P602
Matières infectieuses de la catégorie B	Spécimen de diagnostic OU spécimens cliniques	UN3373	P650

<sup>1</sup> Les cultures sont définies à l'article 3.1.3 de la partie 2 du chapitre 6 des IT de l'OACI 2005-2006.

## En quoi consistent les changements apportés aux instructions d'emballage 602 et 650 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2005 ?

### Exigences modifiées (P602)\*

2003-2004 Emballage extérieur de solidité suffisante pour sa capacité, sa masse et son utilisation prévue.

2005-2006 Emballage extérieur rigide de solidité suffisante pour sa capacité, sa masse et son utilisation prévue.

2003-2004 Les capsules à vis pour les récipients principaux doivent être renforcées avec du ruban adhésif.

2005-2006 Les capsules à vis pour les récipients principaux doivent être protégées par des systèmes de sécurité, p. ex. ruban adhésif, ruban d'étanchéité de paraffine ou fermeture à verrouillage fabriquée.

### Nouvelles exigences (P602)\*

- Les emballages intérieurs contenant des matières infectieuses ne doivent pas être groupés avec d'autres emballages intérieurs contenant des marchandises non apparentées. Des colis complets peuvent être placés dans un suremballage conformément aux dispositions du paragraphe 1 de la partie 1, du chapitre 3 et de l'alinéa 1(j) de la partie 5 du chapitre 1; ce suremballage peut contenir de la glace sèche.
- La mention « Matière infectieuse soupçonnée d'appartenir à la catégorie A » doit figurer entre parenthèses après la désignation officielle de transport sur la table des matières détaillée et, suivant les besoins de la disposition spéciale A140, sur le document de transport lorsque les matières infectieuses à transporter sont inconnues, mais que l'on soupçonne qu'elles remplissent les critères de classement dans la catégorie A et d'affectation aux n<sup>os</sup> UN2814 ou 2900 ou en cas de doute quant à la classification.
- Le nom technique doit apparaître sur le document de transport mais non sur l'emballage extérieur (disposition spéciale A140).

### Exigences modifiées (P650)\*

2003-2004 Le récipient principal doit contenir au plus 500 ml ou 500 g.

2005-2006 (**Liquides**) Le récipient principal ne doit pas contenir plus de 1 litre de matière liquide et l'emballage extérieur ne doit pas contenir plus de 4 litres de matière liquide.

(**Solides**) Le récipient principal n'a pas de masse limite. L'emballage extérieur ne doit pas contenir plus de 4 kg de matière solide.

### Nouvelles exigences (P650)\*

- L'emballage extérieur doit être rigide et au moins une de ses surfaces doit mesurer au minimum 100 mm sur 100 mm.
- La marque représentée ci-après doit être affichée sur l'emballage extérieur avec la désignation officielle de transport « échantillons de diagnostic » ou « échantillons cliniques » placée à proximité. Chaque côté de la marque doit avoir une longueur

d'au moins 50 mm, la largeur de la ligne doit être d'au moins 2 mm et la hauteur de tous les caractères, y compris les lettres de l'appellation réglementaire, doit être d'au moins 6 mm.



- Pour les matières solides, s'il y a un doute quelconque quant à la présence d'un liquide résiduel dans le récipient principal durant le transport, il faut utiliser un emballage adéquat pour les liquides, notamment des matériaux absorbants.
- Les exigences relatives aux spécimens réfrigérés ou congelés spécifiées dans la directive P602 doivent être respectées.
- Lorsque les colis sont placés dans un suremballage, les marques des colis requises par la présente instruction d'emballage doivent être soit visibles, soit reproduites sur l'extérieur du suremballage.
- L'appellation réglementaire appropriée, le numéro UN ainsi que le nom, l'adresse et le numéro de téléphone d'une personne responsable doivent être indiqués par écrit sur un document ou sur le colis.
- Tous les colis et suremballages doivent être inspectés pour y déceler des dommages ou des fuites lors du déchargement. En cas de dommages ou de fuites, l'endroit où les colis ont été arrimés doit être inspecté et toute contamination dangereuse doit être éliminée.
- Il est interdit aux passagers et aux membres d'équipage de transporter des matières infectieuses dans leurs bagages à main, dans leurs bagages enregistrés ou sur eux-mêmes.
- Ceux qui fabriquent ces emballages et ceux qui les distribuent par la suite doivent donner des instructions claires à l'expéditeur ou à la personne qui prépare les emballages sur leur remplissage et leur fermeture.
- Aucune autre marchandise dangereuse ne doit être emballée dans le même emballage que des matières dangereuses de la division 6.2, sauf si elles sont nécessaires pour maintenir la viabilité des matières infectieuses, pour les stabiliser ou pour neutraliser les dangers qu'elles présentent. Une quantité de 30 ml ou moins de marchandises dangereuses des classes 3, 8 ou 9 peut être emballée dans chaque récipient principal contenant des matières infectieuses sans qu'aucune autre exigence relative aux IT n'ait à être observée.

**\* Veuillez consulter les IT de l'OACI pour connaître les exigences dans leur intégralité.**

## **Puis-je utiliser un emballage conçu et construit conformément à la norme CAN/CGSB-43.125 pour transporter par voie aérienne des matières infectieuses ?**

Un emballage de type 1A conçu et construit conformément à l'exigence précisée dans la norme CAN/CGSB-43.125 répond à toutes les exigences déterminées au chapitre 6 de la partie 6 des IT de l'OACI comme en fait mention l'instruction P602, et peut par conséquent être utilisé pour le transport aérien des matières infectieuses.

Un emballage de type 1B conçu et construit conformément à l'exigence précisée dans la norme CAN/CGSB-43.125 ne répond pas nécessairement à toutes les exigences déterminées à l'instruction P650 et peut ne pas être acceptable pour le transport aérien des matières infectieuses. Le tableau suivant souligne quelques différences.

**TABLEAU 2 : EMBALLAGE DE TYPE 1B C.  
INSTRUCTION D'EMBALLAGE 650**

Exigences	Type 1B	P650 (2005-2006)
Triple emballage	Requis	Requis
Quantité maximale dans le contenant principal	Aucune quantité maximale	1 litre (liquide) ~4 kg (solide)
Spécifications de l'emballage extérieur	Doit être solide	Doit être rigide; Une des surfaces doit mesurer au minimum 100 mm sur 100 mm
Marquage de la spécification	TC-125-1B	Aucun requis
Indications de danger	S'il est réglementé, l'emballage doit posséder : étiquette indiquant la classe, numéro UN, appellation réglementaire	Losange avec le numéro UN3373 à l'intérieur; appellation réglementaire appropriée à proximité
Tests de conception	Aucun requis	Épreuve de chute (1,2 m), Capacité de pression du contenant de 95 kPa
Enregistrement d'une autorité compétente	Non requis (à moins qu'un symbole ne soit utilisé)	Non requis
Spécimens réfrigérés ou congelés	Aucune exigence	Exigences précisées dans l'instruction P602

Une proposition visant à modifier les exigences d'un emballage de type 1B pour reproduire celles précisées dans l'instruction P650 des 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> éditions des Recommandations de l'ONU sera publiée aux fins d'examen et de commentaires par le comité sur les normes relatives aux matières infectieuses. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Stéphane Garneau au 613 991-3151 ou à [garnest@tc.gc.ca](mailto:garnest@tc.gc.ca).

# GUIDE DES MESURES D'URGENCE

par Michel Cloutier

Le *Guide des mesures d'urgence 2004* (GMU2004) a été publié et distribué à tous les services d'incendie, de police et d'ambulance à travers le Canada par l'entremise d'une aide précieuse des membres (ou d'une personne désignée) du Groupe de travail fédéral-provincial-territorial sur le transport de marchandises dangereuses (TMD).

Ce guide a été élaboré conjointement par Transports Canada (TC), le département américain des Transports, le Secrétariat aux Communications et aux Transports du Mexique et avec la collaboration du CIQUIME (Centro de Información Química para Emergencias) d'Argentine. Le GMU2004 est conçu pour les pompiers, le corps policier ainsi que pour les autres membres des services d'urgence qui interviennent les premiers aux accidents du transport mettant en cause des marchandises dangereuses.

Vous trouverez une liste complète des personnes-ressources distribuant gratuitement le guide aux services d'urgence publics de même qu'une liste des entreprises privées et des ministères qui vendent le GMU2004 à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/guide/guide-2.htm>

## Les modifications et améliorations majeures du GMU2004 sont les suivantes :

- Suppression des anciens noms de peroxydes organiques;
- Suppression des numéros nord-américains (NA) des États-Unis (É.-U.) qui précèdent l'année 1995;
- Suppression de tous les numéros NA du Canada;
- Ajout de toutes les nouvelles appellations réglementaires de l'Organisation des Nations Unies (ONU) issues des 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> éditions;
- Suppression d'environ 700 appellations réglementaires;
- Ajout d'environ 250 appellations réglementaires;
- Un nombre approximatif de 100 appellations réglementaires ont changé de page dans le guide – celles touchant en majeure partie l'application de la mousse extinctrice;
- Un nombre approximatif de 15 appellations réglementaires s'ajoutent à la liste des produits toxiques par inhalation (TIH) et des matières dangereuses réagissant à l'eau (MDRE);
- Ajout de données radiologiques dans la section portant sur la reconnaissance du terrorisme criminel.

Prière de visiter régulièrement le site Web de CANUTEC sur lequel la base de données du nouveau GMU2004, qui est présentement en cours d'élaboration, sera bientôt disponible en version française, anglaise et espagnole.

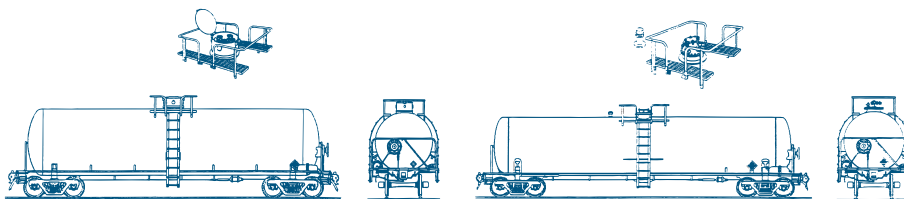
Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer au 613 992-4624 ou de visiter le site Web de CANUTEC à l'adresse suivante : [www.canutec.gc.ca](http://www.canutec.gc.ca).

## \*ERRATA

### VEUILLEZ NOTER : LES EXEMPLAIRES EN VERSION ANGLAISE SONT PRÉCIS.

À la page 18 des versions française et espagnole du guide (seuls les exemplaires en version espagnole imprimés aux États-Unis) : les illustrations montrant les wagons-citernes pressurisés et non pressurisés ont été interchangés par erreur.

Les illustrations devraient apparaître comme suit dans le guide des versions française et espagnole :

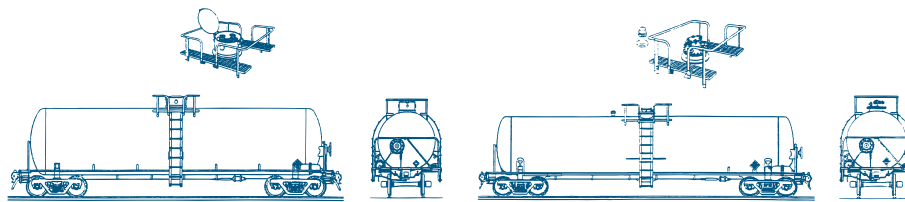


Wagon-citerne pressurisé  
Gaz comprimés liquéfiés

117

Wagon-citerne à faible pression  
Liquides

131



Carrotañque presurizado para gases licuados comprimidos **117**

Carrotañque de baja presión para líquidos **131**

**\*ERRATA**

En page 19 de toutes les versions du guide (anglaise, française et espagnole), remplacer les codes MC306 et TC306 par TC341 et CGA341 qui se trouvent entre parenthèses sous l'illustration en partie supérieure droite.



MC338, TC338  
Liquides cryogéniques  
(TC341, CGA341) **117**

VERSION FRANÇAISE

MC338, TC338  
Cryogenic Liquid Tank  
(TC341, CGA341) **117**

VERSION ANGLAISE

MC338, TC338, SCT-338  
Autotank para líquidos criogénicos  
(TC341, CGA341) **117**

VERSION ESPAGNOLE

Nombre d'appels		<b>CANUTEC</b> du 1 <sup>er</sup> mars 2004 au 30 septembre 2004	Appels d'urgence par endroit	
Technique	6 583		Colombie-Britannique	66
Règlement	2 717	Alberta	53	
Information	6 202	Saskatchewan	17	
Autre	3 218	Manitoba	23	
<b>Total</b>	<b>18 720</b>	Ontario	192	
<b>Appels d'urgence</b>	<b>520</b>	Québec	127	
		Nouveau-Brunswick	13	
		Nouvelle-Écosse	11	
		Île-du-Prince-Édouard	1	
		Terre-Neuve-et-Labrador	2	
		Territoires du Nord-Ouest	1	
		Yukon	0	
		Nunavut	0	
		États-Unis	12	
		International	2	
Source des appels d'urgence		Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses*		
Services d'incendie	155	Classe 1 - Explosifs	10	
Corps policiers	35	Classe 2 - Gaz comprimés	127	
Contracteur Hazmat	13	Classe 3 - Liquides inflammables	121	
Transporteurs	146	Classe 4 - Solides inflammables	17	
Utilisateurs	50	Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	47	
Producteurs	8	Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	49	
Gouvernement	31	Classe 7 - Matières radioactives	4	
Citoyens	19	Classe 8 - Matières corrosives	188	
Centre d'urgence	11	Classe 9 - Produits divers	7	
Centre anti-poison	8	NR - Non réglementées	60	
Hôpital	18	Chargement mixte -	3	
Autres	0	Inconnu -	32	
		* sont incluses les classes primaires et subsidiaires et potentiellement des urgences impliquant plusieurs marchandises dangereuses.		
		Appels d'urgence par modes de transport		
		Routier	132	
		Ferroviaire	117	
		Aérien	10	
		Maritime	4	
		Pipeline	0	
		Non transport	256	
		Multimodal	1	