



# NOUVELLES

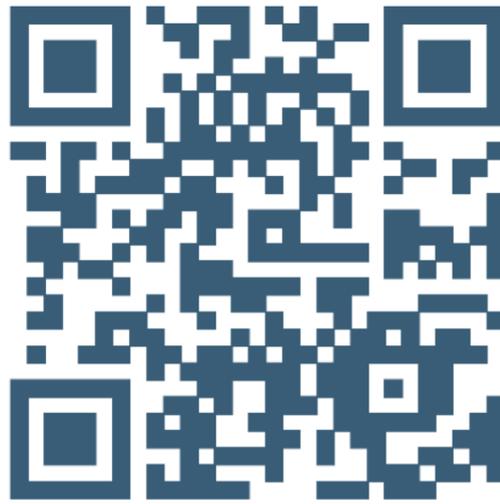


## DANS CE NUMÉRO

|   |   |
|---|---|
| Aller de l'avant avec un nouveau cadre d'évaluation des plans d'intervention d'urgence.....   | 2 |
| Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation.....  | 3 |
| Éditorial.....  | 3 |
| Du nouveau chez CANUTEC.....  | 4 |
| Affichage d'étiquettes sur les bouteilles à propane ou à gaz de pétrole liquéfié.....   | 4 |
| Le développement du Nord canadien et le transport de marchandises dangereuses.....  | 5 |
| Quelques mots sur la norme sur l'emballage des explosifs.....   | 5 |
| Campagne éclair nationale visant les conducteurs de véhicules commerciaux et les véhicules non sécuritaires.....  | 6 |
| Utilisation de l'exemption relative à une masse brute de 150 kg.....  | 6 |
| Le ministère de l'Environnement de l'Ontario invite CANUTEC et la Direction générale du transport des marchandises dangereuses à Timmins, en Ontario..... | 7 |
| Stats CANUTEC.....  | 8 |

## VOTRE OPINION COMPTE!

Utilisez votre téléphone intelligent pour lire ce code QR et avoir accès à un court sondage concernant le bulletin TMD-Nouvelles



Vous pouvez aussi participer au sondage en vous rendant directement sur le site Web suivant : [http://tc.sondages-surveys.ca/s/TDG\\_TMD](http://tc.sondages-surveys.ca/s/TDG_TMD) ou en remplissant la version papier que vous trouverez à l'intérieur du présent numéro du bulletin.

Merci!

## LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA FONT L'ESSAI DE LOCOMOTIVES AU GAZ NATUREL ET AU CARBURANT DIESEL ENTRE EDMONTON ET FORT MCMURRAY, EN ALBERTA

PAR STÉPHANE GARNEAU



La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a délivré un certificat d'équivalence aux Chemins de fer nationaux du Canada (le CN) leur permettant d'utiliser, dans le cadre d'un projet pilote, un tender expérimental qui utilise une nouvelle technique de liquéfaction du gaz naturel pour alimenter les locomotives. Le 27 septembre 2012, le CN a annoncé qu'il faisait l'essai de deux locomotives diesels-électriques de ligne alimentées principalement au gaz naturel. Ces locomotives parcourront la ligne de 480 km d'Edmonton à Fort McMurray, le point d'accès ferroviaire de la région

des sables bitumineux du nord de l'Alberta. Le ravitaillement et l'entretien seront effectués à Edmonton.

Alimentées à 90 % en gaz naturel et à 10 % en carburant diesel pour l'allumage, les locomotives adaptées sont assorties d'un tender contenant un réservoir de gaz

naturel, dans ce cas-ci d'un wagon-citerne spécialement équipé et protégé, entre les deux. Ce tender a été adapté par la société Chart Industries Inc., établie à New Prague, au Minnesota. Le gaz naturel est fourni par Encana Corporation.

Keith Creel, vice-président exécutif et chef de l'exploitation du CN, a déclaré : « Le CN a entrepris cet essai de locomotives afin d'explorer la possibilité d'utiliser le gaz naturel comme combustible de rechange au carburant diesel conventionnel. Cet essai reflète la volonté du CN de chercher

des moyens d'améliorer l'efficacité de son exploitation et de faire progresser le programme de développement durable de la Compagnie. La teneur en carbone du gaz naturel est moindre que celle du carburant diesel. Si, en fin de compte, la technologie ferroviaire d'utilisation de cette forme d'énergie s'avère viable, les locomotives alimentées au gaz naturel produiraient beaucoup moins d'émissions de dioxyde de carbone ».

## LE SAVIEZ-VOUS?

Le bulletin *Transport des marchandises dangereuses - Nouvelles* est disponible en ligne! Pour le trouver, allez à <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm>. Vous aurez également accès à la version PDF imprimable du plus récent bulletin ainsi que des numéros précédents.

Vous voulez recevoir le bulletin directement dans votre boîte de réception?

- Rendez vous au [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca),
- Cliquez sur « Abonnez-vous » dans la case grise, tout à fait en bas de la page,
- Cliquez ensuite sur « Inscrivez-vous sans tarder »,
- Enfin, cochez la case *Transport des marchandises dangereuses - Nouvelles* trouvée sous « Groupe de sécurité et sûreté ».

# ALLER DE L'AVANT AVEC UN NOUVEAU CADRE D'ÉVALUATION DES PLANS D'INTERVENTION D'URGENCE

PAR MARC GRIGNON

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada a élaboré un cadre d'évaluation détaillé des plans d'intervention d'urgence (PIU) qui donne suite aux recommandations du vérificateur général pour renforcer nos lignes directrices, nos outils et nos processus relatifs à la surveillance de la conformité.

**Au cours de la première phase**, un conseiller a examiné la façon dont Transports Canada évalue et approuve les PIU, les processus fonctionnels et administratifs de la Direction générale, ainsi que le matériel d'orientation du programme de PIU. Dans le cadre de la deuxième phase, nous avons donné suite à plusieurs recommandations du conseiller.

**Au cours de la deuxième phase**, les membres de l'unité des opérations d'intervention, avec l'aide de spécialistes des mesures correctives, ont élaboré un cadre qui définit clairement les processus d'évaluation des PIU et qui fournit une orientation et des outils. L'unité a ensuite approuvé le cadre par l'entremise d'un vaste processus de consultations internes.

Le cadre, qui est entré en vigueur en janvier 2013, vise à :

- préciser les rôles et responsabilités de Transports Canada;
- définir des processus clairs pour Transports Canada et l'industrie;
- assurer la surveillance et l'examen annuel de ces processus;
- aider à gérer et à coordonner les plans nationaux et les évaluations des entrepreneurs;
- fournir une orientation et des outils aux employés du Transport des marchandises dangereuses à des fins de documentation et de suivi adéquats;
- ajouter l'évaluation des risques au processus.

Plus particulièrement, le cadre aide les spécialistes des mesures correctives de Transports Canada à préciser ce qui suit :

- Les PIU que Transports Canada considérera :

Transports Canada examinera les PIU qu'il reçoit :

- o de personnes établies au Canada qui présentent au transport ou importent des marchandises dangereuses nécessitant un PIU;
- o de personnes détenant une procuration pour une personne à l'extérieur du Canada qui présente au transport des marchandises dangereuses;
- o de quiconque correspond à la définition de « présente au transport » lorsque plus d'une personne y correspond, **sauf** lorsque les marchandises dangereuses font l'objet d'une présentation au transport de la part d'un fabricant ou d'un producteur. Nous ne délivrerons ces plans aux fabricants ou aux producteurs que s'ils sont tenus, en vertu de la partie 7 du *Règlement*, de les posséder.

- La portée d'un PIU :

- o Un plan qui indique les mesures qui seraient prises pour intervenir lors d'un rejet réel ou prévu qui pourrait menacer la sécurité publique (la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* définit la sécurité publique comme étant la protection de la santé ou de la vie humaine, des biens ou de l'environnement).
- o Le plan s'applique pendant que les marchandises dangereuses sont en transport ou pendant qu'elles sont manutentionnées en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après.

- Comment Transports Canada procédera à l'examen des entrepreneurs :

- o Les inspecteurs de Transports Canada ne rendront visite à chaque entrepreneur qu'une fois par année, à moins que leurs activités ne fassent l'objet de changements importants.

- Tous les PIU auront maintenant une date d'expiration :

- o La période d'approbation variera de cinq à sept ans pour les approbations finales et d'un à trois ans pour les approbations provisoires.
- o La durée de la période d'approbation dépend du risque lié au plan.
- o La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* n'appuie plus la délivrance d'approbations de durée indéterminée; nous examinerons les plans existants ayant une approbation de durée indéterminée puis, au besoin, nous les modifierons.

- Un PIU doit être réalisable et efficace pour intervenir en cas de rejet réel ou prévu.

Les plans doivent être au moins conformes à la norme CAN/CSA Z731-03, *Planification des mesures et interventions d'urgence*. Les PIU doivent aborder les aspects suivants de cette norme :

- détermination des dangers et analyse des risques;
- rôles et responsabilités;
- ressources;
- accords avec des tiers (s'il y a lieu);
- procédures d'intervention en cas d'urgence;
- listes de personnes-ressources;
- disponibilité et entretien de l'équipement;
- dossiers;
- mise en œuvre du plan;
- mesures d'intervention;
- évaluation de la situation;
- mobilisation des ressources;
- évaluation des dommages;
- formation et exercices.

Il convient de noter qu'il est possible d'utiliser un document équivalent à cette norme pour élaborer le plan, pourvu qu'il aborde les critères susmentionnés.

- Quand et comment présenter une demande de PIU à Transports Canada.

Quand?

- Préparer et soumettre un formulaire de demande et tout autre document nécessaire :
  - o pour toute nouvelle demande **ou**
  - o lorsque la capacité d'intervention dans le cadre d'un plan a changé.

Comment?

- Télécharger un formulaire de demande depuis le site Web de Transports Canada.
- Soumettre le PIU avec le formulaire de demande.
- Joindre au formulaire de demande une copie signée et tout accord avec des tiers relativement à des ressources d'urgence externes.
- Envoyer le formulaire de demande et les documents à l'adresse suivante :

Chef, Application de la loi et opérations de réponse - ASDB  
Direction générale du transport des marchandises dangereuses  
330, rue Sparks, 9<sup>e</sup> étage, tour C  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
demandesPIU@tc.gc.ca

**Remarque** : les présentations électroniques sont préférables.

- Normes de service

Transports Canada :

- o examinera la demande dans les 15 jours ouvrables suivant sa réception pour confirmer qu'elle contienne tous les renseignements requis et qu'elle est valide;
  - o retournera la demande au demandeur lorsqu'il manque des renseignements, lorsqu'elle est incomplète ou lorsqu'on croit qu'elle est inexacte;
- Remarque** : si un demandeur ne soumet pas de nouveau sa demande dans un délai déterminé (habituellement trois semaines), nous refuserons la demande originale et en exigeons une nouvelle;
- o effectuera un contrôle de la qualité interne pour assurer l'uniformité à l'échelle nationale.

- Transports Canada tiendra compte de tout exercice d'intervention d'urgence pertinent et de l'examen de toute intervention dans le cadre d'incidents réels pour lesquels le plan est concerné.

- Transports Canada n'utilisera pas ce cadre pour approuver des plans relatifs aux interventions des entrepreneurs qui se spécialisent dans les interventions en cas d'urgence en vertu de l'alinéa 7.1b) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (marchandises dangereuses orphelines dans le cadre d'activités terroristes). **Remarque** : Nous procédons actuellement à l'élaboration d'un cadre pour aborder ces activités.

Nous croyons que le cadre d'évaluation des PIU permettra d'assurer l'uniformité et l'efficacité du programme à l'échelle nationale. Il permettra également de veiller à ce que du personnel et de l'équipement spécialisés soient disponibles en temps opportun pour aider les transporteurs et les premiers intervenants sur les lieux d'un incident.

Si vous avez des questions concernant ce cadre ou le programme de PIU, veuillez communiquer avec le spécialiste des mesures correctives de votre région.

• Région de l'Atlantique (Î.-P.-É., N.-B., N.-É., T.-N.-L.)  
Sara Devereaux  
Téléphone : 506-851-2324  
Télécopieur : 506-851-7042  
Courriel : sara.devereaux@tc.gc.ca

• Région des Prairies et du Nord (Alb., Sask., Man., Yn, T.N.-O., Nt)  
Paul Driver  
Téléphone : 204-983-4115  
Télécopieur : 204-983-8992  
Courriel : paul.driver@tc.gc.ca

• Région du Québec  
Eve Poirier  
Téléphone : 514-283-5722  
Télécopieur : 514-283-8234  
Courriel : eve.poirier@tc.gc.ca

• Région du Pacifique (C.-B.)  
Josée Boudreau  
Téléphone : 604-666-7955  
Fax : 604-666-7747  
Courriel : josee.boudreau@tc.gc.ca

• Région de l'Ontario  
Dan Olech  
Téléphone : 905-847-3843  
Télécopieur : 416-973-9907  
Courriel : dan.olech@tc.gc.ca

• Administration centrale (pour les pays étrangers)  
John Tomaselli  
Téléphone : 613-990-1144  
Télécopieur : 613-952-1340  
Courriel : john.tomaselli@tc.gc.ca

# CONSEIL CANADA-ÉTATS-UNIS DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

PAR JOANNE ST-ONGE



Le 4 février 2011, le premier ministre du Canada, Stephen Harper, et le président des États-Unis, Barack Obama, ont créé le Conseil Canada-États-Unis de coopération en matière de réglementation (CCR). Le CCR comprend des agents principaux de réglementation, de commerce et d'affaires étrangères des deux gouvernements qui collaboreront à l'élaboration d'approches plus judicieuses et efficaces à l'égard de la réglementation qui :

- permettent d'accroître la compétitivité économique et le bien-être des deux pays;
- respectent des normes élevées de santé publique, de sécurité et de protection de l'environnement.

À la suite de consultations menées auprès d'intervenants, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses et la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du Département du transport des États-Unis (United States Department of Transportation) ont élaboré un plan de travail qui présente quatre initiatives. (<http://www.actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-de-travail-les-marchandises-dangereuses>)

Ce plan de travail, parachevé à l'aide des commentaires des intervenants, comprend des résultats à produire à court terme et des plans en vue de concevoir des mécanismes permanents d'harmonisation. Par exemple, les différentes normes sur les contenants et exigences en matière de permis spéciaux et d'approbations qui existent entre le Canada et les États-Unis créent des entraves pour les expéditeurs des deux côtés de la frontière.

Le CCR tentera de trouver des moyens d'accroître la réciprocité dans ces secteurs, ce qui pourrait entraîner la réduction des coûts d'approbations, d'essais de produits et de certification des exportations.

Le CCR pourrait envisager de nouvelles initiatives proposées par les intervenants ou par l'une ou l'autre des deux parties, si ces deux dernières sont d'accord. Voici quelques exemples de propositions d'intervenants relativement à la reconnaissance mutuelle : piles au lithium, indications de

quantité limitée, séquence des documents d'expédition et autres exigences relatives à l'harmonisation réglementaire.

## Initiative 1

**Établir un protocole de coopération comme cadre de collaboration continue à l'égard de la reconnaissance mutuelle des normes relatives aux contenants de façon à maintenir un niveau de sécurité équivalent.**

Le 12 septembre 2012, Gerard McDonald, sous-ministre adjoint de la sécurité et sûreté, Transports Canada, et Cynthia L. Quarterman, administratrice, Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du Département du transport des États-Unis, ont signé un protocole de coopération qui indique des secteurs où une coopération et une harmonisation accrues seraient avantageuses pour les deux pays, notamment :

- la coordination générale;
- l'harmonisation réglementaire;
- la reconnaissance des approbations;
- les permis spéciaux et les approbations;
- la collaboration internationale;
- le partage des données;
- l'évaluation des risques;
- la recherche et la collaboration;
- l'application de la loi;
- la sensibilisation et la formation;
- le Guide des mesures d'urgence.

## Initiative 2

**Développer une plus grande reconnaissance mutuelle à l'égard des bouteilles à gaz de façon à maintenir un niveau de sécurité équivalent.**

Les intervenants ont recommandé que les bouteilles à gaz normalisées Nations Unies (ONU) soient harmonisées entre le Canada

et les États-Unis. La norme CSA B342 de l'Association canadienne de normalisation (CSA) a été adoptée et sera intégrée au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Le Département du transport des États-Unis reconnaît les bouteilles à gaz « CAN » normalisées ONU dans son *Code of Federal Regulations* (49 CFR) et a publié une lettre d'interprétation révisée confirmant sa position.

## Initiative 3

**Développer une plus grande reconnaissance mutuelle à l'égard des camions-citernes (citernes de marchandises) de façon à maintenir un niveau de sécurité équivalent.**

Les intervenants ont recommandé l'harmonisation des spécifications des citernes TC/DOT. Les normes CSA B621-09 et CSA B622-09 ont été publiées et pourraient être intégrées au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Aux États-Unis, on peut actuellement utiliser des citernes TC en vertu du 49 CFR.

## Initiative 4

**Trouver des moyens d'en arriver à une reconnaissance mutuelle des approbations de façon à maintenir un niveau de sécurité équivalent.**

La liste des possibilités pour améliorer la reconnaissance des approbations émanant des deux pays comprendra :

- des certificats temporaires et des approbations de déplacement unique;
- l'harmonisation des certificats d'équivalence avec le 49 CFR, dans la mesure du possible;
- des possibilités d'harmonisation indiquées par des intervenants et la Division des explosifs de Ressources naturelles Canada.

## Prochaines étapes

Au cours des prochains mois, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Direction des affaires réglementaires :

- consultera ses homologues de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration pour diriger les activités de mise en œuvre;
- vous tiendra informé des développements ultérieurs dans le cadre du plan de travail.

## ÉDITORIAL

Quelle est cette image sur la page couverture du bulletin *TMD-Nouvelles*? Un code QR! Le code QR (abréviation de *Quick Response*) est un code à barres en 2D, qui, une fois lu avec votre téléphone intelligent, vous permet d'avoir accès directement à une page Web donnée, à une vidéo ou à du contenu multimédia ou encore de voir un point géographique (p. ex. sur Google Maps). Dans certains pays, les codes QR peuvent même permettre de faire un achat ou un paiement directement à partir de son téléphone cellulaire. Dans notre cas, le code QR mène à un bref sondage concernant le bulletin *TMD-Nouvelles*. En 2013, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses s'engage dans la voie rapide de l'autoroute numérique et veut prendre le pouls de son lectorat. Pour celles et ceux qui préfèrent la voie de droite, le sondage est également disponible à l'adresse [http://tc.sondages-surveys.ca/s/TDG\\_TMD/langfr-ca](http://tc.sondages-surveys.ca/s/TDG_TMD/langfr-ca). Et enfin, pour les adeptes de la philosophie de la simplicité, une version papier du sondage est incluse dans cette édition du bulletin. Nous vous encourageons fortement à répondre au questionnaire, nous sommes à votre écoute, car nous voulons continuer à publier un bulletin qui vous est utile, pertinent et qui atteint le plus de gens possible.

Entre temps, le bulletin Printemps 2013 que nous vous avons préparé contient une variété d'articles qui font état des nouveautés dans le domaine de la réglementation du transport des marchandises dangereuses. Nous présentons, entre autres, un article sur le cadre d'évaluation des PIU qui annonce une approche visant à améliorer l'efficacité de ce programme et un article, page 3, qui parle d'une initiative de coopération entre le Canada et les États-Unis concernant la réglementation qui cherche à accroître la réciprocité entre les deux pays. Publication d'une nouvelle norme, entente avec l'industrie, progrès des modifications réglementaires et bien d'autres, sont également au menu pour ce numéro.

Bonne lecture et bon sondage!

Véronique Tessier

## QUESTION : RÉPONSE :

### L'huile usée est-elle classifiée comme une marchandise dangereuse?

Habituellement, non. Même si elle présente un danger pour l'environnement, Transports Canada ne considère habituellement pas l'huile usée comme une marchandise dangereuse, sauf si elle est contaminée par d'autres produits. L'huile usée contaminée pourrait devenir toxique (BPC), inflammable (essence) ou corrosive (acides).

L'article 2.2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* stipule que l'expéditeur ou le fabricant est responsable de déterminer si l'huile usée est une marchandise dangereuse ou non. Pour éviter que l'huile usée ne devienne une marchandise dangereuse, veillez à ne verser que de l'huile usée dans le contenant et aucun autre produit — pas d'essence, pas de solvant, etc. Ainsi, votre huile usée ne sera que de l'huile usée et vous pourrez la transporter en tant que produit non réglementé par le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Pour garantir que votre huile usée n'est pas réglementée, vous devez en faire analyser des échantillons d'épreuves. L'article 1.19.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* prévoit l'expédition de petits échantillons.

Enfin, les chargements d'huile usée peuvent faire l'objet de règlements d'Environnement Canada et de règlements provinciaux. Pour en savoir davantage, visitez le site Web d'Environnement Canada à l'adresse [www.ec.gc.ca](http://www.ec.gc.ca).

# DU NOUVEAU CHEZ CANUTEC

PAR ANGELO BOCCANFUSO

Après avoir consacré une partie importante de sa carrière à la création de CANUTEC (Centre canadien d'urgence transport), Michel Cloutier passe à une nouvelle étape de sa vie. Tous ses collègues de Transports Canada se joignent à moi pour lui souhaiter une retraite heureuse et bien méritée. Il manquera beaucoup à l'industrie et à Transports Canada.

Créé en 1979, CANUTEC est l'un des centres d'intervention d'urgence les plus reconnus et respectés en Amérique du Nord. En fait, il est devenu synonyme du transport des marchandises dangereuses et il offre un service précieux aux premiers intervenants dans l'ensemble du pays. Bien que CANUTEC doive sa réputation au travail concerté d'une vaste équipe, Michel y a sans aucun doute contribué largement.

CANUTEC fournit en tout temps des conseils et des renseignements d'intervention d'urgence aux pompiers, aux policiers, aux centres antipoison, ainsi qu'aux intervenants provinciaux, municipaux et de l'industrie. Plus de 7 000 expéditeurs de marchandises dangereuses sont inscrits comme usagers de son numéro d'urgence 24 heures, lequel est utilisé plus de 26 000 fois par année.

CANUTEC fournit également de l'information et de l'orientation sur le *Règlement sur le transport des*

*marchandises dangereuses*. Il sert de point de contact pour les questions liées à la sécurité du transport ferroviaire et maritime des marchandises dangereuses, ainsi que pour des éléments précis se rapportant à tous les autres modes de transport.

Au fil du temps, CANUTEC a recueilli plus de 2,6 millions de fiches signalétiques, lesquelles permettent aux conseillers

techniques d'aider les premiers intervenants à intervenir en cas d'incident et à protéger la sécurité publique.

Les grandes contributions de Michel comprennent le Guide des mesures d'urgence (GMU). Depuis 1986, Transports Canada publie cette ressource tous les quatre ans. Le GMU fournit aux premiers intervenants des services de police, d'incendie et d'ambulance des renseignements urgents sur la santé, la sécurité et la sûreté. Il influence directement les activités d'intervention d'urgence qui, à leur tour, ont un effet sur l'incidence économique, environnementale et sociale des accidents. Aujourd'hui, le GMU existe en 30 langues différentes, permettant ainsi d'améliorer les activités d'intervention d'urgence partout dans le monde.

J'ai eu l'occasion de travailler avec Michel lors d'une période de transition de quelques semaines. Outre le fait qu'il soit très sympathique, il sait s'attirer le respect et l'admiration de tous sur les plans professionnel et personnel. On lui a remis le prix Mike Henry en 2010, lequel souligne la

contribution d'employés dévoués qui font preuve d'efficacité, d'enthousiasme, de fiabilité et d'esprit d'équipe. Michel est un véritable gentleman au grand cœur. Quiconque le connaît peut l'attester.

À titre de nouveau directeur de CANUTEC, je compte miser sur le travail entrepris par Michel il y a plusieurs années de cela. Veuillez communiquer directement avec moi au 613-947-5052 ou à l'adresse [Angelo.Boccanfuso@tc.gc.ca](mailto:Angelo.Boccanfuso@tc.gc.ca), à mesure que nous continuons de travailler ensemble à améliorer la sécurité publique pour tous les Canadiens.

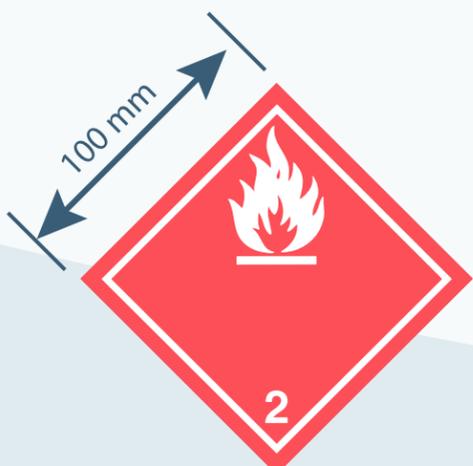


## Affichage d'étiquettes sur les BOUTEILLES DE PROPANE OU DE GAZ DE PÉTROLE LIQUÉFIÉ

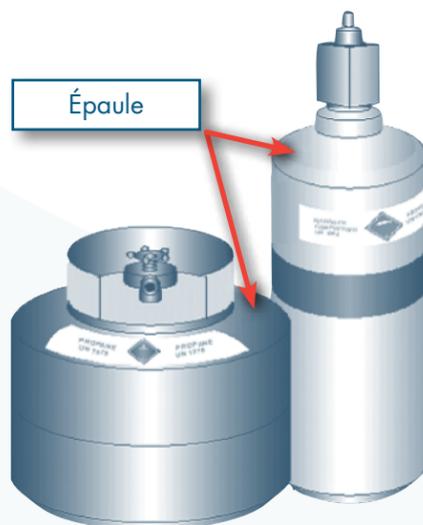
PAR JULIE ZABCHUK

L'industrie du propane et Transports Canada ont récemment réglé une question de longue date liée à l'application en ce qui concerne l'affichage d'étiquettes sur les bouteilles de propane ou de gaz de pétrole liquéfié. À la suite de discussions avec l'Association canadienne du propane et l'Association québécoise du propane, Transports Canada a remis des certificats d'équivalence pour permettre à l'industrie de se conformer progressivement au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les certificats d'équivalence ont été remis parce que la taille des étiquettes apposées sur les bouteilles a été réduite, malgré qu'il y ait une place suffisante pour afficher une étiquette de pleine taille. L'utilisation d'étiquettes de taille réduite n'est pas conforme au paragraphe 4.7(2) et à l'article 4.10 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* parce que les côtés des étiquettes ne sont pas d'au moins 100 mm de longueur.



québécoise du propane d'apposer des étiquettes de taille réduite sur l'épaule ou la partie cylindrique de la bouteille à gaz, pourvu que toutes les conditions du certificat d'équivalence soient respectées. Ces certificats d'équivalence sont valides jusqu'au 31 décembre 2014.



Après le 31 décembre 2014, aucune étiquette de taille réduite ne pourra être apposée sur la partie cylindrique des bouteilles à gaz. Entre-temps, Transports Canada modifiera les exigences prévues au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* afin de permettre d'apposer des étiquettes plus petites sur l'épaule des bouteilles à gaz.

**À noter :** seuls les membres de l'Association canadienne du propane et de l'Association québécoise du propane peuvent utiliser ces certificats d'équivalence. Les non-membres doivent apposer les indications de danger tel que l'exige le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* ou demander un certificat d'équivalence.

Le certificat d'équivalence permet que les côtés des étiquettes soient réduits à 30 mm lorsque les conditions énumérées ci-dessous sont remplies :

1. l'étiquette qui indique la classe primaire des marchandises dangereuses (2.1) doit être apposée sur la partie non cylindrique (épaule) de la bouteille à gaz ou sur la partie cylindrique de la bouteille à gaz;
2. l'appellation réglementaire et le numéro UN doivent être apposés à côté de l'étiquette indiquant la classe primaire des marchandises dangereuses, comme le stipule le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*;
3. une copie du certificat d'équivalence doit accompagner les marchandises dangereuses, ou le document d'expédition doit comprendre le numéro du certificat d'équivalence.

Pour en apprendre davantage, visitez le site <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>.

Une fois sur ce site :

- **Pour consulter les certificats d'équivalence**, cliquez sur « Certificats d'équivalence (Permis) » dans le menu TMD à droite de l'écran, puis cherchez SH 11028 ou SH 11029.
- **Pour demander un certificat d'équivalence**, cliquez sur « Certificats d'équivalence (Permis) » dans le menu TMD à droite de l'écran, puis cliquez sur « demande d'un certificat d'équivalence ».

Si vous avez des questions sur l'utilisation du certificat d'équivalence, communiquez avec Marc Grignon, chef, Application de la loi et opérations de réponse, par téléphone au 613-990-1146 ou par courriel à l'adresse [Marc.Grignon@tc.gc.ca](mailto:Marc.Grignon@tc.gc.ca).

Transports Canada a remis des certificats d'équivalence SH 11028 et SH 11029 pour permettre aux membres de l'Association canadienne du propane et de l'Association

# LE DÉVELOPPEMENT DU NORD CANADIEN ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

PAR FARRAH FLEURIMOND

Depuis quelques années, les différents partis au pouvoir ont à cœur le développement des régions nordiques de notre pays. Qu'il s'agisse de la Stratégie pour le nord du Canada du gouvernement fédéral ou du Plan Nord de la province du Québec, ces initiatives contribuent à la croissance remarquable des régions en question.

## Le Grand Nord canadien

Saviez-vous que la production de produits finis dans les régions du nord du Canada est pratiquement nulle? En effet, ces régions sont approvisionnées par celles du sud du Québec. Eh oui! Toutes les marchandises destinées vers le Nord sont expédiées du Québec.

Le développement des régions nordiques entraîne une augmentation des besoins en produits finis, dont la nourriture, les matériaux de construction, les véhicules, la quincaillerie, les produits sanitaires, etc.

Beaucoup des produits en route vers le Nord, y compris les produits chimiques industriels, les piles au lithium, les accumulateurs, les cartouches pour armes à feu ou même les aérosols, entrent dans la catégorie des marchandises dangereuses. Ils peuvent être

transportés en vrac ou non selon le cas. De plus, certaines de ces marchandises sont des biens de consommation qui peuvent être transportés à titre de quantités limitées ou exemptées.<sup>1</sup>

Plusieurs entreprises ont un pied-à-terre près des ports de Valleyfield et de Sainte-Catherine, des lieux de prédilection pour la manutention puisqu'ils sont à proximité de la grande région de Montréal, centre important d'échanges commerciaux. De juin à novembre, c'est donc de là que les entreprises expédient les marchandises dangereuses vers le Grand Nord.

Par conséquent, depuis le printemps 2011, le bureau de la région du Québec a augmenté son niveau de surveillance afin de couvrir le nombre accru d'expéditions vers le Grand Nord canadien. Pourquoi? Afin de veiller à ce que les compagnies se conforment aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* pour le transport de marchandises dangereuses innombrables vers le Nord.

## Le Plan Nord

Le Plan Nord est un des plus grand chantiers de développement au Canada. Le potentiel

forestier, faunique, minier, environnemental et énergétique de cette région est colossal. Toutefois, les répercussions possibles de l'exploitation de ces mêmes ressources sont toutes aussi importantes. Les retombées économiques et touristiques et le développement social entraîné ont aussi mené à une augmentation importante des expéditions de marchandises dangereuses vers cette région.

L'exploitation minière représente une partie majeure de l'économie du Nord québécois et de l'ensemble de la province. Or, l'industrie minière utilise des explosifs puissants (classe 1), surtout des explosifs ou des détonateurs de mine de sautage, des émulsions en vrac et des explosifs encartouchés. Dans les mines d'or, on utilise le cyanure de sodium solide (UN 1869) ou en solution (UN 3414).

Certaines de ces marchandises dangereuses exigent un Plan d'intervention d'urgence agréé par Transports Canada avant la présentation au transport. De plus, dans tous les cas, il est important que la manutention, la présentation au transport, le transport et l'importation des marchandises dangereuses dans, en direction ou en provenance de ces régions, respectent les critères du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

## Conformité au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Les besoins et les occasions d'affaires grandissantes causent une réelle course contre la montre. Cependant, nul ne peut ignorer la loi; toute personne qui prend part à un projet impliquant des marchandises dangereuses a le devoir de s'informer des obligations réglementaires du *Règlement* et doit s'y conformer. Autrement, des pénalités peuvent être imposées et les mesures de mise en application imposées par les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses pourraient entraîner certains retards.

Cependant, ces ennuis peuvent être évités en obtenant des clarifications avant de procéder à l'expédition des marchandises dangereuses vers le Grand Nord. N'hésitez pas à communiquer avec nous, soit par téléphone au 514-283-5722 ou par courriel à l'adresse TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca.

<sup>1</sup> Les concepts de quantités exemptées et de quantités de minimis seront inclus dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses lors de la mise à jour des annexes avec la 17<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU.

## QUELQUES MOTS SUR LA NORME SUR L'EMBALLAGE DES EXPLOSIFS

PAR STÉPHANE GARNEAU ET SHAUN SINGH

Transports Canada procède, depuis un certain temps, à la révision de la norme CAN/CGSB 43.151 97, *Conditionnement des explosifs (classe 1)*, aux fins de transport. En août 2011, nous en avons présenté une version grandement modifiée au comité de l'Office des normes générales du Canada (ONGC), qui s'est ensuite réuni à Gatineau le 18 octobre 2011 pour en discuter et la modifier.

Après avoir reçu des commentaires supplémentaires, Transports Canada a préparé une version soumise à un scrutin. Les bulletins de vote ont été envoyés en janvier 2012 et devaient être retournés au plus tard le 21 février 2012. Nous avons reçu des bulletins de vote positifs des membres du comité et aucun commentaire de la part du public.

Les éditeurs de l'ONGC ont ensuite produit la version définitive du document

avec l'aide du président et des experts techniques du comité. Les traducteurs de l'ONGC ont mis la dernière main à la version française à la fin de juin 2012.

Transports Canada a ensuite procédé à la comparaison technique finale côte à côte des versions anglaise et française au cours de l'été 2012, puis la norme a été publiée en octobre 2012. On en proposera l'adoption dans le cadre du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* lors de la prochaine modification *Mise à jour des normes*.

### Voici la nouvelle norme :

- CGSB-43.151-2012, *Packaging, handling, offering for transport and transport of Explosives (Class 1)*;
- CGSB-43.151-2012, *Emballage, manutention, demande de transport et transport d'explosifs (classe 1)*.

Comme le titre en témoigne, la nouvelle norme porte sur l'emballage, la manutention, la demande de transport et le transport d'explosifs. Puisque des liquides transportés en vrac sont maintenant largement utilisés dans les explosifs de minage, il est devenu nécessaire d'aborder ces phases de transport de façon conforme aux exigences du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* visant d'autres classes de marchandises dangereuses. Nous aborderons ce sujet plus en profondeur lors d'un prochain bulletin de nouvelles.

# CAMPAGNE ÉCLAIR NATIONALE VISANT LES CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX ET LES VÉHICULES NON SÉCURITAIRES

PAR MARC GRIGNON

Transports Canada et les administrations canadiennes membres de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) [Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux] ont mené la première campagne éclair nationale du Canada visant à promouvoir le transport sécuritaire des marchandises dangereuses d'un bout à l'autre du pays. Tandis que la campagne éclair nationale s'est déroulée du 18 au 20 septembre 2012, la plupart des administrations ont tenu la leur le 18 septembre.

Privilégiant un esprit d'équipe, des inspecteurs de Transports Canada et des agents provinciaux et territoriaux, plus de 200 au total, ont surveillé la conformité des transporteurs routiers en ce qui concerne le transport de substances classifiées comme marchandises dangereuses en vertu du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Les inspecteurs et les agents ont effectué 696 inspections routières à des endroits fixes ou temporaires, dont :

- 575 inspections nord-américaines de niveau 2, 104 inspections nord-américaines de niveau 1 (l'inspection



routière la plus complète) et 17 inspections ne visant que les marchandises dangereuses.

- 65 véhicules (9,3 %) et 26 conducteurs (3,7 %) ont été retirés de la route. De ce nombre, 24 véhicules (3,4 %) et 16 conducteurs (2,4 %) ont été retirés de la route pour non-conformité à la réglementation relative aux marchandises dangereuses.

Ces données indiquent que 10 % des véhicules choisis aux fins d'inspection avaient une infraction suffisamment grave pour être considérés comme un danger imminent pour la sécurité.

- 252 inspections (36,2 %) ont révélé au moins une non-conformité. Pour 129 d'entre elles, la non-conformité concernait le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ce qui représente 18,5 % de tous les véhicules inspectés.

Les inspections mettaient l'accent sur des points mécaniques de base des véhicules et les qualifications du conducteur, tout en accordant une attention particulière aux marchandises dangereuses. Au total, les inspecteurs et les agents :

- ont relevé 141 non-conformités au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* :
  - 43 (30,5 %) étaient liées aux documents d'expédition;
  - 45 (31,9 %) étaient liées aux indications de danger des marchandises dangereuses;
  - 29 (20,6 %) étaient liées au contenant;
  - 24 (17 %) étaient liées à la formation.
- 89 accusations ont été portées – 21 concernaient des non-conformités relatives aux marchandises dangereuses.

Cet événement a permis aux partenaires de l'application de la loi de collaborer, de favoriser l'uniformité nationale des activités d'application de la loi et d'échanger de précieux renseignements, des méthodes de travail et des pratiques exemplaires sur la conformité et

l'application de la loi. Les partenaires de la campagne éclair analyseront les résultats pour trouver des solutions aux activités non sécuritaires potentielles liées au transport des marchandises dangereuses.

Nous attribuons le succès de cette campagne éclair au travail ardu et à la volonté des inspecteurs et des agents. Transports Canada et les administrations canadiennes membres de la CVSA répéteront cet événement à l'automne 2013.



## UTILISATION DE L'EXEMPTION RELATIVE À UNE MASSE BRUTE DE 150 KG

PAR DANNY BECHAMP

L'exemption relative à une masse brute de 150 kg exempte une personne de la plupart des parties du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* lorsqu'elle répond à toutes les conditions de l'exemption. Il s'agit de l'exemption la plus couramment utilisée du *Règlement*. En fait, la plupart des gens se servent de cette exemption sans même le savoir. Vous l'utilisez lorsque vous transportez de petites quantités de marchandises dangereuses comme de l'essence, du propane ou de la peinture, du magasin à la maison.

Il est important de noter que cette exemption ne peut être utilisée que si la marchandise dangereuse est disponible au grand public. De plus, elle doit être transportée par un utilisateur ou un acheteur ou par un détaillant qui la transporte à destination ou en provenance d'un acheteur ou d'un utilisateur. Ainsi, le transporteur, qui n'est pas le détaillant, n'est pas couvert par cette exemption.

Comme cette exemption ne vous permet pas de transporter n'importe quelle marchandise dangereuse, il est important de consulter d'abord le paragraphe 1.15(2). On y trouve la liste des produits qui ne peuvent PAS être transportés en vertu de cette exemption.

Voici quelques points importants à ne pas oublier :

- La masse brute totale de toutes les marchandises dangereuses (c.-à-d. l'oxygène, le propane, l'essence, etc.) ne doit pas excéder 150 kg. La « masse brute » correspond au poids du contenant et de son contenu.
- Les marchandises dangereuses doivent être placées dans des contenants de 30 kg ou moins (à l'exception des gaz – voir plus bas).
- Les marchandises dangereuses doivent être disponibles au grand public et doivent être transportées par un utilisateur ou un acheteur ou par un détaillant qui les transportent

à destination ou en provenance d'un acheteur ou d'un utilisateur.

- Les contenants doivent être conçus afin de ne pas fuir dans des conditions normales de transport.
- Cette exemption ne peut pas être combinée :
  - Soit aux exemptions contenues dans les articles 1.16, 1.21 et 1.22;
  - Soit à une expédition de marchandises dangereuses nécessitant un document d'expédition (c.-à-d. une expédition entièrement réglementée).

Vous devez vous rappeler deux choses importantes lorsque vous utilisez l'exemption relative à une masse brute de 150 kg pour les gaz de classe 2.

- Si vous transportez un gaz comme du propane ou de l'oxygène, la bouteille doit être certifiée pour utilisation au Canada et doit porter l'inscription TC.

*Les bouteilles à gaz certifiées pour utilisation aux États-Unis porteront l'inscription « DOT ». En règle générale, l'utilisation de bouteilles à gaz portant seulement l'inscription DOT n'est pas permise au Canada. L'alinéa 5.10(2)c) contient certaines exceptions à cette règle. Une bouteille à gaz peut être certifiée pour utilisation au Canada et aux États-Unis. Dans ce cas, elle portera l'inscription « DOT/TC »*

- Les gaz inflammables, comme le propane et l'acétylène, doivent être contenus dans des bouteilles de 46 L ou moins.

Comme pour toute exemption, si vous ne répondez pas à une des conditions énoncées, l'exemption ne s'applique pas et vous devez vous conformer à l'ensemble du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Vous aurez donc peut-

être besoin d'un document d'expédition, d'une étiquette, d'une plaque, d'une formation, d'un contenant ou d'un emballage certifié, etc.

Si vous avez d'autres questions, nous vous suggérons de communiquer avec le bureau régional TMD de votre région. Un inspecteur pourra vous aider. Voici les coordonnées pour les 5 régions :

RÉGION DE L'ATLANTIQUE  
1-866-814-1477  
TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec  
514-283-5722  
TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

RÉGION DE L'ONTARIO  
416-973-1868  
TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

RÉGION DES PRAIRIES ET  
DU NORD  
1-888-463-0521  
TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

RÉGION DU PACIFIQUE  
604-666-2955  
TDGPacific-TMDPacific@tc.gc.ca

## LE MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ONTARIO INVITE CANUTEC ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES À TIMMINS, EN ONTARIO

PAR MONIQUE LAVOIE



À la suite d'un incident concernant des marchandises dangereuses survenu à Hearst, en Ontario, le district de Timmins du ministère de l'Environnement de l'Ontario a demandé à CANUTEC de participer à un atelier à l'intention des intervenants locaux en matière d'urgence.

Le 18 septembre 2012, Marc Schram, inspecteur du transport des marchandises dangereuses de la région de l'Ontario, et moi-même avons participé à l'événement à titre de conférenciers.

Les participants comprenaient du personnel municipal de Timmins, ainsi que des agents du ministère des Transports de l'Ontario, du ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, de la circonscription sanitaire de Porcupine, du service de police de Timmins, du ministère du Développement du Nord et des Mines, du ministère de l'Environnement de l'Ontario et de Gestion des situations d'urgence Ontario. Ont également participé des représentants de services municipaux et locaux de pompiers volontaires et de services locaux de médecine d'urgence.

Lors de cet atelier d'une journée, un expert de l'industrie de l'acide sulfurique et du Centre d'intervention en cas de déversement du ministère de l'Environnement de l'Ontario s'est adressé à l'auditoire. Ensuite, j'ai expliqué comment CANUTEC pouvait aider les premiers intervenants lors d'une urgence. Un élément important de ma présentation consistait à décrire comment utiliser le Guide des mesures d'urgence (GMU), dont la plus récente version a été publiée par CANUTEC en mai 2012. Ce guide fournit aux premiers intervenants l'information dont ils ont besoin lors de la phase initiale d'une urgence, tout en attendant l'arrivée des secours. Dans le cadre de l'exposé relatif au guide, j'ai utilisé à titre d'exemple des

marchandises dangereuses courantes dans la région de Timmins. Par la suite, l'inspecteur Schram a abordé les différents aspects d'une intervention lors d'un incident. Nous avons conclu l'événement ensemble, en dirigeant avec les participants une simulation d'un rejet d'acide sulfurique. Les participants ont reconnu l'importance d'appeler CANUTEC et ont exprimé leur appréciation quant à notre service offert en tout temps.

Le lendemain, l'inspecteur Schram et moi-même avons accompagné l'agent de police Walter Cecchini, du détachement de South Porcupine de la Police provinciale de l'Ontario, l'un des trois agents des marchandises dangereuses de ce district. De nombreuses marchandises dangereuses transitent par la région de Timmins, et cette activité nous a permis d'observer diverses activités d'application de la loi qui ont donné lieu à des accusations portées en raison d'infractions à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. J'ai adoré cette partie de ma visite, car cela m'a permis d'en apprendre beaucoup sur la façon dont les agents font respecter la *Loi*. De plus, l'inspecteur Schram et l'agent de police Cecchini m'en ont appris davantage sur la valeur des preuves relativement à l'application de la *Loi*.

Selon la rétroaction que nous avons reçue, l'une des parties préférées des participants était d'apprendre comment utiliser le GMU2012. Il ne fait aucun doute que cela a aidé à accroître la confiance des premiers intervenants.

Appeler CANUTEC ne devrait pas être intimidant. L'atelier a renforcé ma croyance voulant que la sensibilisation puisse être avantageuse pour tous les niveaux du personnel d'intervention d'urgence, car elle nous aide à établir des liens entre les secteurs privé et public. Ces relations signifient davantage d'exercices de formation communs, une libre circulation accrue de l'information et plus de connaissances pour chacun. On retrouve des marchandises dangereuses partout, et lorsqu'une urgence survient, la panique est mauvaise conseillère. Les événements de sensibilisation comme celui-ci auront donc des effets positifs lors de véritables situations d'urgence.

En tenant plus d'activités semblables, nous continuerons d'améliorer les services que nous offrons aux premiers intervenants. En fin de compte, nous avons tous le même objectif, soit promouvoir la sécurité publique.

Je termine en remerciant plus particulièrement l'inspecteur Schram du Transport des marchandises dangereuses de la région de l'Ontario de son aide dans le cadre de la planification de l'atelier, ainsi que le ministère de l'Environnement et la Police provinciale de l'Ontario pour avoir rendu mon séjour à Timmins si spécial!

### FLASH

La modification n°11 au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* a été publiée dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 5 décembre 2012. Cette modification précise certaines exigences et vise à annuler des répercussions imprévues à la suite de la modification n° 6. Parmi les changements à noter, on retrouve :

- un changement à la définition de « personne »,
- une clarification quant à l'intention de ne pas imposer d'exigences d'emballages extérieurs aux utilisateurs et aux acheteurs de bombes aérosols,
- le rétablissement de l'option d'apposer les indications de danger – marchandises dangereuses exigées par le *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG), éliminant ainsi le besoin de changer les plaques sur les contenants en transit.

De plus, la modification proposée à la partie 4, Indications de danger – marchandises dangereuses (anciennement la modification n° 12) a été prépubliée dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 1<sup>er</sup> décembre 2012. Cette modification propose, entre autres :

- l'harmonisation des exigences d'apposition des plaques avec celles du 49 CFR,
- l'introduction d'une définition de « suremballage »,
- l'adoption de nouvelles indications de danger pour les peroxydes organiques, les polluants marins et les quantités limitées,
- la permission de transporter des munitions de calibre 50 sous l'exemption de 150 kg.

## Rappel de l'Office national de l'énergie : Exportation de pétrole ou de produits pétroliers raffinés à partir du Canada

En raison du recours accru aux trains pour le transport de pétrole (pétrole brut ou produits pétroliers raffinés), nous tenons à rappeler aux exportateurs et aux propriétaires qu'ils doivent obtenir l'autorisation de l'Office national de l'énergie avant de réaliser toute exportation vers l'extérieur du Canada, notamment l'exportation ferroviaire. Il est possible de ce faire en remplissant un formulaire électronique pour obtenir une ordonnance d'exportation à court terme. Vous pouvez trouver le formulaire à l'adresse suivante : <http://www.neb-one.gc.ca/clf-nsi/rthnb/rgltrpplctn/xprtmptrpplctn-fra.html>

Les pouvoirs de l'ONÉ en ce domaine lui sont conférés par le *Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole* (partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*). Les exportations de pétrole, peu importe le mode de transport choisi (p. ex. par navire, camion ou pipeline), requièrent une autorisation de l'Office national de l'énergie.

Lorsqu'elle est accordée, cette autorisation d'exportation (l'instrument réglementaire) est assortie de conditions, dont l'une est de rendre des comptes tous les mois à l'égard des exportations de pétrole réalisées.

Conformément à l'article 7 du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*, les titulaires d'ordonnances d'exportation doivent déclarer mensuellement les quantités exportées. Il est possible de consulter le *Règlement* à l'adresse : <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-95-563/index.html>

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les exigences réglementaires afférentes aux exportations de pétrole ou de produits pétroliers raffinés à partir du Canada, n'hésitez pas à communiquer avec Amélie Fortier au 403-299-3103 ou avec Melissa Merrick au 403-299-3199 à l'Office national de l'énergie.

# CANUTEC

du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012

| NOMBRE D'APPELS  |               | APPELS D'URGENCE PAR MODES DE TRANSPORT |     |
|------------------|---------------|---|-----|
| Information      | 7 093         | Routier                                 | 257 |
| Règlement        | 3 348         | Ferroviaire                             | 111 |
| Technique        | 9 906         | Aérien                                  | 18  |
| Autre            | 2 541         | Maritime                                | 22  |
| <b>Total</b>     | <b>22 888</b> | Pipeline                                | 3   |
| Appels d'urgence | 1 042         | Non transport                           | 606 |
|                  |               | Multimodal                              | 8   |

| SOURCE DES APPELS D'URGENCE |     | APPELS D'URGENCE PAR ENDROIT |     |
|-----------------------------|-----|------------------------------|-----|
| Expéditeurs                 | 32  | Colombie-Britannique         | 161 |
| Transporteurs               | 152 | Alberta                      | 142 |
| Destinataires               | 7   | Saskatchewan                 | 54  |
| Services d'incendie         | 297 | Manitoba                     | 44  |
| Corps policiers             | 37  | Ontario                      | 334 |
| Contracteurs Hazmat         | 10  | Québec                       | 211 |
| Centres anti-poison         | 17  | Nouveau-Brunswick            | 28  |
| Groupes d'aide mutuelle     | 1   | Nouvelle-Écosse              | 17  |
| Centres d'urgence           | 32  | Île-du-Prince-Édouard        | 4   |
| Services ambulanciers       | 7   | Terre-Neuve-et-Labrador      | 9   |
| Hôpitaux                    | 39  | Yukon                        | 3   |
| Laboratoires                | 5   | Territoires du Nord-Ouest    | 1   |
| Gouvernements               | 122 | Nunavut                      | 3   |
| Citoyens                    | 172 | États-Unis                   | 29  |
| Fabricants                  | 16  | International                | 2   |
| Distributeurs / détaillants | 15  |                              |     |
| Utilisateurs                | 64  |                              |     |
| Autres                      | 17  |                              |     |

| APPELS D'URGENCE PAR CLASSE DE MARCHANDISES DANGEREUSES* |  |     |
|--|--|-----|
| Classe 1   | Explosifs                                    | 23  |
| Classe 2   | Gaz comprimés                                | 181 |
| Classe 3   | Liquides inflammables                        | 237 |
| Classe 4   | Solides inflammables                         | 25  |
| Classe 5   | Matières comburantes et peroxydes organiques | 61  |
| Classe 6   | Matières toxiques et infectieuses            | 62  |
| Classe 7   | Matières radioactives                        | 23  |
| Classe 8   | Matières Corrosives                          | 311 |
| Classe 9   | Produits divers                              | 21  |
| NR - Non réglementées                                    |  | 214 |
| Chargement mixte   |  | 10  |
| Inconnu  |  | 56  |

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

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

**Le bulletin Transports des marchandises dangereuses - Nouvelles** est publié deux 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 613-990-1148 ou en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante « <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm> ». Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

Rédactrice en chef  
Bulletin de nouvelles  
Transport des marchandises dangereuses  
Transports Canada  
330 rue Sparks, Tour C, 9<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1A 0N5

Rédactrice en chef  
Véronique Tessier  
(Veronique.Tessier@tc.gc.ca)

Conception graphique  
Yvan Meloche  
(Yvan.Meloche@tc.gc.ca)

## Auteurs / Contribution à cette édition :

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

Stéphane Garneau - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

Shaun Singh - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

Joanne St-Onge - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD

Angelo Boccanfuso - CANUTEC, Direction générale du TMD

Julie Zabchuk - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Farrah Fleurimond - Direction générale du TMD, Région du Québec

Danny Bechamp - Direction de la conformité et d'intervention, Direction générale du TMD

Monique Lavoie - CANUTEC, Direction générale du TMD

## Points de contact

Direction générale du transport des marchandises dangereuses  
Directrice générale  
M.F. Dagenais : 613-990-1147  
(Marie-France.Dagenais@tc.gc.ca)

Affaires réglementaires  
J. St-Onge, Directrice : 613-998-6540  
(Joanne.St-Onge@tc.gc.ca)

Conformité et interventions  
C. Law, Directeur : 613-998-6540  
(Clive.Law@tc.gc.ca)

Recherche, évaluation et systèmes  
G. Oliver, Directeur : 613-990-1139  
(Geoffrey.Oliver@tc.gc.ca)

Secrétariat TMD  
N. Belliveau, Directrice : 613-998-6546  
(Nathalie.Belliveau@tc.gc.ca)

CANUTEC  
Renseignements : 613-992-4624  
Urgence : 613-996-6666  
Télec. : 613-954-5101  
(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique  
Dartmouth : 902-426-9461  
Télec. : 902-426-6921  
St. John's : 709-772-3994  
Télec. : 709-772-5127  
Moncton : 1 866-814-1477  
Télec. : 506-851-7042  
Courriel : TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca

Région du Québec  
514-283-5722  
Télec. : 514-283-8234  
Courriel : TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario  
416-973-1868  
Télec. : 416-973-9907  
Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord  
Winnipeg : 204-983-5969  
Télec. : 204-983-8992  
Saskatoon : 306-975-5105  
Télec. : 306-975-4555  
Courriel : TDG-TMDPNR@tc.gc.ca

Région du Pacifique  
New Westminster : 604-666-2955  
Télec. : 604-666-7747  
Kelowna : 250-491-3712  
Télec. : 250-491-3710  
Courriel : TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada  
<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm>