

## Transport des marchandises dangereuses



# NOUVELLES

2016 | Vol.36 N°.2 | TP 2711 F | 12/2016 | ISSN 0828-5039

### DANS CE NUMÉRO

Publication de nouveaux ordres	1
Un mot de la directrice générale	3
Modification à la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) – Transport routier, ferroviaire et maritime	4
Scénario de déclaration d’une marchandise dangereuse de classe 3	7
Modification à la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) – Transport aérien	7
Modification à la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) – Rapports relatifs à la sûreté	8
Aperçu des modifications apportées à l’annexe 2 (Dispositions particulières)	10
Processus de modification réglementaire	11
Modifications au Règlement sur les contraventions	12
Harmonisation internationale	13
Mise à jour canadienne	15
Modifications aux dispositions maritimes	16
Modifications à la Partie 6 (Formation)	17
Modification à la partie 7 (Plan d’intervention d’urgence)	18
Modifications à la partie 12 (Transport aérien)	19



## PUBLICATION DE NOUVEAUX ORDRES

Par Anne-Marie Noël

Transports Canada (TC) publie des ordres pour mettre fin à une activité ou pour mener d’autres activités qui permettront de réduire un danger pour la sécurité publique (en ce qui a trait à la vie et la santé humaines, aux biens et à l’environnement). Un ordre :

- entre en vigueur à la date où le ministre ou une personne désignée le signe, ou à une date énoncée dans l’ordre;
- expire à la date d’expiration énoncée dans celui-ci. Si la date d’expiration n’est pas énoncée dans l’ordre, il expirera 12 mois après sa signature.

TC publie ces ordres en vertu de l’article 32 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et en assure l’application en vertu de la [partie 13](#) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD). Au cours des derniers mois, TC a publié quatre nouveaux ordres en vue d’accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2016.

This publication is also available in English under the title *Transportation of Dangerous Goods Newsletter*.

### Autorisation de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, contacter [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca).

On peut s'y abonner gratuitement en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante : [www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm](http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/bulletin-menu-268.htm)

Pour modifier ou annuler votre inscription, veuillez communiquer avec l'éditeur au : [TC.TDGNewsletter-NouvellesTMD.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.TDGNewsletter-NouvellesTMD.TC@tc.gc.ca)

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**  
**Direction générale**  
**du transport des marchandises dangereuses**  
**Transports Canada**  
**330 rue Sparks, Tour C, 9<sup>e</sup> étage-ASDB**  
**Ottawa, (Ontario) Canada**  
**K1A 0N5**

## Points de contact

### Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Directrice GÉNÉRALE  
Nicole Girard  
([Nicole.Girard@tc.gc.ca](mailto:Nicole.Girard@tc.gc.ca))  
[TDG-TMD@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMD@tc.gc.ca)

### CANUTEC

Renseignements : 613-992-4624  
Urgence : 613-996-6666 Téléc : 613-954-5101  
1-888-CAN-UTEC (226-8832)

### Région de l'Atlantique

Dartmouth: 902-426-9461 Téléc : 902-426-6921  
St. John's: 709-772-3994 Téléc : 709-772-5127  
Moncton: 1 866-814-1477 Téléc : 506-851-7042  
Courriel : [TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDAtlantic@tc.gc.ca)

### Région du Québec

514-283-5722 Téléc : 514-283-8234  
Courriel : [TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca](mailto:TMD-TDG.Quebec@tc.gc.ca)

### Région de l'Ontario

416-973-1868 Téléc : 416-973-9907  
Courriel : [TDG-TMDOntario@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDOntario@tc.gc.ca)

### Région des Prairies et du Nord

Winnipeg: 204-983-5969 Téléc : 204-983-8992  
Saskatoon: 306-975-5105 Téléc : 306-975-4555  
Courriel : [TDG-TMDPNR@tc.gc.ca](mailto:TDG-TMDPNR@tc.gc.ca)

### Région du Pacifique

New Westminster: 604-666-2955 Téléc : 604-666-7747  
Kelowna: 250-491-3712 Téléc : 250-491-3710  
Courriel : [TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca](mailto:TDGpacific-TMDpacifique@tc.gc.ca)

## AUTEURS / CONTRIBUTION À CETTE ÉDITION :

- **Anne-Marie Noël**  
Agente principale de programmes intérimaire,  
Direction de la conformité et des interventions,  
Direction générale du TMD
- **Nicole Girard**  
Directrice générale,  
Direction générale du TMD
- **Kaitlyn Lavergne**  
Conseillère subalterne en intervention d'urgence,  
CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Ray Zillich**  
Inspecteur des marchandises dangereuses,  
Région des Prairies et du Nord
- **Alina Anghel**  
Conseillère en intervention d'urgence,  
CANUTEC, Direction générale du TMD
- **Suzanne Lessard**  
Inspectrice et Instructrice du TMD,  
Direction de la conformité et des interventions,  
Direction générale du TMD
- **Emily Feeley**  
Inspectrice des marchandises dangereuses,  
Direction de la conformité et des interventions,  
Direction générale du TMD
- **Sarah Cumberbirch**  
Analyste, Projets réglementaires spéciaux,  
Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD
- **Katy Joncas**  
Agente principale de la législation et des règlements  
par intérim, Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD
- **Roberto Bruni**  
Inspecteur et Instructeur du TMD,  
Direction de la conformité et des interventions,  
Direction générale du TMD
- **Sarah Olivier**  
Analyste, Projets réglementaires spéciaux,  
Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD
- **Saeed Khan**  
Conseiller en politiques de la sécurité,  
Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD
- **Najib Moussafir**  
Spécialiste en mesures correctives,  
Direction de la conformité et des interventions,  
Direction générale du TMD
- **Nora Doerr-MacEwen**  
Conseillère en politiques de la sécurité,  
Direction des affaires réglementaires,  
Direction générale du TMD

## En bref

### 1. Ordre no 35

- Est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2016.
- Requiert que tout transporteur aérien cesse immédiatement de transporter les marchandises dangereuses UN3480, Piles au lithium ionique, comme fret à bord d'un aéronef de passagers.
- Interdit à toute personne de demander de transporter par voie aérienne ou de transporter par voie aérienne les marchandises dangereuses UN3090, Piles au lithium métal, et UN3480, Piles au lithium ionique, à moins qu'elles ne répondent aux dispositions de l'instruction d'emballage 965 ou 968 des Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

**Remarque :** Le contenu de cet ordre a été incorporé à l'annexe 2 du Règlement sur le TMD à titre de modification au règlement le 1<sup>er</sup> juin 2016.

### 2. Ordre no 36

- Est entré en vigueur le 28 avril 2016.
- Annule et remplace l'ordre no 32.
- Accroît les exigences relatives aux données de l'ordre no 32, ajoute plus de flexibilité aux ententes de confidentialité et exige des transporteurs ferroviaires qu'ils communiquent les renseignements qui peuvent être divulgués publiquement.
- Assure que les autorités compétentes reçoivent les renseignements nécessaires relatifs aux marchandises dangereuses afin de procéder à leurs évaluations des risques, mener leurs activités de planification des urgences et déterminer les exigences en matière de formation pour les premiers intervenants en ajoutant de nouvelles exigences à celles comprises dans l'ordre no 32.

### 3. Ordre no 37

- Est entré en vigueur le 6 juin 2016.
- Exige l'installation de dispositifs de protection des accessoires supérieurs sur les wagons-citernes TC/DOT-111 qui font l'objet d'une mise à niveau au Canada. Ces exigences permettront :
  - d'accroître la sécurité du transport des liquides inflammables, y compris le pétrole brut et l'éthanol, au Canada;
  - d'aligner les exigences canadiennes sur celles des États-Unis visant les wagons-citernes TC/DOT-111 qui font l'objet d'une mise à niveau.

### 4. Ordre no 38

- Est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2016.
- Prévoit l'élimination progressive des wagons-citernes TC/DOT-111 existants, avec chemise et sans chemise, pour le transport de pétrole brut au Canada à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2016.

**Remarque :** Toutes les autres dispositions de la [partie 5](#) (Contenants) du Règlement sur le TMD demeurent en vigueur.

## Pour en savoir plus

Visitez notre site Web à <http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1272.html>.

## UN MOT DE LA DIRECTRICE GÉNÉRALE

Par Nicole Girard

C'est avec plaisir que je présente cette nouvelle édition du Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), consacré aux changements réglementaires récents et à venir.

Voici un aperçu des mécanismes d'harmonisation mis en place entre le Canada et les autres pays via le Règlement type de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et les États-Unis (É.-U.) via le Conseil de coopération en matière de réglementation.

## Règlement type de l'ONU

Afin de réduire au minimum les obstacles au transport de marchandises en provenance et à destination du Canada, le rôle de Transports Canada (TC) consiste à harmoniser le Règlement sur le TMD et le Règlement type de l'ONU, dans la mesure où il est logique de le faire du point de vue national et nord-américain. Le Règlement type de l'ONU établit un cadre réglementaire qui permet, dans la mesure du possible, d'aligner les règlements nationaux et internationaux qui régissent le transport des marchandises dangereuses. Ce règlement porte le nom de « Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses », plus communément appelé le « Règlement type de l'ONU » ou le « Livre orange », et il est mis à jour tous les deux ans. La 19<sup>e</sup> édition du Règlement type de l'ONU est la plus récente. La 20<sup>e</sup> édition sera publiée à l'hiver 2017.

Ces mises à jour périodiques permettent de tenir compte des progrès techniques, de l'arrivée de nouvelles substances et de nouveaux matériaux et de l'évolution des exigences dans les systèmes modernes de transport. TC participe à ces rencontres qui se tiennent deux fois par année.

**Remarque :** Le Règlement sur le TMD contient :

- des exigences propres aux modes de transport particuliers qui ne sont pas prévues dans le Règlement type de l'ONU, mais qui pourraient concerner d'autres organisations internationales comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- des exigences propres au Canada qui ne sont pas prévues dans le Règlement type de l'ONU, comme l'obligation qu'ont les personnes qui demandent le transport de certaines marchandises dangereuses, qui les transportent ou qui les importent, de détenir un plan d'intervention d'urgence (PIU).

## Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR)

Le Canada et les États-Unis travaillent tous deux à l'harmonisation de leurs règlements respectifs afin d'accroître la transparence réglementaire et la coordination dans le cadre des initiatives du Conseil de coopération en matière de réglementation. L'ancien premier ministre Stephen Harper et le président Barack Obama ont annoncé la création de ce Conseil le 4 février 2011. Le 10 mars 2016, le premier ministre Justin Trudeau et le président Obama ont reconfirmé que la coopération en matière de réglementation était une priorité.

Étant donné la relation commerciale étroite et particulière entre nos deux pays, TC s'efforce d'harmoniser la portée de sa réglementation sur le transport des marchandises dangereuses et celle de son homologue américain. Ces procédures réglementaires permettent au Canada et aux États-Unis de continuer d'harmoniser leur réglementation comme méthode efficace pour faciliter le commerce en Amérique du Nord et accroître la concurrence économique, tout en préservant des normes de sécurité élevées.

Cette publication du Bulletin de nouvelles du TMD est centrée sur les modifications réglementaires, notamment la modification à la [partie 8](#) (Exigences relatives aux rapports) récemment adoptée, ainsi que les modifications futures qui sont en cours d'élaboration.

## MODIFICATION À LA PARTIE 8 (EXIGENCES RELATIVES AUX RAPPORTS) – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE ET MARITIME

Par Kaitlyn Lavergne

Nouvellement modifiée, la [partie 8](#) (Exigences relatives aux rapports) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) reflète mieux la Loi sur le TMD et :

- améliore le processus de collecte des données;
- augmente la capacité d'analyse des risques;
- précise les exigences relatives aux rapports.

Il était nécessaire de mettre à jour la [partie 8](#) parce que :

- lors d'une révision, certaines quantités à déclarer ont été jugées trop élevées, puisque plusieurs incidents pertinents n'ont pas été déclarés;
- le Bureau de la sécurité des transports du Canada a recommandé que Transports Canada (TC) réévalue les exigences relatives aux rapports en ce qui a trait aux défaillances des contenants, car plusieurs incidents mettant en cause la longrine centrale courte de wagons-citernes n'ont pas été déclarés à TC.

La [partie 8](#) définit **maintenant** trois rapports pour le transport routier, ferroviaire et maritime :

1. Le **Rapport d'urgence** aux autorités locales;
2. Le **Rapport de rejet ou de rejet appréhendé**, seulement si des exigences particulières sont satisfaites;

3. Le **Rapport de suivi dans les 30 jours**, si un Rapport de rejet ou de rejet appréhendé était requis.

**Les Rapports d'urgence** sont faits aux autorités locales seulement si la quantité du rejet ou du rejet appréhendé de marchandises dangereuses présentées au transport, manutentionnées ou transportées **est supérieure** à celle précisée à l'[article 8.2 ET](#) si ce rejet ou rejet appréhendé met en danger ou pourrait mettre en danger la sécurité publique.

**Remarque :** On entend par sécurité publique la sécurité relative à la vie et à la santé humaines, aux biens et à l'environnement.

## Tableau des quantités de marchandises dangereuses versus la classe et le groupe d'emballage

Classe	Groupe d'emballage ou catégorie	Quantité
1	II	Toute quantité
2	Sans objet	Toute quantité
3, 4, 5, 6.1 ou 8	I ou II	Toute quantité
3, 4, 5, 6.1 ou 8	III	30 L ou 30 kg
6.2	A ou B	Toute quantité
7	Sans objet	Intensité de rayonnement ionisant supérieur à celle prévue à l'article 39 du « Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015) »
9	II ou III, ou sans groupe d'emballage	30 L ou 30 kg

Les coordonnées des autorités locales sont accessibles au bas de la page Web [Exigences de rapport](#) de TC.

Si une personne doit faire un Rapport d'urgence, elle doit tenir compte des facteurs particuliers qui justifient la production d'un **Rapport de rejet ou de rejet appréhendé** à CANUTEC. Ce deuxième rapport n'est requis que si le rejet ou le rejet appréhendé entraîne :

- le décès d'une personne;
- des blessures nécessitant des soins médicaux immédiats;
- l'évacuation de personnes ou leur mise à l'abri sur place;

- la fermeture :
  - d'une installation utilisée pour le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses;
  - d'une route, une ligne de chemin de fer principale, une voie navigable ou une installation;
- l'atteinte à l'intégrité du contenant;
- la longrine centrale continue ou la longrine centrale courte d'un wagon-citerne est brisée ou le métal présente une fissure d'au moins 15 cm (6 po).

Si aucun de ces critères n'est satisfait, le Rapport de rejet ou de rejet appréhendé n'est pas requis.

Lorsqu'un Rapport de rejet ou de rejet appréhendé est requis, un **Rapport de suivi dans les 30 jours** doit également être produit. Ce rapport demande plus de renseignements que ce qui était requis dans la version précédente du Règlement sur le TMD. Il doit être fourni **par écrit** au directeur général de la Direction générale du TMD, dans un délai de 30 jours suivant la date de production du Rapport de rejet ou de rejet appréhendé.

## Outil de déclaration pratique

TC a introduit un formulaire de déclaration volontaire pour faciliter la préparation du Rapport de suivi dans les 30 jours. Bien qu'il ne soit pas obligatoire d'utiliser ce formulaire, il peut aider la personne qui prépare le rapport à déterminer et à fournir toute l'information requise en vertu de la partie 8 modifiée. Une personne peut utiliser son propre format, à condition que toute l'information requise y soit incluse. Ce formulaire est accessible sur le site [Web de Transports Canada](#).

### QUELLE EST L'INCIDENCE DE CETTE MODIFICATION SUR L'INDUSTRIE?

- L'industrie doit former adéquatement son personnel pour assurer la conformité avec les exigences prévues dans la nouvelle partie 8.
- Puisque les quantités à déclarer indiquées à l'article 8.2 sont largement inférieures pour le transport routier, ferroviaire ou maritime, l'industrie peut s'attendre à une augmentation du nombre de Rapports d'urgence. Cependant, il ne faut pas oublier que ce ne sont que certaines situations qui exigent la production du Rapport de rejet ou de rejet appréhendé.

**Saviez-vous que Samsung Corporation a cessé la fabrication du téléphone intelligent Samsung Galaxy Note 7 en raison de nombreux cas de téléphones qui ont explosé ou pris feu ?**

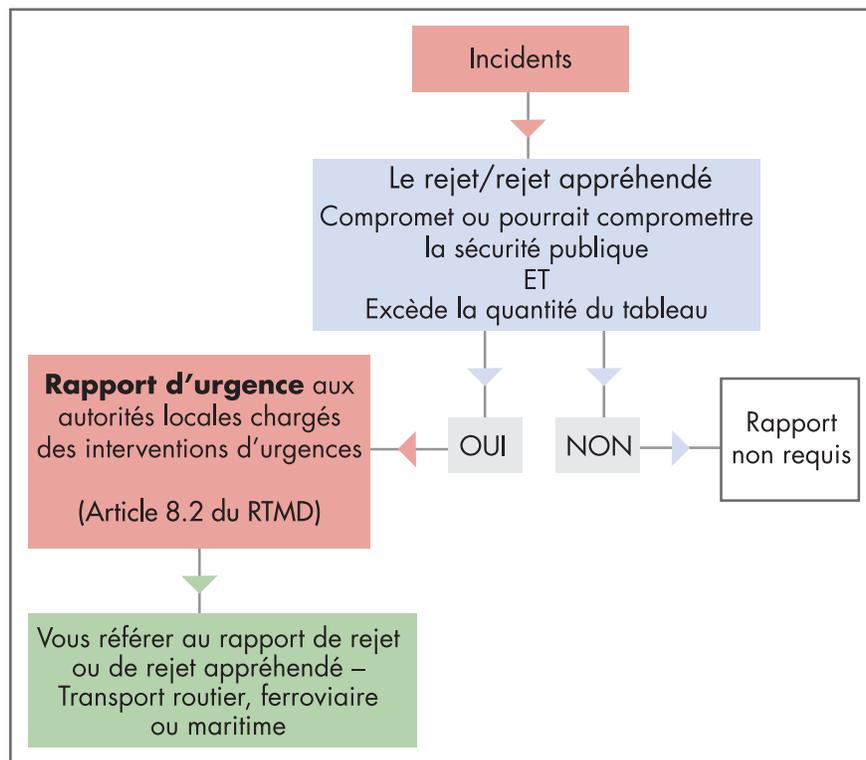
Pour des raisons de sécurité, Transports Canada a émis un NOTAM qui peut être consulté sur le site Web du TMD :

<https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/page-1295.html>

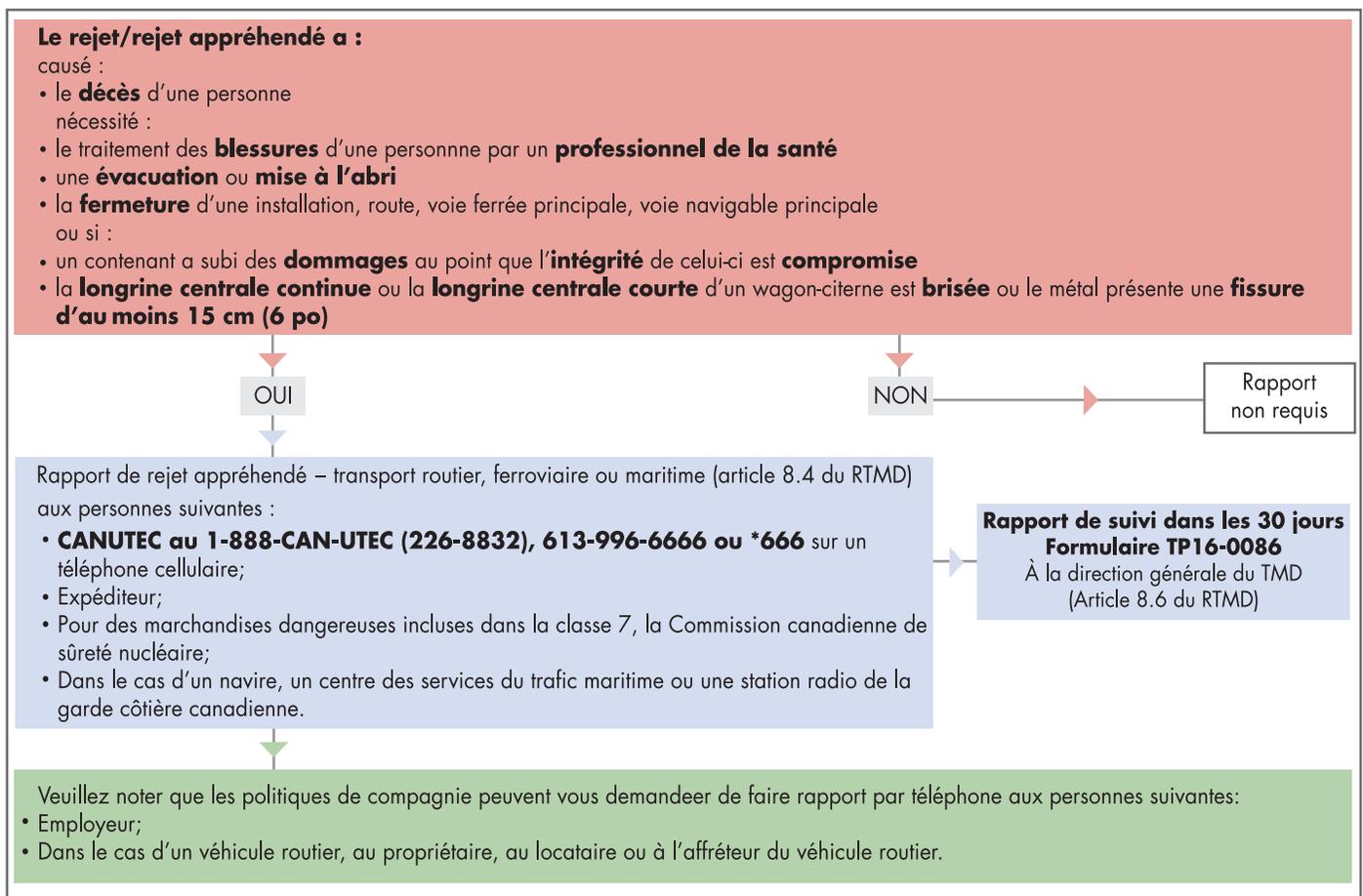


## Organigrammes utiles

### Rapports d'urgence – Transport routier, ferroviaire et maritime



### Rapport de rejet ou de rejet appréhendé – Transport routier, ferroviaire et maritime



# SCÉNARIO DE DÉCLARATION D'UNE MARCHANDISE DANGEREUSE DE CLASSE 3

Par Ray Zillich

La plus récente modification (DORS/2016-95) au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* comprend d'importants changements apportés à la **partie 8** (Exigences relatives aux rapports). Le paragraphe 18(1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* définit l'« obligation de faire rapport ». Ce paragraphe est libellé comme suit :

*Quiconque a la responsabilité ou la maîtrise effective d'un contenant de marchandises dangereuses doit faire rapport (...) de tout rejet réel ou appréhendé provenant de ce contenant en une quantité ou en une concentration qui est ou pourrait être supérieure à celle précisée par règlement et qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique.*

**L'ancienne partie 8** – Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent, définissait la quantité à déclarer pour toutes les marchandises dangereuses de classe 3, Liquides inflammables, comme étant toute quantité supérieure à 200 litres.

**La nouvelle partie 8** – Exigences relatives aux rapports, établit une distinction entre les marchandises dangereuses de classe 3 des groupes d'emballage (GE) I ou II et les marchandises dangereuses de classe 3 du GE III.

Si l'on prend, à titre d'exemple, le rejet d'une marchandise dangereuse de classe 3, Liquides inflammables, la production d'un Rapport d'urgence serait requise dans les cas suivants :

- Le rejet de toute quantité d'essence (UN1203, classe 3, GE II) alors que le rejet réel ou appréhendé compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique;
- Le rejet de carburant diesel (UN1202, classe 3, GE III) en quantité supérieure à 30 litres et compromettant ou pouvant compromettre la sécurité publique.

En bref, l'incidence de la nouvelle **partie 8** (Exigences relatives aux rapports) comprend l'obligation d'identifier chaque type de marchandise dangereuse de classe 3 en fonction de son groupe d'emballage, afin de déterminer la quantité précise d'un rejet ou d'un rejet appréhendé qui doit maintenant être rapporté.

**Remarque :** Il y a une période de transition de six mois permettant de se conformer aux exigences de la **partie 8** en vigueur avant la modification DORS-2016/95. Pour plus de détails, veuillez consulter la *Gazette du Canada, Partie II, Vol. 150, No 11*.

# MODIFICATION À LA PARTIE 8 (EXIGENCES RELATIVES AUX RAPPORTS) – TRANSPORT AÉRIEN

Par Alina Anghel

Nouvellement modifiée, la **partie 8** du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) a été publiée le 1er juin 2016. Elle prévoit une période de transition de six mois et modifie les rapports sur le transport aérien décrits dans la version précédente. Cette modification vient mettre à jour le Règlement sur le TMD afin de refléter les changements proposés dans les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de réduire les menaces potentielles à la sûreté.

La **partie 8** modifiée comprend trois types de rapports pour le transport aérien :

1. Le Rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses – transport aérien;
2. Le Rapport de suivi dans les 30 jours;
3. Le Rapport relatif aux marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

## 1. Rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses – transport aérien

Les articles 8.9 et 8.10 du Règlement sur le TMD précisent les conditions dans lesquelles une personne doit déclarer le rejet ou le rejet appréhendé de marchandises dangereuses présentées au transport, manutentionnées ou transportées à un aéroport, à une installation de fret aérien ou à bord d'un aéronef. Ils indiquent également les renseignements à inclure dans le rapport.

Le rapport doit être fait à :

- **CANUTEC** pour **toute quantité** de marchandises dangereuses des classes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 ou 9;
- la **Commission canadienne de sûreté nucléaire** pour les marchandises dangereuses comprises dans la classe 7, Matières radioactives, dont la quantité présente une intensité de rayonnement ionisant **supérieure à** celle établie à l'article 39 du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires, 2015*.

## Remarque importante :

Ce Rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses – transport aérien n'est requis **que si** le rejet ou le rejet appréhendé compromet ou peut compromettre la sécurité publique et entraîne l'une ou l'autre des situations suivantes :

- Une blessure ou le décès d'une personne;
- Des dommages éventuels aux biens ou à l'environnement;
- La preuve que l'intégrité du contenant a été compromise, y compris des signes d'incendie, de bris ou de fuites de liquides ou de rayonnements;
- L'aéronef ou ses occupants sont placés en situation de grave danger;
- Les gens doivent se mettre à l'abri sur place ou évacuer les lieux;
- Les exploitants doivent fermer une piste, un aéroport ou une installation de fret.

## 2. Rapport de suivi dans les 30 jours

Lorsqu'une personne fait le rapport susmentionné, cette même personne, ou son employeur, doit faire un rapport de suivi **par écrit** au directeur général de la Direction générale du TMD, dans un délai de 30 jours suivant la date de production du premier rapport. Ce rapport doit comprendre la plupart des renseignements exigés au titre de l'ancienne partie 8.

La nouvelle version :

- **N'exige pas que** soit fourni le nom de la personne qui est intervenue lors de la situation d'urgence suivant le plan d'intervention d'urgence (PIU);
- **Exige** que soit indiqué le numéro de référence du PIU.

## Outil de déclaration pratique

Transports Canada (TC) a créé un formulaire de déclaration volontaire pour faciliter la préparation du rapport de suivi dans les 30 jours. Bien qu'il ne soit pas obligatoire d'utiliser ce formulaire, il peut aider la personne qui prépare le rapport à déterminer et à fournir toute l'information requise au titre de la partie 8 modifiée. Une personne peut utiliser son propre format, à condition que toute l'information requise y soit incluse. Ce formulaire est accessible sur [le site Web de TC](#).

## 3. Rapport relatif aux marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées

L'article 8.14 du Règlement sur le TMD stipule :

- Si une personne découvre des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées à bord d'un aéronef, à un aéroport ou à une installation de fret, elle **doit en faire rapport à CANUTEC dans les plus brefs délais**.
- On entend par marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées des marchandises dangereuses qui ne sont pas accompagnées de la documentation ou des indications de marchandises dangereuses prévues pour celles-ci dans les Instructions techniques de l'OACI.

**Note :** Les articles 8.10, 8.12 et 8.15 indiquent les renseignements particuliers qu'il faut inclure dans chacun des trois rapports susmentionnés pour le transport aérien.

### QUELLE EST L'INCIDENCE DE CETTE MODIFICATION SUR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN?

- En vertu du Règlement sur le TMD, l'industrie du transport aérien dispose désormais de quantités ou de degrés d'intensité des rayonnements ionisants à déclarer dans certaines situations.
- La modification prévoit également l'obligation de produire un rapport concernant les marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

## MODIFICATION À LA PARTIE 8 (EXIGENCES RELATIVES AUX RAPPORTS) – RAPPORTS RELATIFS À LA SÛRETÉ

Par Suzanne Lessard

Bien que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) ait été modifiée en 2009 pour y inclure des exigences en matière de sûreté, le Règlement sur le TMD ne contenait pour sa part aucune disposition relative à la sûreté avant les récentes modifications. Transports Canada (TC) a eu recours aux arrêtés d'urgence lors d'événements spéciaux, comme les Jeux olympiques de Vancouver en 2010 ou les réunions du G20 à Toronto, afin d'éliminer ou réduire les menaces potentielles à la sûreté.

Disposant d'un pouvoir qui lui est conféré par la Loi sur le TMD, la Direction générale du TMD a introduit des rapports relatifs à la sûreté dans la troisième section de la nouvelle partie 8 (Exigences relatives aux rapports) du Règlement sur le TMD. Les rapports relatifs à la sûreté s'appliquent à la perte ou au vol de marchandises dangereuses, ou à toute atteinte illicite à celles-ci.

### Rapports de perte ou de vol (article 8.16 du Règlement sur le TMD) :

Même si les conditions sont optimales, il est possible que des marchandises dangereuses soient perdues ou volées lors de leur manutention ou de leur transport.

### Remarques importantes :

- Certaines marchandises dangereuses perdues ou volées doivent être déclarées, **peu importe la quantité, si petite soit-elle**. Cependant, pour d'autres marchandises dangereuses, il n'est pas nécessaire de faire rapport, à moins que la quantité en question soit de 450 kg ou plus.
- Pour plus de détails, veuillez consulter le [paragraphe 8.16\(2\)](#) du Règlement sur le TMD.

La personne qui était responsable ou qui avait la maîtrise effective des marchandises dangereuses immédiatement avant la perte ou le vol doit, dès que possible, en faire rapport par téléphone à :

- CANUTEC, **dans tous les cas**, au 1-888-CAN-UTEC (1-888-226-8832) ou au 613-996-6666.
- **Dans le cas des marchandises dangereuses de classe 1, Explosifs**, un inspecteur de Ressources naturelles Canada, au 613-995-5555.

- **Dans le cas des marchandises dangereuses de classe 7, Matières radioactives**, la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Le rapport de perte ou de vol doit comprendre les renseignements suivants :

- Le nom et les coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Le nom et les coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur;
- Des renseignements indiquant si les marchandises dangereuses ont été perdues ou volées;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses perdues ou volées;
- La quantité de marchandises dangereuses perdues ou volées;
- Une description du contenant;
- La date, l'heure et l'emplacement géographique approximatifs de la perte ou du vol.

**Remarque :** Si les marchandises dangereuses perdues ou volées sont récupérées, la personne qui a fait le rapport doit en aviser les personnes avec qui elle avait communiqué.

### **Rapport d'atteinte illicite (article 8.18 du Règlement sur le TMD)**

Les marchandises dangereuses peuvent également faire l'objet d'une atteinte illicite au moment de leur importation, de leur présentation au transport, de leur manutention ou de leur transport.

Voici quelques exemples :

- Un robinet de bouteille à gaz qui a intentionnellement été endommagé ou altéré;
- Un contenant qui a intentionnellement été endommagé ou altéré;
- Des renseignements figurant sur le document d'expédition qui ont été intentionnellement altérés;
- Un contenant qui a été vandalisé.

La personne qui était responsable ou qui avait la maîtrise effective des marchandises dangereuses doit, dès que possible après la découverte de l'atteinte illicite, en faire rapport par téléphone à :

- CANUTEC, **dans tous les cas**, au 1-888-CAN-UTEC (1-888-226-8832) ou au 613-9 96-6666.
- **Dans le cas des marchandises dangereuses de classe 1, Explosifs**, un inspecteur de Ressources naturelles Canada, au 613-995-5555.

- **Dans le cas des marchandises dangereuses de classe 7, Matières radioactives**, la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Le Rapport d'atteinte illicite doit comprendre les renseignements suivants :

- Le nom et les coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Le nom et les coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur;
- Une description détaillée de l'atteinte illicite;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- Une description du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses et le nombre de contenants;
- La date, l'heure et l'emplacement géographique approximatifs de l'atteinte illicite.

Ces nouvelles exigences permettront également à la Direction générale du TMD de :

- franchir une nouvelle étape dans le partage d'information relative à la sûreté nationale;
- mettre les renseignements que recueille TC à la disposition des autorités provinciales et des institutions désignées du gouvernement fédéral canadien qui détiennent des responsabilités en matière de sûreté nationale;
- utiliser les données pour identifier des risques et déceler des tendances qui pourraient mener à des changements réglementaires.

Pour en savoir davantage sur les rapports relatifs à la sûreté, consulter la partie 8 (Exigences relatives aux rapports) du Règlement sur le TMD.

**La Direction générale du TMD** de TC offre un soutien au public, par l'entremise de ses bureaux régionaux du TMD, en répondant aux questions relatives à la réglementation qui leur sont communiquées par courriel ou par téléphone.

Les coordonnées des bureaux régionaux du TMD figurent au bas de la page d'accueil du TMD

(<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>).

### **EN QUOI L'ADOPTION DES RAPPORTS RELATIFS À LA SÛRETÉ PROCURENT-ILS UN AVANTAGE POUR LE GRAND PUBLIC?**

- Le principal objectif des rapports relatifs à la sûreté consiste à éliminer ou à réduire les menaces potentielles à la sûreté. Essentiellement, l'introduction de ces rapports a pour but de protéger le public et l'environnement.

# APERÇU DES MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ANNEXE 2 (DISPOSITIONS PARTICULIÈRES)

Par Emily Feeley

## Contexte

Le transport des marchandises dangereuses (TMD) au Canada est régi en vertu de la Loi sur le TMD, du Règlement sur le TMD et des normes qui y sont incorporées par renvoi.

Le programme du TMD de Transports Canada (TC) découle du principe qu'il est crucial de bien identifier les marchandises dangereuses, tout en veillant à ce que le transport soit fait dans des contenants appropriés pour assurer la sécurité du transport de ces marchandises. Font également partie des exigences de sécurité les plans d'intervention d'urgence (PIU), la documentation adéquate, les indications de danger, les rapports et la formation.

Le programme du TMD du Canada est harmonisé, dans la mesure du possible, avec les recommandations de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et les règlements internationaux, ainsi que la réglementation des États-Unis. TC participe à tous les aspects de l'élaboration des recommandations de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses.

## Pourquoi ces changements ont-ils été apportés?

Avant 2009, les enjeux relatifs à la sûreté n'étaient pas abordés dans la Loi sur le TMD. La Loi sur le TMD permet maintenant d'adopter des règlements tenant compte des risques à la sûreté associés au transport des marchandises dangereuses. Donc, une mise à jour de la [partie 8](#) du Règlement sur le TMD s'imposait.

Les recommandations issues des vérifications internes et celles formulées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) avaient également réaffirmé la nécessité de revoir les exigences relatives aux rapports prévues dans la [partie 8](#).

## But

Les principaux objectifs de cette proposition étaient les suivants :

- Préciser les exigences relatives aux rapports afin de favoriser la collecte efficace de renseignements; TC utilise les données figurant dans les rapports pour réaliser des analyses des risques (p. ex. analyses des problèmes liés aux contenants) et pour assurer la sécurité publique lors du transport des marchandises dangereuses par différents modes de transport.
- Prévoir des exigences concernant les rapports relatifs à la perte ou au vol de marchandises dangereuses ou à toute autre atteinte illicite à celles-ci, et relativement à toutes marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées durant le transport par mode aérien.

## Modifications à l'annexe 2

Voici deux changements qui ont été apportés à l'annexe 2 :

1. Une modification a été apportée à la disposition particulière 80, stipulant que, lorsqu'une personne se prévaut de l'exemption prévue à l'article 1.17 (Exemption relative aux quantités limitées) du Règlement sur le TMD, elle ne doit

1. pas demander le transport des marchandises UN1950 ou UN2037, sauf si celles-ci se trouvent dans un contenant conforme aux exigences relatives au transport des gaz énoncées dans la partie 5 (Contenants).
2. La disposition particulière 151 a été ajoutée à l'annexe 2. Elle est propre aux marchandises UN3090 et UN3480 transportées par avion. Ces marchandises dangereuses doivent être conformes aux instructions d'emballage 965 ou 968 contenues dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, édition de 2015-2016, publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les nouvelles dispositions visent à réduire le risque qu'un incendie mettant en cause des piles et des batteries au lithium puisse excéder la capacité d'extinction d'incendie à bord des avions et provoquer une défaillance catastrophique de la cellule. Ces nouvelles dispositions limitent la charge des batteries à 30 % et imposent des limites d'emballage plus strictes pour accroître la sécurité.

## À quel moment ces changements entreront-ils en vigueur?

Cette modification est entrée en vigueur le 1er juin 2016. Une période de transition de six mois est prévue, au cours de laquelle les exigences du Règlement sur le TMD s'appliquant avant la date de cette modification demeurent en vigueur. Il est à noter que cette période de transition ne s'applique pas aux dispositions particulières 149 et 151, lesquelles ont également été mises à jour dans le cadre de cette modification. La modification est accessible sur le lien URL suivant : <http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2016/2016-06-01/html/sor-dors95-fra.php>

## Où peut-on obtenir d'autres renseignements?

Pour en savoir davantage, consulter notre site Web à : <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/secure-menu.htm>

**Saviez-vous que** la Direction générale du TMD met à votre disposition du matériel de sensibilisation sur son site web afin de promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses ?

Pour plus d'informations, veuillez consulter le

<http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/materiel-de-sensibilisation-et-faq-1159.html>

# PROCESSUS DE MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE

Par Sarah Cumberbirch

Il arrive à l'occasion que Transports Canada (TC) apporte des modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) afin de suivre l'évolution des exigences internationales en matière de sécurité et de rendre le transport des marchandises dangereuses encore plus sécuritaire au Canada. TC suit le processus d'élaboration réglementaire fédéral, lequel est structuré de manière à :

- offrir une méthode uniforme pour l'élaboration de règlements à l'échelle du gouvernement;
- respecter les obligations juridiques et les engagements politiques du Canada;
- veiller à assurer l'aspect prévisible des entreprises et des institutions canadiennes touchées par les règlements.

## Aperçu du processus réglementaire fédéral



### Consultation sur la politique

Avant de préparer une modification réglementaire visant le Règlement sur le TMD, TC consulte des intervenants clés concernant les options stratégiques proposées. Cette consultation comprend :

- le Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD (CCPG);
- le Comité des associations sur le TMD;
- le Groupe de travail sur le TMD fédéral-provincial-territorial de TC;
- d'autres intervenants, selon la portée de la question ou le mode de transport sur lequel portera la modification.

**Remarque :** Dans la plupart des cas, TC mène également des consultations élargies sur le Web.

### Étapes de l'élaboration d'une proposition réglementaire

1. TC examine les rétroactions reçues durant les consultations sur la politique et en tient compte lors de l'élaboration de la modification réglementaire proposée. TC mène également une analyse des coûts-bénéfices pour examiner les bénéfices nets sociaux, environnementaux et économiques pour les Canadiens, l'industrie et le gouvernement à la suite de la mise en œuvre des changements proposés.
2. Dans le cadre de la proposition, TC élabore un résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), qui explique la question et l'importance de la modification. Le REIR :
  - énonce les objectifs du gouvernement;
  - décrit à quoi servira la modification;
  - résume l'analyse des coûts-bénéfices de la modification et qui sera touché;
  - comprend des renseignements sur les intervenants consultés.

**Remarque :** Par la suite, le REIR devient un document public pour informer la population de la proposition et des facteurs qui ont été examinés durant son élaboration.

3. Le ministère de la Justice collabore avec TC à la rédaction du texte réglementaire de la modification proposée.

4. Le ministre des Transports approuve la modification proposée et le REIR, et il les transmet au Bureau du Conseil privé (BCP), lequel est responsable de présenter la proposition au Conseil du Trésor (CT).

Les membres du CT se réunissent chaque semaine durant la session parlementaire, et au besoin, à d'autres moments pendant l'année (p. ex. durant le congé d'été).

5. Le CT examine la proposition afin de s'assurer que :

- l'analyse réglementaire est de grande qualité;
- la proposition est alignée sur les priorités du gouvernement;
- les avantages pour les Canadiens sont optimisés, alors que les coûts sont maintenus au minimum.

## Publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

S'ils sont approuvés par le Conseil du Trésor, la modification proposée et le REIR sont publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, afin de recueillir les commentaires du public. Bien que la période normalement accordée pour la réception de commentaires soit de 30 jours après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, une période d'au moins 75 jours est requise pour les propositions pouvant toucher le commerce international.

## Étapes de l'examen des commentaires et de la révision de la modification

1. TC examine tous les commentaires reçus durant la période de commentaires et révisé la modification, au besoin, en fonction de ceux-ci. Le Ministère tient également compte de tout changement qui peut survenir, au pays ou à l'échelle internationale, et qui pourrait avoir une incidence sur le libellé ou l'intention de la modification.

**Remarque :** TC et le ministère de la Justice travailleront ensemble à la rédaction de tout nouveau texte réglementaire.

TC procédera ensuite à la révision du REIR afin d'y inclure un résumé des commentaires reçus à la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et de fournir la raison d'être des changements apportés (ou non apportés) à la modification.

2. Le ministre des Transports approuve la modification réglementaire finale et le REIR, puis les transmet au BCP pour qu'il les présente au CT aux fins d'examen.
3. Suivant la recommandation du CT, le gouverneur général signe le règlement.
4. La modification est ensuite enregistrée et un numéro lui est attribué.

## Publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*

La modification finale et le REIR sont publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. La modification entre en vigueur à la date qui y est indiquée. Il s'agit habituellement du jour de son enregistrement ou du jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Pour la plupart des modifications au Règlement sur le TMD, TC accorde une période de transition de six mois aux entités visées par le règlement, au cours de laquelle les exigences s'appliquant avant l'adoption de la modification demeurent en vigueur. Au terme de cette période, ces entités doivent se conformer aux nouvelles exigences prévues dans la modification.

## MODIFICATIONS AU RÈGLEMENT SUR LES CONTRAVENTIONS

Par Katy Joncas

Le *Règlement sur les contraventions* du Canada est un outil juridique qui procure au système judiciaire une autre méthode de poursuite des infractions aux lois fédérales visées par la Partie XXVII du Code criminel, telle la non-conformité.

Pris en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les contraventions*, le *Règlement sur les contraventions* :

- détermine les infractions fédérales désignées comme contraventions;
- fournit une description abrégée de chaque infraction;
- établit une amende pour chaque contravention.

L'annexe XV du *Règlement sur les contraventions* définit précisément les infractions énoncées dans la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD).

La Loi sur le TMD a été modifiée en juin 2009 afin d'y inclure la notion de sûreté en lien avec les infractions ainsi que de nouvelles exigences concernant :

- la fabrication et la certification des contenants utilisés pour transporter des marchandises dangereuses;
- la déclaration de la perte ou du vol de marchandises dangereuses.

Ces nouvelles exigences ne figurent pas encore dans l'annexe XV du *Règlement sur les contraventions*.

Pour tenter des poursuites en vertu du *Règlement sur les contraventions* relativement à ces nouvelles infractions à la Loi sur le TMD, le ministère de la Justice du Canada modifie l'annexe XV du *Règlement sur les contraventions* afin de :

- désigner ces nouvelles infractions en tant que contraventions;

- ajouter la notion de sûreté aux infractions déjà désignées en tant que contraventions.

Cette modification se fera en deux étapes :

**La première étape est terminée.** Une modification publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, DORS/2016-200, est entrée en vigueur le 21 juillet 2016. Elle ajoute la notion de sûreté aux infractions déjà désignées en tant que contraventions.

**La deuxième étape comprendra :**

- l'ajout de nouvelles descriptions abrégées et de montants précis pour les amendes;
- l'abrègement des descriptions d'infractions comprises dans la Loi sur le TMD et qui sont déjà désignées en tant que contraventions. Nous estimons que le processus réglementaire concernant ces modifications techniques sera terminé d'ici le printemps 2017.

Ces modifications longtemps attendues aideront les agents d'exécution de la loi à mener à bien leurs fonctions et faciliteront la poursuite de contraventions dans le système judiciaire en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les contraventions* de même qu'en vertu de la Loi sur le TMD.

#### QUELLE SERA L'INCIDENCE DE CETTE MODIFICATION SUR L'INDUSTRIE?

- Les non-conformités, comme les indications de danger – conformité trompeuses sur les contenants ou encore la perte ou le vol de marchandises dangereuses, seront portées en justice et des amendes pourraient être imposées.

#### Transport de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses franchissant la frontière canadienne

Environnement et Changement climatique Canada exige que les expéditeurs identifient par un **numéro UN** tous les déchets dangereux et matières recyclables dangereuses qui franchissent les frontières internationales dans le cadre d'une importation, d'une exportation ou d'un transit par le Canada. Cette exigence s'applique même si le déchet ou la matière recyclable ne satisfait pas aux critères de classification des marchandises dangereuses pour les classes 1 à 9, précisés à la partie 2 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD).

Lorsqu'aucun autre numéro UN ne convient, les expéditeurs doivent utiliser soit :

- UN3077, MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, SOLIDE, N.S.A.; ou
- UN3082, MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A.

Une fois que les expéditeurs ont classifié de telles marchandises comme des marchandises dangereuses, les exigences du Règlement sur le TMD s'appliquent pleinement, ce qui comprend les parties visant les documents d'expédition, les contenants, les indications de danger et la formation.

## HARMONISATION INTERNATIONALE

Par Roberto Bruni

### Pourquoi devons-nous mettre à jour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD)?

La mise à jour du Règlement sur le TMD permet de l'aligner périodiquement, autant que possible, sur le Règlement type des Nations Unies (Recommandations de l'ONU) et la réglementation internationale selon le mode de transport. Cela aide les transporteurs, les expéditeurs et les autorités responsables de l'inspection puisque la mise à jour :

- simplifie la conformité et le commerce entre les pays;
- améliore la sécurité du transport des marchandises dangereuses au pays et à l'étranger.

Par exemple, le Règlement sur le TMD renvoie aux Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI) et au *Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale* (Code IMDG). Comme ces documents sont régulièrement mis à jour, les versions auxquelles le Règlement sur le TMD fait renvoi ne sont pas toujours les plus récentes. Cela peut créer de la confusion chez les intervenants et alourdir la charge de travail des organismes de réglementation, puisque seule une modification réglementaire peut mettre à jour la référence à une nouvelle version dans le Règlement sur le TMD.

Récemment, la communauté internationale a apporté des mises à jour aux Recommandations de l'ONU et à la réglementation internationale selon le mode de transport en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses. Ces mises à jour comprennent les suivantes :

- **Nouveaux** polluants marins dans le Code IMDG;
- **Nouvelles** exigences concernant les indications de danger - marchandises dangereuses relativement au transport de batteries au lithium;
- **Nouvelles** appellations réglementaires et nouveaux numéros UN.

Ces modifications n'ont pas encore été introduites dans le Règlement sur le TMD, ce qui peut entraîner de la confusion auprès des intervenants canadiens et étrangers.

De plus, les différences entre le Canada et les États-Unis (É.-U.) concernant certaines normes techniques et certains règlements créent parfois des obstacles pour les expéditeurs de part et d'autre de la frontière, car ceux-ci doivent se conformer aux deux ensembles de règlements.

## Objectifs de la modification proposée

Cette modification compte quatre objectifs principaux.

1. L'harmonisation du Règlement sur le TMD avec les exigences réglementaires internationales, afin d'intégrer les changements introduits dans la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU, le Code IMDG 2014 et les Instructions techniques de l'OACI 2015-2016 en ce qui concerne :

- les indications de danger;
- la classification;
- les appellations réglementaires;
- les dispositions particulières;
- les polluants marins.

Certaines modifications sont également proposées afin d'assurer l'harmonisation avec le titre 49 du Code of Federal Regulations américain (49 CFR).

2. L'introduction de renvois évolutifs (également appelés « renvois dynamiques ») dans le Règlement sur le TMD.

Pourquoi? Parce que si le renvoi est « statique », le document est intégré tel qu'il existe au moment de son ajout dans le règlement. Cela signifie que si le document auquel il est fait renvoi est modifié après avoir été ajouté dans le règlement, la modification n'est pas automatiquement intégrée et le règlement continue de faire renvoi à l'ancienne version.

En ayant recours au renvoi évolutif de documents, « tels que modifiés à l'occasion », toute modification apportée à ceux-ci fera automatiquement partie du Règlement sur le TMD.

Ainsi, les intervenants canadiens pourront utiliser les plus récentes versions des documents suivants :

- Les Recommandations de l'ONU;
  - Le Code IMDG;
  - Les Instructions techniques de l'OACI et son Supplément;
  - Le Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU;
  - 14 normes techniques énoncées à l'article 1.3.1 du Règlement sur le TMD.
3. La réduction des obstacles réglementaires au commerce transfrontalier avec les É.-U., par la reconnaissance officielle des aspects du régime de réglementation américain et par l'augmentation de la réciprocité des exigences réglementaires relatives aux récipients à pression ainsi qu'aux normes et aux règlements nationaux.

4. L'élimination de la nécessité d'obtenir un certificat d'équivalence pour le transport routier, ferroviaire ou maritime de bouteilles de propane utilisées pour les montgolfières.

## Exemples de modifications proposées

### Nouveaux numéros UN

Cette modification proposée ajouterait onze nouveaux numéros UN au Règlement sur le TMD, afin de s'harmoniser avec la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU.

### Mises à jour de la classification

Cette modification propose la mise à jour de plusieurs dispositions relatives à la classification dans le Règlement sur le TMD, afin de s'harmoniser avec les exigences de la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU.

### Nouveaux polluants marins

Cette modification proposée viendrait mettre à jour la liste des polluants marins qui figure à l'annexe 3, par l'ajout de 62 nouvelles entrées et le retrait de cinq entrées, afin de refléter les changements apportés au Code IMDG 2014.

### Indications de danger – marchandises dangereuses

Cette modification proposée viendrait introduire une nouvelle plaque et étiquette (qui figurent dans la 19<sup>e</sup> édition des Recommandations de l'ONU) pour les piles au lithium de classe 9.

### Récipients à pression

Suivant cette modification proposée, les récipients à pression (bouteilles à gaz, sphères et tubes) qui satisfont aux spécifications du ministère des Transports des É.-U. pourraient être remplis de gaz comme le propane et utilisés au Canada, sans égard à la date de fabrication.

En vertu de l'actuel Règlement sur le TMD, toutes les bouteilles fabriquées après 1992 doivent être conformes aux spécifications canadiennes.

### Calendrier

La modification proposée a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de novembre 2016, pour une période de commentaires de 60 jours.

### Aimeriez-vous savoir comment utiliser le Guide des mesures d'urgence (GMU) 2016?

La Direction générale du TMD a créé une série de vidéos afin de vous familiariser avec le GMU2016.

Pour plus d'informations, veuillez consulter <https://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm>

## QUELLE SERA L'INCIDENCE DE CETTE MODIFICATION SUR L'INDUSTRIE? QUEL SERA L'AVANTAGE POUR LE GRAND PUBLIC?

- L'harmonisation avec les exigences réglementaires internationales assurera plus de clarté et facilitera la navigation entre les ensembles de règlements.
- Les renvois évolutifs permettront à l'industrie d'utiliser les versions les plus récentes des différents règlements.

## MISE À JOUR CANADIENNE

Par Sarah Olivier

### Pourquoi le Règlement sur le TMD est-il mis à jour?

La mise à jour canadienne permettra d'apporter des modifications au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD), lesquelles varient de modifications de forme au remaniement complet de certaines parties. Ces modifications :

- viendront répondre aux commentaires des intervenants formulés auprès de Transports Canada (TC) au cours des dernières années;
- donneront suite aux priorités ministérielles énoncées dans le Budget 2016;
  - **Renforcer la surveillance et l'exécution de la loi;**
  - **Améliorer les capacités en matière de prévention et d'intervention relativement à la sécurité ferroviaire et au transport de marchandises dangereuses.**

### Qu'est-ce qui va changer?

La version actuelle du Règlement sur le TMD n'est pas compatible avec le système du ministère de la Justice et n'est pas publiée sur le site Web comme c'est le cas de la plupart des autres lois et règlements fédéraux. La mise à jour canadienne permettra de retirer certains passages et de modifier le formatage, comme les italiques, les tables des matières et les en-têtes que contient le Règlement sur le TMD, afin que son format soit conforme aux exigences du ministère de la Justice. Elle permettra également :

- de tenter de résoudre tout problème non résolu concernant l'utilisation, la clarté et l'applicabilité de la **partie 1** (Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux), de la **partie 2** (Classification), de la **partie 3** (Documentation), de la **partie 4** (Indications de danger — marchandises dangereuses), de la **partie 5** (Contenants), de la **partie 16** (Inspecteurs) et de l'**annexe 2** (Dispositions particulières);
- de moderniser la **partie 2** en fonction des aspects des plus récentes Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses — Règlement type (Règlement type de l'ONU);
- de moderniser la **partie 5** pour créer un lien plus pertinent entre le Règlement sur le TMD et les normes de sécurité visant les contenants;
- d'assurer l'harmonisation avec les récents changements apportés au Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires relativement aux marchandises dangereuses comprises dans la classe 7, Matières radioactives, et le Règlement sur les explosifs, concernant les marchandises dangereuses de classe 1, Explosifs.

### Progrès réalisés à ce jour

TC en est à la première étape de l'analyse des commentaires des intervenants reçus au cours des dernières années concernant divers aspects du Règlement sur le TMD. Tout au long de l'été 2016, TC a mis sur pied des groupes de travail internes composés de spécialistes pour analyser ces commentaires. TC élaborera une proposition initiale de modification pour la mise à jour canadienne et prévoit lancer une consultation Web plus vaste d'ici la fin de l'année 2016.



# MODIFICATIONS AUX DISPOSITIONS MARITIMES

Par Sarah Cumberbirch

## Pourquoi faut-il modifier les dispositions maritimes?

Les dispositions maritimes prévues dans le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD)* sont désuètes. Certaines n'ont pas été révisées depuis 2001.

### Terminologie

Certains termes et certaines définitions du Règlement sur le TMD n'apparaissent plus dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001)* ou dans les règlements rédigés en vertu de la LMMC 2001, comme le *Règlement sur les certificats de bâtiment (RCB)* et le *Règlement sur la fumigation et sur l'outillage de chargement (RFOC)*. Les intervenants ont demandé que le Règlement sur le TMD soit harmonisé avec la LMMC 2001 et avec d'autres règlements de Transports Canada afin de réduire la confusion quant aux exigences.

### Bac (traversiers)

La distance qui définit un traversier est différente entre le Règlement sur le TMD (3 km) et le RFOC (5 km), ce qui a soulevé des préoccupations et affecté certains intervenants. Étant donné que les deux règlements fournissent des exemptions pour les traversiers, les expéditeurs et les transporteurs qui transportent des marchandises dangereuses sur des traversiers sur des itinéraires entre 3 et 5 km sont admissibles à des exemptions en vertu du RFOC, mais non en vertu du Règlement sur le TMD.

Le libellé du Règlement sur le TMD concernant les exemptions relatives aux traversiers s'avère problématique pour les intervenants visés par le règlement. S'ils interprètent mal l'exemption, ils risquent de ne pas remplir leur obligation de conformité quant à certaines parties du Règlement sur le TMD, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur la sécurité.

### Essence et propane dans les camions-citernes sur des traversiers

Le transport d'essence et de propane se limite actuellement aux quantités de 100 litres et de 110 litres respectivement par contenant, en vertu de l'Indice pour les navires de passagers du Règlement sur le TMD. Cela signifie que les camions-citernes qui transportent ces marchandises dangereuses ne peuvent pas embarquer sur des traversiers qui font un trajet de plus de 3 km, si ce traversier transporte plus de 25 passagers à bord, car celui-ci serait considéré comme un navire de passagers au sens de l'article 1.4 du Règlement sur le TMD. Certains intervenants ont signalé que cette restriction a des répercussions négatives sur la circulation et les entreprises locales.

### Gaz comprimé comburant

Le Règlement sur le TMD interdit actuellement le transport de UN3156, GAZ COMPRIMÉ COMBURANT, N.S.A. sur des navires comptant plus de 25 passagers à bord. Cette interdiction pose problème, car elle empêche le transport d'oxygène requis à des fins médicales dans les ambulances à bord de navires et de bouteilles d'oxygène enrichi requis par les plongeurs à bord de navires de plongée sous-marine.

## Comment Transports Canada (TC) modifiera-t-il le Règlement sur le TMD?

### Terminologie et harmonisation

TC mettra à jour le Règlement sur le TMD afin de refléter la terminologie et les définitions de la LMMC 2001, du RCB et du RFOC. Par exemple, TC :

- remplacera le terme « navire » par « bâtiment » et révisera les termes comme « navire au cours d'un voyage intérieur » en conséquence;
- abrogera la définition de « bac (traversier) » pour éliminer les différences avec la définition du RFOC;
- enlèvera le terme « voyage de cabotage », qui n'existe pas dans la LMMC 2001, et le remplacera par un texte qui reflète l'intention actuelle du Règlement sur le TMD;
- ajoutera les termes « voyage à proximité du littoral, classe 1 », « voyage à proximité du littoral, classe 2 », « voyage en eaux abritées » et « voyage illimité » et fera en sorte de veiller à ce qu'ils aient la même signification que dans le RCB;
- fera en sorte d'indiquer clairement que le terme « bâtiment » a la même signification que dans la LMMC 2001;
- révisera les noms des types de voyages de la [partie 11](#) pour refléter la terminologie mise à jour, mais conservera les exigences actuelles pour le transport international et le transport intérieur.

En outre, TC :

- retirera l'exigence de fournir une notification de chargement et de déchargement d'explosifs ou de nitrate d'ammonium d'un navire pour réduire la duplication avec le RFOC;
- retirera l'exigence d'indiquer le point d'éclair sur les petits contenants pour l'harmoniser avec le *Code maritime international des marchandises dangereuses de l'Organisation maritime internationale (Code IMDG)* et le titre 49 du Code of Federal Regulations américain (49 CFR), lesquels ne l'exigent pas.

### Traversiers

TC modifiera l'exemption pour les traversiers afin de clarifier les dispositions en vertu desquelles les exemptions sont accordées, et s'appliquera aux traversiers ayant des itinéraires d'au plus 5 km afin de s'aligner sur le RFOC.

## Essence et propane dans les camions-citernes sur des traversiers

TC ajoutera également une nouvelle exemption pour permettre le transport de l'essence et du propane dans des camions-citernes à bord de traversiers avec passagers, exploités sur l'itinéraire maritime le plus direct entre deux points à une distance de 5 km maximum, en vertu de conditions précises afin d'atténuer les risques pour la sécurité.

## Gaz comprimé comburant

TC modifiera à 25 L l'Indice pour les navires de passagers de UN3156, GAZ COMPRIMÉ COMBURANT, N.S.A. pour permettre le transport de réservoirs d'oxygène enrichi à bord de traversiers comptant plus de 25 passagers.

## À quel moment ces changements entreront-ils en vigueur?

La publication de la modification proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue pour le début de l'année 2017, suivie d'une période de consultation publique. TC révisera tous les commentaires reçus et les a considérés lors de l'élaboration de la modification finale.

### QUEL SERA L'AVANTAGE DE CETTE MODIFICATION POUR L'INDUSTRIE?

- Les dispositions maritimes prévues dans le Règlement sur le TMD seront plus faciles à comprendre et à respecter.
- Les traversiers ayant un itinéraire d'au plus 5 km seront admissibles aux exemptions. Ainsi, l'écart entre le Règlement sur le TMD et d'autres règlements sur le transport maritime sera éliminé.
- Les camions-citernes transportant de l'essence et du propane seront désormais permis sur les traversiers comptant des passagers à bord, sous réserve de certaines conditions.
- Les plongeurs pourront apporter leurs bouteilles d'oxygène et les ambulances pourront transporter des bouteilles d'oxygène à des fins médicales à bord de traversiers sur lesquels voyagent des passagers.

## MODIFICATIONS À LA PARTIE 6 (FORMATION)

Par Saeed Khan

La tragédie survenue à Lac-Mégantic et d'autres événements récents ont mis en lumière l'importance pour l'industrie d'avoir du personnel bien formé afin d'assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses.

La **partie 6** du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) indique à l'employeur comment former ses employés, mais certains intervenants ont mentionné à Transports Canada (TC) que :

- le terme « formation appropriée » est vague et, actuellement, il n'existe aucune façon de déterminer si les employés peuvent réellement effectuer leur travail de manière sécuritaire, même s'ils détiennent une attestation de formation. Cette situation augmente la probabilité d'erreurs, ce qui pourrait mettre en danger les employés de même que la population.
- la **partie 6** n'explique pas correctement la façon de choisir une formation appropriée. Les cours offerts varient considérablement quant à leur contenu, leur durée et leur coût, et il n'existe aucune ligne directrice claire expliquant ce qui est approprié.

## Comment TC règle-t-il ces problèmes?

Depuis l'été 2015, TC examine la réglementation actuelle et les modifications proposées aux fins d'amélioration. Ces modifications comprennent :

- les connaissances et les compétences auxquelles TC s'attend des employés qualifiés, afin qu'ils puissent exécuter leur travail de manière sécuritaire (*formation et évaluation axées sur les compétences*);
- les sujets qui doivent être inclus dans un cours de formation (*programme normalisé*);
- des examens uniformes pour les employés à l'échelle du pays afin de démontrer qu'ils détiennent une compréhension élémentaire du Règlement sur le TMD (*examen normalisé*);
- une façon permettant à TC ou à d'autres organismes indépendants de confirmer que :
  - les employés et les instructeurs sont bien formés;
  - les établissements de formation offrent des cours pertinents (*certification des employés et des formateurs, agrément des établissements*).

Au printemps 2016, TC a demandé aux intervenants :

- s'ils appuieraient ces changements ou s'ils s'y opposeraient, et pourquoi;
- d'expliquer comment ils forment actuellement leurs employés;
- de proposer d'autres façons d'améliorer la réglementation.

TC a examiné les commentaires reçus et les a considérés dans l'élaboration des modifications proposées au règlement. TC a affiché les modifications proposées sur le site Web du TMD cet automne.

## Qu'est-ce qui changera?

TC comprend que les entreprises et les établissements de formation ont des méthodes différentes pour offrir la formation. Les modifications proposées ont pour but d'établir les attentes de TC à l'égard de l'employeur, du formateur et de l'employé.

Les modifications ne comprendront pas tout ce que TC a proposé au départ. Ce que TC a proposé cet automne est une combinaison des modifications que TC a proposé d'appliquer progressivement. TC peut également envisager des modifications particulières à la réglementation.

## Prochaines étapes

Veillez réviser les modifications proposées et communiquez vos commentaires à cet égard. TC estime qu'il est pertinent d'obtenir des exemples précis de la part des intervenants et le plus de renseignements possibles à l'appui des commentaires.

TC tiendra compte de tous les commentaires dans la préparation des modifications proposées au règlement, lesquelles devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017.

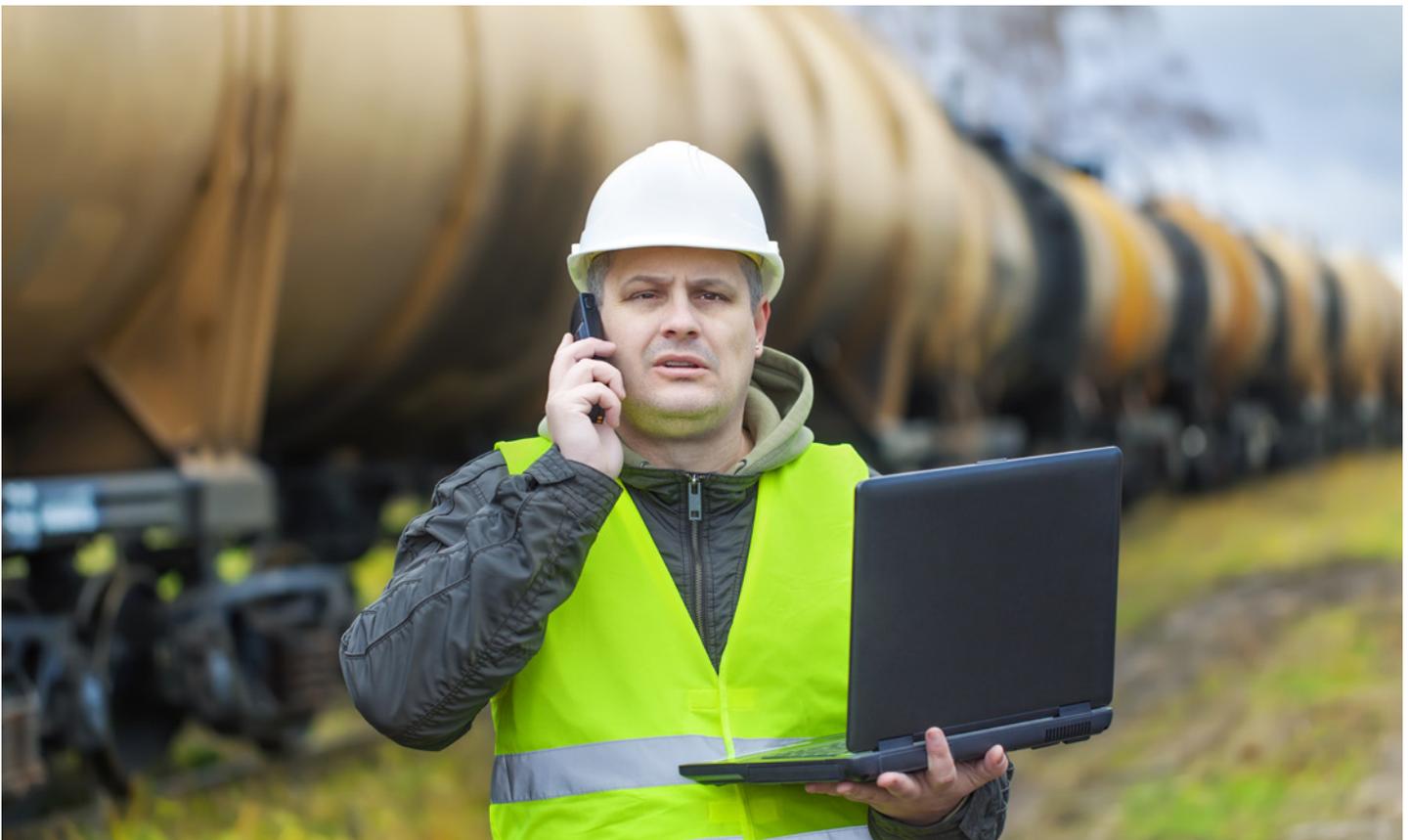
### QUEL SERA L'AVANTAGE DE CETTE MODIFICATION POUR L'INDUSTRIE?

- L'industrie bénéficiera de cette modification puisque les employés seront plus qualifiés et détiendront les connaissances et les compétences nécessaires pour exécuter leur travail, ce qui augmentera par le fait même la sécurité. Cette modification pourrait également avoir une incidence sur le nombre d'incidents liés au travail.

## MODIFICATION À LA PARTIE 7 (PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE)

Par Najib Moussafir

La [partie 7](#) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) se rapporte aux articles 7 et 7.1 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Elle établit les conditions, les quantités et les classes de marchandises dangereuses qui nécessitent un Plan d'intervention d'urgence (PIU). À la suite de la tragédie survenue à Lac-Mégantic, le ministre des Transports a donné au Groupe de travail sur les interventions d'urgence (GTIU) un mandat d'un an pour réaliser des recherches, des analyses et des évaluations et formuler des recommandations en vue d'améliorer le programme de PIU. Pour obtenir plus d'information sur le GTIU, veuillez consulter le Bulletin de nouvelles du TMD du mois de décembre 2015. Plusieurs recommandations du GTIU proposent des modifications à la [partie 7](#) du Règlement sur le TMD, laquelle doit être clarifiée.



## Pourquoi?

La modification de la [partie 7](#) du Règlement sur le TMD est importante, parce que cette partie du règlement concerne les procédures complexes d'intervention en cas d'urgence. En clarifiant le libellé de cette partie, il sera possible d'améliorer la sécurité pour tous les modes de transport au Canada.

La modification au Règlement sur le TMD permettra :

- de mettre à jour les exigences afin de les adapter aux récents changements touchant le transport des marchandises dangereuses;
- de répondre à certaines recommandations du GTIU;
- d'améliorer la capacité d'intervention lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

## Quoi?

Transports Canada travaillera à :

- la mise à jour et à la simplification des exigences prévues à l'[article 7.1](#);
- la clarification de certains points, surtout en ce **qui** concerne les ententes commerciales actuelles pour lesquelles il peut être difficile de savoir qui a besoin d'un PIU pour un convoi de marchandises dangereuses donné;
- l'élaboration d'un addenda pour préciser l'étape d'activation du PIU et déterminer qui peut activer le PIU et à quel moment.

## Comment?

La plupart des modifications apportées à la [partie 7](#) nécessiteront l'ajout ou le retrait d'exigences réglementaires dans le Règlement sur le TMD. Par exemple, une norme réglementaire sera ajoutée pour assurer une plus grande précision et faciliter la compréhension des exigences pour toutes les parties, directement ou indirectement impliquées lors d'une intervention d'urgence.

## Quand?

La publication de la modification proposée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* est prévue à l'été 2017.

### COMMENT CETTE MODIFICATION AMÉLIORERA-T-ELLE L'INTERVENTION PAR LES PREMIERS INTERVENANTS?

- La procédure visant à activer le PIU sera définie et clarifiée (notamment qui peut activer un PIU et à quelle étape d'un incident le PIU doit être activé).

## MODIFICATIONS À LA PARTIE 12 (TRANSPORT AÉRIEN)

Par Nora Doerr-MacEwen

Le transport aérien de marchandises dangereuses permet aux gens et aux entreprises d'obtenir rapidement les marchandises dangereuses dont ils ont besoin et, dans le cas des collectivités du Nord, il peut s'agir de l'unique moyen d'approvisionnement. La [partie 12](#) (Transport aérien) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) informe les gens de la manière d'expédier et de transporter par voie aérienne des marchandises dangereuses de façon sécuritaire.

L'industrie de l'aviation attend avec impatience les modifications que Transports Canada (TC) propose d'apporter au Règlement sur le TMD relativement au transport aérien de marchandises dangereuses, parce que :

- **le Règlement du TMD est désuet.** TC souhaite le mettre à jour.
- **les exigences qu'il prévoit sont complexes.** TC souhaite les simplifier.
- **l'incohérence des définitions crée de la confusion.** TC souhaite s'assurer que les mots signifient la même chose dans les différents règlements de TC, lorsque possible.

Les modifications auront pour but d'accroître la sécurité et de veiller à ce que les collectivités et les entreprises puissent obtenir les marchandises dangereuses dont elles ont besoin.

## Ce que TC a fait jusqu'à maintenant

Au printemps 2016, TC a demandé aux industries de l'aviation et des marchandises dangereuses si d'éventuelles modifications pouvaient être apportées au Règlement sur le TMD. Des documents expliquant les idées de TC et contenant un lien vers un sondage en ligne ont été envoyés par courriel.

Les répondants ont :

- aimé certaines idées de TC, mais pas d'autres;
- proposé leurs propres modifications.

TC a pris en compte ces suggestions et a réfléchi à celles qui permettraient d'accroître la sécurité et de clarifier le règlement. TC prépare actuellement un document expliquant sa réflexion et le plan de modification du règlement. À l'hiver 2017, TC affichera le document sur le site Web du TMD et sollicitera des commentaires.

## Modifications app ortées par TC

Le document présentera plusieurs questions clés, y compris :

- **Ce que signifie « accès limité »**

Le Règlement sur le TMD indique aux gens ce qu'ils doivent faire s'ils transportent des marchandises dangereuses à destination ou en provenance de lieux d'« accès limité » qui **dépendent exclusivement** du transport aérien de marchandises dangereuses. Les règles liées aux lieux dont l'accès est limité doivent permettre aux gens d'obtenir les marchandises dont ils ont besoin, tout en assurant la sécurité.

Les répondants au sondage ont proposé de nombreuses suggestions sur la définition d'un lieu d'« accès limité ». Le document expliquera la réflexion de TC sur l'« accès limité » et les modifications que le Ministère aimerait apporter.

#### • Travail aérien

La [partie 12](#) du Règlement sur le TMD explique comment transporter des marchandises dangereuses lorsqu'un travail aérien est effectué. Elle contient une liste d'activités considérées comme du « travail aérien ». Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) contient également des règles relatives au travail aérien, mais sa liste d'activités est différente de celles du Règlement sur le TMD.

TC souhaite s'assurer que le terme « travail aérien » signifie la même chose dans les deux ensembles de règlements. Le document en ligne expliquera comment TC entend procéder. Il expliquera également ce que les gens ont déjà indiqué au Ministère concernant le transport de marchandises dangereuses lorsqu'ils effectuent du travail aérien.

#### • Autres questions

TC examine actuellement la [partie 12](#) du Règlement sur le TMD afin de déterminer quelles autres modifications pourraient être nécessaires pour le mettre à jour. Par exemple, TC pourrait avoir à mettre à jour les types de marchandises qui peuvent être transportées par voie aérienne.

TC prévoit également :

- mettre à jour la liste des contenants dans lesquels les marchandises dangereuses peuvent être transportées;

- étudier les situations particulières où les règles doivent être souples, comme pour la lutte aérienne contre les incendies;
- examiner les cas où les transporteurs canadiens doivent se conformer aux règles internationales pour le transport aérien de marchandises dangereuses.

**Remarque :** TC expliquera sa position sur ces sujets dans le document en ligne.

## Faites-nous part de votre opinion

Nous vous invitons à consulter le document en ligne lorsque TC l'affichera sur son site Web (<http://www.tc.gc.ca/tmd>) et à communiquer vos commentaires sur les modifications envisagées par TC. Tous les commentaires seront lus attentivement. La présentation d'exemples concrets et des raisons pour lesquelles vous êtes d'accord ou non avec les modifications proposées s'avèrent très utiles.

## Prochaines étapes

Après la lecture et l'examen de vos commentaires, TC rédigera une version provisoire du nouveau Règlement sur le TMD relativement au transport aérien. TC prévoit le publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à l'automne 2017 ou à l'hiver 2018.

### QUELLE SERA L'INCIDENCE DE CETTE MODIFICATION SUR LE GRAND PUBLIC?

- La population canadienne tirera avantage de cette modification puisque celle-ci vise l'amélioration de la sécurité, tout en s'assurant que les collectivités et les entreprises peuvent obtenir les marchandises dangereuses dont elles ont besoin.

### QUELLE SERA L'INCIDENCE SUR L'INDUSTRIE?

- La modification permettra d'harmoniser le type de travail aérien avec le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).
- Elle facilitera le transport aérien tout en assurant un niveau de sécurité élevé.

