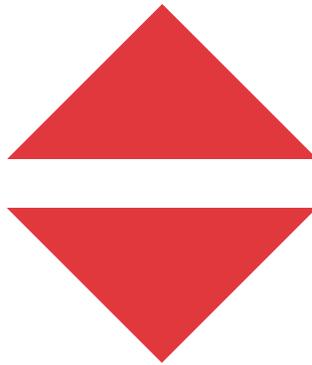




Marchandises
dangereuses



Nouvelles

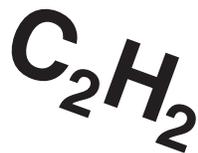
ISSN 0828-5039
TP 2711 F

PRINTEMPS-ÉTÉ 2000 Vol. 20, N° 1

Canada



SEPARATION



Transports
Canada
Sécurité et sûreté
Marchandises
dangereuses

Transport
Canada
Safety and Security
Dangerous
Goods



No de l'entente 1529021

Sommaire

- Message de la rédactrice en chef 3
 - Enregistrement auprès de CANUTEC pour l'utilisation de son numéro de téléphone d'urgence 24 heures 3
 - De retour sur la voie ! 7
 - Emballages UN d'ici l'an 2003 8
 - Conférence européenne réussie sur les marchandises dangereuses 10
 - Statistiques de CANUTEC 11
- En vedette**
- Séparation des substances chimiques 4
- Régions**
- Congrès sur la sécurité ferroviaire de la Région de l'Ontario 6



Le **Bulletin de nouvelles** est une publication trimestrielle distribuée dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au (613) 990-1151. Cette publication est aussi disponible sur notre site Web au http://www.tc.gc.ca/tmd/info/news_f.htm. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante:

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

Rédactrice en chef intérimaire
Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)
Production
Rita Simard
(simardr@tc.gc.ca)
Conception graphique
Arie J.E. Racicot
(T8000ASL@tc.gc.ca) ou
(racicoa@tc.gc.ca)

Auteurs/Contribution à cette édition :

- Michel Cloutier - CANUTEC, Direction générale du TMD
- Jean-Stéfane Bergeron - Région de l'Ontario
- Dale Hicks - Région de l'Atlantique
- Dave Westman - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Edgar Ladouceur - Direction de la conformité et des interventions, Direction générale du TMD

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 conférences ou d'ateliers. Certains articles sont signés et proviennent d'autres sources. Ils ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Direction générale. Leur publication n'engage aucunement notre responsabilité. Tout article du **Bulletin de nouvelles** peut être reproduit à condition d'en indiquer la source.

Points de contact :

**Direction générale du transport
des marchandises dangereuses**

Directeur général

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

Affaires réglementaires

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

Législation et règlements

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

Conformité et interventions

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

Recherche, évaluation et systèmes

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

Publications : (613) 990-1151

Télécopieur : (613) 993-5925 et 952-1340 (morrill@tc.gc.ca)

CANUTEC : Renseignements (613) 992-4624

Urgence (613) 996-6666 Télécopieur (613) 954-5101

(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

Dartmouth (902) 426-9461 Télécopieur : (902) 426-6921

St. John's (709) 772-3994 Télécopieur : (709) 772-5127

Région du Québec

(514) 283-5722 Télécopieur : (514) 283-8234

Région de l'Ontario

(416) 973-9820 Télécopieur : (416) 973-5905 ou 973-9907

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg (204) 983-5969 Télécopieur : (204) 983-8992

Saskatoon (306) 975-5105 Télécopieur : (306) 975-4555

Région du Pacifique

New Westminster (604) 666-2955 Télécopieur : (604) 666-7747

Kelowna (250) 491-3712 Télécopieur : (250) 491-3710

Adresse de l'Internet de Transports Canada

www.tc.gc.ca

Message de la rédactrice en chef

Je vous souhaite la bienvenue à cette édition printemps-été 2000 du bulletin de nouvelles.

J'espère que vous trouverez intéressants les articles que nous vous proposons. L'article en vedette de la page 4 intitulé « Séparation des substances chimiques » explique le besoin et l'importance de séparer les diverses classes de marchandises dangereuses. Le tableau 1 de la page 5 donne des exemples de réactions chimiques possibles.

Comme vous le savez sans doute, le Directeur général, M. John A. Read, ainsi que des agents supérieurs de la direction générale, travaillent assidûment afin de compléter le texte sur le Règlement en langage clair. Nous avons reçu au-delà de 100 commentaires par écrit à la suite du texte publié dans la *Gazette du Canada*, Partie 1 et nous espérons pouvoir soumettre la version définitive au ministère de la Justice d'ici à la fin du mois de juin. Nous vous ferons rapport des derniers développements.

En terminant, j'aimerais vous rappeler que nous prenons à coeur toutes vos observations et suggestions.

Bonne lecture et bon été!

Renée Major

Enregistrement auprès de CANUTEC pour l'utilisation de son numéro de téléphone d'urgence 24 heures

par Michel Cloutier

Pourquoi s'enregistrer ?

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD), Partie IV, alinéa 4.8 (I)(L), exige que l'expéditeur ou le fabricant indique sur les documents d'expédition un numéro de téléphone d'urgence où il peut être joint en tout temps. Le RTMD accorde à l'expéditeur et au fabricant le choix d'indiquer leur propre numéro de téléphone d'urgence ou, s'ils le désirent, le numéro de téléphone de CANUTEC à condition d'avoir fait une demande d'enregistrement à cet organisme et d'avoir reçu une autorisation par écrit de celui-ci.

Le but de l'enregistrement est de s'assurer que CANUTEC dispose de l'information correcte à communiquer au sujet des produits s'il y a lieu. Il serait inutile d'indiquer le numéro de téléphone de CANUTEC s'il ne savait pas de quel produit il s'agit.

CANUTEC est le Centre canadien d'urgence transport que Transports Canada a créé pour aider le personnel d'intervention d'urgence à s'occuper des situations d'urgence mettant en cause des marchandises dangereuses. Établi en 1979, ce centre de consultation bilingue national fait partie de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada. Le mandat global de la Direction générale est de réglementer la manutention, la préparation et le transport sécuritaires des marchandises dangereuses dans tous les modes. CANUTEC est un exemple des grands programmes de sécurité que Transports Canada administre dans le but de promouvoir le transport sécuritaire des marchandises dangereuses d'un bout à l'autre du Canada.

CANUTEC a monté une banque de données scientifiques sur les produits chimiques fabriqués, stockés et transportés au Canada et s'est doté d'un personnel scientifique professionnel ayant le savoir-faire spécialisé voulu pour réagir aux situations d'urgence, interpréter l'information technique et prodiguer des conseils en la matière.

L'utilisation du numéro de téléphone d'urgence de CANUTEC est un service gratuit offert par Transports Canada.

Comment s'enregistrer ?

Pour s'enregistrer, il faut utiliser le formulaire «Demande d'utilisation du numéro de téléphone d'urgence de CANUTEC» (peut être téléchargé en format MS Word 6.0 du site Web à l'adresse <http://www.tc.gc.ca/canutec/fr/regist/regist-f.htm>). Il doit ensuite être imprimé, rempli et retourné par courrier avec l'information supplémentaire demandée sur ce formulaire d'enregistrement. Sur réception de l'information nécessaire, CANUTEC confirmera par écrit l'autorisation d'utiliser son numéro de téléphone d'urgence. Nous vous suggérons de conserver ce document en dossier, car des inspecteurs de Transports Canada pourraient désirer le consulter durant leurs inspections courantes.

Pour plus d'information, veuillez, s'il vous plaît, communiquer avec Kristen Steel à l'adresse électronique suivante : steelk@tc.gc.ca.

EN VEDETTE

Séparation des substances chimiques

par Michel Cloutier

Au 12 mai 2000, le nombre de substances propres enregistrées par le Chemical Abstract Service aux États-Unis a atteint 23 689 719. Il importe de noter que nombre d'entre elles sont produites pour des travaux de recherche-développement et n'existent qu'en petite quantité, la plupart dans les laboratoires qui les ont créées. Il n'y a que quelques milliers de produits chimiques qui sont couramment utilisés dans l'industrie et transportés tous les jours dans le monde entier. Ces produits sont le cœur ou l'assise du monde chimique que nous connaissons aujourd'hui. Parmi les produits chimiques généralement connus, il y a des substances telles que l'acide sulfurique, l'acide chlorhydrique, le toluène, l'hydroxyde de sodium, les xylènes et l'acide phosphorique.

Dans leurs *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses*, les Nations Unies ont établi un système de classification pour grouper les produits chimiques en neuf classes selon les risques qu'ils présentent. Ce système simplifie beaucoup l'identification des produits chimiques par un numéro; la classe 3, par exemple, groupe tous les liquides inflammables. On peut informer efficacement les intervenants d'urgence des dangers particuliers que présente une substance en apposant les étiquettes et plaques de danger qui correspondent aux neuf classes de risque.

La réglementation internationale (p. ex., les *Instructions techniques* de l'Organisation de l'aviation civile internationale et le *Code maritime international des marchandises dangereuses*) et les règlements nationaux (p. ex., le titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* du Canada) sont ensuite élaborés suivant le règlement type des Nations Unies. Il importe de noter que les règlements se fondent tous sur des principes de séparation qui varient légèrement d'un mode de transport à l'autre. Il est donc important de les consulter avant de demander le transport de marchandises dangereuses.

Le présent article vise non pas à décrire toutes les règles de séparation de chacun des règlements nationaux et internationaux, mais plutôt à sensibiliser le lecteur au

besoin et à l'importance de séparer les diverses classes de marchandises dangereuses.

Il est essentiel de séparer les produits chimiques incompatibles pour la bonne raison que certaines combinaisons entraînent des réactions non contrôlables qui peuvent provoquer des catastrophes. *Le Petit Robert 1* de 1992 définit le terme « séparer » ainsi : « Faire cesser (une chose) d'être avec une autre; voir isoler. » Rappelez-vous que la séparation des marchandises s'applique tant au contenant qu'au moyen de transport. En général, la séparation des marchandises s'applique aux emballages et aux véhicules de transport. En voici le but visé : 1) Il ne faut pas réunir de substances incompatibles dans le même emballage. 2) Il faut parfois isoler les emballages de substances incompatibles l'un de l'autre dans le même moyen de transport. 3) À d'autres moments, les colis de substances incompatibles ne doivent pas être expédiés dans le même moyen de transport.

Veillez noter que l'usage habituel de la ségrégation ne réfère pas directement à tenir A éloigné de B parce qu'un accident causant la fuite de A pourrait causer la fuite de B; par exemple, lorsque A est un explosif. L'usage habituel de la ségrégation s'applique à tenir éloignées les substances chimiques incompatibles dans l'éventualité où elles se seraient déversées.

Il y a de nombreuses réactions chimiques possibles. En général, elles comprennent un ou plusieurs des phénomènes suivants (voir des réactions typiques au tableau 1) :

- combustion ou dégagement d'une chaleur considérable;
- dégagement de gaz inflammables, toxiques ou asphyxiants;
- formation de substances corrosives;
- formation de substances instables;
- neutralisation avec formation de brumes corrosives et dégagement d'une chaleur considérable;
- polymérisation avec dégagement de chaleur, augmentation de volume et rupture possible du conteneur.

Tableau 1 : Exemples de réactions chimiques possibles :

Type de réaction	Réaction générale	Exemple typique	Effets anticipés
Neutralisation Classe 8 (acide) + 8 (base)	Acide + base = sels + haut dégagement de chaleur et vapeur	HCl (acide chlorhydrique) + NaOH (hydroxide de sodium) = NaCl (chlorure de sodium/sel de table) + H ₂ O (eau) + chaleur	Évolution de vapeurs corrosives dues à la présence de beaucoup de chaleur dégagée. Le mélange de deux substances corrosives de classe 8 peut causer une réaction très violente. Dans cet exemple, nous sommes en présence d'un acide fort et d'une base forte. Il ne faut donc pas les mélanger.
Dégagement de gaz inflammables Classe 4.3 + eau	Substances hydroréactives + H ₂ O = gaz inflammable + résidu + chaleur	CaC ₂ (carbure de calcium, solide) + 2 H ₂ O (eau) = C ₂ H ₂ (acétylène, gaz) + Ca(OH) ₂ (hydroxide de calcium, solide) + chaleur	Création de l'acétylène, un gaz inflammable, au contact de l'eau avec génération d'une substance corrosive. Possibilité d'incendie et explosion.
Dégagement de gaz toxiques et inflammables Classe 6.1 + 8 (acide)	Cyanures + acide = gaz toxique et inflammables	NaCN (cyanure de sodium, solide) + HCl (acide chlorhydrique) = NaCl (chlorure de sodium, solide) + HCN (cyanure d'hydrogène, gaz)	Les cyanures ne doivent jamais être mélangés avec des acides car cela génère automatiquement le cyanure d'hydrogène un gaz très toxique et inflammable. Possibilité d'incendie et explosion.
Dégagement de gaz toxiques et corrosifs Classe 8 + eau	Substances sensible à l'eau + H ₂ O = gaz toxique + résidu + chaleur	4 POBr ₃ (oxybromure de phosphore, solide) + 12 H ₂ O = 12 HBr (bromure d'hydrogène (gazeux)) + 4 H ₃ PO ₄ + chaleur	Cette réaction dégage un gaz toxique et corrosif soit le bromure d'hydrogène. Le mélange de ce dernier avec l'eau produit une substance corrosive soit l'acide bromhydrique en solution. De plus, un résidu d'acide phosphorique sera formé ainsi qu'un grand dégagement de chaleur.
Oxidation et combustion Classe 3 + Classe 5.1	Liquide inflammable + substance comburante = explosion/incendie et production de fumée dense et toxique	Hexanol (C ₆ H ₁₃ OH, liquide) + H ₂ O ₂ (peroxyde d'hydrogène concentré, liquide) = explosion/incendie, dégagement de CO ₂ et de CO ainsi que beaucoup de suie.	Cette réaction produit un incendie et peut même causer une explosion due à la production de vapeurs explosives. La combustion produira du dioxyde de carbone ainsi que du monoxyde de carbone (toxique) ainsi qu'une grande quantité de suie.
Oxidation et combustion Substance organique + classe 5.1	Substance organique + substance comburante = Incendie et fumée dense et toxique	Graisse, huile, brin de scie, solide inflammable (classe 4.1) + Ca(OCl) ₂ (hypochlorite de calcium) = Incendie + dégagement de CO ₂ + CO + Cl ₂	Cette réaction produit un incendie. La combustion produira du dioxyde de carbone, du monoxyde de carbone (toxique), du chlore gazeux ainsi qu'une grande quantité de suie.
Substance polymérisable + contaminant	Monomère + contaminant = Polymère + chaleur + augmentation de pression et volume si confiné	Éthylène (CH ₂ =CH ₂) + (radical libre) = Polyéthylène (...-CH ₂ -CH ₂ -CH ₂ -...)	Une réaction non contrôlée ou qui est confinée peut produire une violente explosion due à l'augmentation de pression dans le contenant.

RÉGIONS

Congrès sur la sécurité ferroviaire de la Région de l'Ontario

par Jean-Stéfane Bergeron

Le mercredi 23 février 2000, la Région de l'Ontario de Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont innové. La Région et l'Association des chemins de fer du Canada ont en effet tenu ensemble le premier Congrès sur la sécurité ferroviaire, à Toronto.

Ce congrès fait partie des efforts continus que Transports Canada déploie pour favoriser les partenariats avec les chemins de fer qui exercent leur activité en Ontario, convaincu qu'il peut accroître la sécurité des réseaux ferroviaires d'une façon plus efficace et plus efficiente en temps plus opportun grâce à un dialogue franc et libre, à des relations de qualité et à la collaboration.

Le congrès n'était pas qu'un autre moyen que Transports Canada se donnait de rencontrer les représentants des divers chemins de fer pour discuter de sécurité ferroviaire et échanger des renseignements là-dessus, car le Ministère avait déjà travaillé étroitement avec chacun d'eux. Près d'une centaine de personnes représentant plus de trente compagnies de l'Ontario, des autres provinces canadiennes et des États-Unis y ont assisté avec des représentants des trois paliers de gouvernement. Le congrès a permis, une journée durant, à tous les participants d'obtenir des renseignements à jour sur les nouveautés, les mesures qui ont beaucoup de succès, les défis de l'avenir et les solutions possibles. Il leur a aussi fourni une occasion exceptionnelle de rencontrer leurs collègues de l'industrie et du secteur public et de renouer avec de vieux amis. Personne n'a paru déçu!

Un groupe de conférenciers éminents ont fait des exposés sur une variété de sujets. Le mot d'ouverture a été prononcé par M. Terry Gibson, directeur général de la Région de l'Ontario, et Mme Linda Hoffman, directrice régionale, Surface. M. Terry Burtch, directeur général de la Sécurité ferroviaire, a donné un aperçu des modifi-

cations apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, et M. Edgar Ladouceur, directeur de la Conformité et des Interventions de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, a passé en revue le projet de modification du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. M. Mike Lowenger, vice-président de l'Association des chemins de fer du Canada, a ensuite parlé des services et des initiatives de son association, dont le nouveau programme sur les marchandises dangereuses.

M. Lowenger a aussi été l'animateur d'une table ronde formée de représentants de cinq grands chemins de fer de l'Ontario. Elle comprenait des représentants de la Compagnie de chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, de CN Rail, de VIA Rail et des chemins de fer d'intérêt local TTR, Cando et Rail America. Ses membres ont concentré le débat sur l'évolution de la sécurité et les meilleures pratiques au sein de leurs compagnies respectives.



De gauche à droite: Terry Gibson, Linda Hoffman, Terry Burtch, Mike Lowenger et Edgar Ladouceur.

Les séances de l'après-midi ont aussi été instructives. L'équipe de gestion de la Région de l'Ontario de Transports Canada chargée des transports terrestres a parlé des récentes tendances de la sécurité et des défis à venir. Elle a concentré son exposé sur Direction 2006, initiative communautaire prise de concert par Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada afin de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau. La discussion s'est ensuite engagée sur le système de gestion de la sécurité instauré par la nouvelle *Loi sur la sécurité ferroviaire*. La journée s'est terminée par une période de questions et réponses qui a amené d'autres échanges

instructifs. Les participants ont tous reçu une trousse d'information, ainsi que la liste des délégués, les commentaires des participants et les notes des conférenciers. D'après les commentaires reçus, le premier congrès mixte sur la sécurité ferroviaire a remporté un grand succès. Nous aimerions profiter de l'occasion pour remercier tous ceux et celles qui y ont assisté et qui ont contribué à en faire une expérience positive et productive.

À l'année prochaine!

De retour sur la voie !

par Dale Hicks

Le Groupe de travail de l'Est sur la conformité (GTEC) pour le transport des marchandises dangereuses a réussi à réactiver son mandat en tenant, le 14 mars dernier à Moncton (Nouveau-Brunswick), une première réunion en approximativement 10 ans. Cette réunion visait principalement à permettre à tous les participants de se rencontrer en personne et d'échanger de l'information et des points de vue préliminaires sur des questions non réglées.

Le GTEC est constitué de représentants des gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique, d'inspecteurs régionaux de Transports Canada et de cadres de l'Administration centrale de Transports Canada.

M. Dale Hicks, directeur régional intérimaire, Surface, à la Région de l'Atlantique estime que la résurgence du Groupe de travail de l'Est sur la conformité constitue un élément déterminant de l'initiative de partenariat mise en œuvre par Transports Canada dans la région. Dans le cadre réglementaire actuel, le succès repose sur les efforts de partenariat avec les autres paliers de gouvernement et les organismes. La renaissance de ce groupe sur la conformité fédéral-provincial constitue indéniablement un pas vers la réussite globale du programme de transport des marchandises dangereuses dans la région de l'Atlantique.

Le gestionnaire de Transports Canada responsable du transport des marchandises dangereuses siégera au groupe à titre de coprésident permanent. L'autre poste de coprésident sera occupé à tour de rôle par le représentant de chacune des quatre provinces de l'Atlantique. Pour sa part, M. Wilfred MacDonald, coordonnateur de la sécurité routière au Prince Edward Island Transportation and Public Works, assumera la coprésidence du GTEC pour une période de deux ans. Un des objectifs du GTEC consiste à identifier les secteurs posant couramment des problèmes dans les programmes de conformité des administrations, et advenant un conflit face à la loi, à faire des recommandations de changement au comité permanent du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) relativement au transport des marchandises dangereuses.

Pour ce qui est de l'importance du travail de ce comité, M. Edgar Ladouceur, directeur de la Conformité et des Interventions, à l'Administration centrale de TC affirme : « Le maintien d'une communication proactive avec le groupe chargé de l'application de la loi au niveau provincial constitue un élément important de la réussite globale du programme national de TMD. Le GTEC comble un vide dans ce secteur et nous devons continuer à soutenir et à encourager ses activités. » En conclusion, M. Ladouceur dit envisager avec plaisir la perspective de la prochaine réunion du groupe prévue à l'automne pour reprendre l'élan très positif qui s'est manifesté dès la première réunion.

Emballages UN d'ici l'an 2003

par Dave Westman

Le Règlement proposé en langage clair, qui a été publié aux fins de commentaires l'année dernière, comprend un certain nombre de nouvelles mesures. La plus importante en ce qui concerne les emballages est la proposition de rendre obligatoire l'utilisation des emballages UN pour le transport des marchandises dangereuses au Canada, et ce dès l'an 2003 (article 5.6 de la modification proposée). À l'heure actuelle, le Règlement n'exige pas l'utilisation d'emballages spécifiques pour le transport de la plupart des marchandises dangereuses dans de petits conteneurs (moins de 454L), sauf lorsque celles-ci sont expédiées par air.

Il va sans dire que cette modification soulèvera plusieurs questions parmi les expéditeurs de marchandises dangereuses, telles que : qu'est-ce qu'un emballage UN? Celui-ci sera-t-il requis pour chaque envoi? Où peut-on se procurer des emballages UN? Que dois-je faire pour me préparer?

Qu'est-ce qu'un emballage UN?

Tout sac, tonneau, fût, jerrican, ou toute boîte portant des marques indiquant sa conformité aux essais de rendement mis au point par le Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations Unies. Ces essais éprouvent la capacité du contenant à supporter des conditions de transport, notamment: la résistance aux chocs, à l'arrimage et à la pression intérieure. Le Comité a attribué un de trois groupes d'emballages pour le transport de chacune des marchandises dangereuses, soit: le groupe d'emballage (GE) I (danger grave), II (danger moyen) et III (danger minime). L'exigence des essais varie selon le groupe d'emballage. Chaque emballage ainsi éprouvé est ensuite marqué au moyen d'un code indiquant le type d'emballage et son groupe, la forme du produit (liquide ou solide), le poids brut ou la densité relative, etc. pour lesquels l'emballage a été éprouvé par le fabricant et par conséquent son usage possible.

La norme de l'ONGC CAN/CGSB 43.150-97 « Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses » contient les exigences d'essais, de marquage et d'utilisation des

emballages UN. Le « Guide pour l'utilisation des emballages de l'ONU » se trouvant sur le site Web est un guide pratique à cet effet.

Un emballage UN sera-t-il requis pour chaque envoi?

Certains envois de marchandises dangereuses par route, rail et en transport maritime intérieur ne nécessiteront pas d'emballages UN. À l'article 1.5 du Règlement en langage clair sur les cas spéciaux, on prévoit certaines marchandises dangereuses qui seront exemptées des exigences d'emballages de la partie 5. Par exemple, les petits contenants de liquides inflammables (maintenant moins de 450 L), dont le point d'éclair est supérieur à 37,8° C sans sous-risque seront exclus de la partie 5.

De plus, certaines marchandises dangereuses sont exclues des exigences d'essais des emballages UN, à condition que certaines conditions d'emballages sont respectées. Ces exceptions paraîtront dans les versions révisées de la norme CAN/CGSB 43.150.

Voici quelques exemples.

- Les produits suivants affectés aux groupes d'emballages II et III seulement ne sont pas tenus d'être transportés dans des emballages UN à condition :

a) qu'ils sont emballés dans des emballages combinés (par ex. des bouteilles contenues dans des boîtes), dont la masse nette maximale est 40 kg, contenus dans des emballages intérieurs en métal ou en plastique, dont la capacité maximale de chacun est 5L; ou

b) qu'ils sont emballés dans des emballages en métal ou en plastique, dont la capacité maximale est de 5L, en charge palettisée, dans une boîte de palettes ou unité de chargement; par exemple, les emballages individuels placés ou empilés et sécuritairement arrimés par des courroies, ou sous pellicule rétrécissante ou étirable, par palette :

UN 1133 Adhésifs, contenant un liquide inflammable,

UN 1210 Encres d'imprimerie, inflammables,

UN 1263 Peintures (y compris laques, émaux, couleurs, shellac, vernis, cirages, encaustiques, enduits d'apprêt et bases liquides pour laques);

UN 1263 Matières apparentées aux peintures (y compris solvants et diluants pour peintures)

UN 1866 Résine en solution, inflammable

• Autres produits ne nécessitant pas les emballages UN :

UN 1950 Aérosols

UN 2000 Celluloïd

UN 2211 Polymères expansibles en granulés dégageant des vapeurs inflammables

UN 2990, 3072 Engins de sauvetage

UN 3314 Matière plastique pour moulage

Où puis-je obtenir un emballage UN?

Le document intitulé « Fournisseurs d'emballages de l'ONU » paraissant au site Web de TMD constitue une liste de tous les fournisseurs canadiens de divers types d'emballages éprouvés selon les exigences des Nations Unies. Autre possibilité pour les compagnies c'est d'éprouver leurs emballages. Le « Guide des fabricants pour les emballages de l'ONU », se trouvant également sur le site Web, décrit les étapes d'essais et de marquage des emballages conformément à la norme CAN/CGSB 43.150.

Que dois-je faire pour me préparer?

Si la nouvelle exigence est approuvée, elle paraîtra à la partie II de la *Gazette du Canada*, qu'on prévoit publier cette année. Attendez l'avis qui paraîtra sur le site Web de TMD. Examinez soigneusement les cas spéciaux dans le nouveau Règlement en faisant particulièrement attention aux exemptions.

Si vos produits sont soumis aux exigences de la partie 5 visant les moyens de confinement, procurez-vous une copie de la norme CGSB 43.150: Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses auprès de l'ONGC au 1-800-665-2472. Vous y trouverez les exigences pour l'utilisation des emballages UN à la Partie II. Les dernières exemptions visant les essais d'emballages de l'ONU, laquelle n'est pas comprise dans l'édition de 1997, sera ajoutée à la norme avant avril 2001.

Si selon la norme, votre produit doit être transporté dans un emballage UN, soumettez vos emballages à l'essai (Partie I de la norme contient les exigences d'essai et de marquage) ou le cas échéant commandez un emballage conforme auprès d'un fournisseur.

Vous pouvez vous procurer une copie du « Guide pour l'utilisation des emballages UN », « Fournisseurs d'emballages UN » ou « Le guide des fabricants pour les emballages UN » en envoyant votre demande à Dave Westman, par télécopieur au (613) 993-5925 ou par courrier électronique à westmad@tc.gc.ca.

En dernier lieu, comme il est propre à toute nouvelle mesure, des problèmes d'adaptation de certains emballages pourraient survenir lors de la mise en application des nouvelles exigences. Il est d'autant plus important alors que les expéditeurs examinent leurs procédures d'emballage en vigueur le plus tôt possible pour déterminer l'effet que cette nouvelle mesure aura sur leurs opérations. Tout ajustement à la norme pour répondre à tout problème non prévu devra s'effectuer avant la révision de 2001.

RÈGLEMENT EN LANGAGE CLAIR :

Une version définitive du règlement proposé sur le TMD en langage clair sera soumise au ministère de la Justice d'ici la fin juin 2000.

Pour plus de renseignements, consultez notre site Web à l'adresse : <http://www.tc.gc.ca/tmd/fr/menu.htm>

Conférence européenne réussie sur les marchandises dangereuses

par Edgar Ladouceur

La deuxième conférence européenne sur les marchandises dangereuses, organisée par le Hazardous Materials Advisory Council (HMAC), établi aux États-Unis, et la société Pira International, établie au Royaume-Uni, s'est tenue à Amsterdam les 2 et 3 mars 2000. Elle a attiré 115 délégués provenant de 10 pays différents, dont le Canada et les États-Unis.

Les participants ont aussi bénéficié de la réunion publique que l'International Regulations Committee du comité consultatif a tenue avant la conférence pour les renseigner sur un large éventail de projets internationaux de réglementation en cours.

La première conférence internationale sur les marchandises dangereuses s'était tenue à Bruxelles en 1999 et avait porté sur le besoin de rationaliser la réglementation internationale.

La conférence de cette année avait pour thème la préparation des marchandises dangereuses et leur déclaration. Elle était conçue pour éclairer les participants et les conseiller sur la façon de préparer ces marchandises et de les déclarer afin d'éviter les difficultés auxquelles on se heurte lorsqu'on en introduit dans le système de transport sans les déclarer.

Le président du comité consultatif, M. David Hiromura, a prononcé le mot d'ouverture de la conférence. M. Eduardo Molinero, administrateur du transport terrestre des marchandises dangereuses de la Commission européenne, a décrit l'évolution récente de la réglementation des marchandises dangereuses dans la communauté européenne en mettant surtout l'accent sur l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID).

M. Sergio Benassai, président du Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses, a rendu compte de la 17^e session que le Comité a tenue à Genève, en Suisse, en décembre dernier.

M. Vaughn Arthur, directeur de l'éducation et de la

formation, a initié les participants au règlement qui s'applique aux envois de marchandises dangereuses aux États-Unis (titre 49 du code de réglementation fédérale). Il en a fait ressortir les écarts par rapport aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), au *Code maritime international des marchandises dangereuses* (IMDG) de l'Organisation maritime internationale (OMI) et au règlement type des Nations Unies.

M. Edgar Ladouceur, directeur de la Conformité et des Interventions de la Direction générale du TMD, a passé brièvement en revue les dispositions réglementaires régissant le transport des marchandises dangereuses au Canada. Il a souligné que les accords de réciprocité canado-américains permettaient à la plupart des envois de marchandises dangereuses de circuler sans problème entre les deux pays, mais qu'il y avait effectivement des écarts entre les deux règlements nationaux. Il en a fourni des exemples aux participants dans les domaines de la classification, de la documentation, des indications de danger, des interventions d'urgence, de l'emballage, de la formation et des déchets. Le conférencier a fait remarquer qu'il était important pour les expéditeurs de marchandises dangereuses en provenance de l'Europe et à destination du Canada de connaître la législation canadienne du transport des marchandises dangereuses pour éviter des retards indus. M. Ladouceur a terminé en rendant compte aux participants de l'état du projet de révision du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* du Canada, communément appelé projet de règlement « en langage clair ».

M. Hans van der Maat, directeur technique de l'aéroport Schiphol des Pays-Bas, a présenté une étude de cas complète sur la directive européenne de 1996 qui exigeait que les sociétés se dotent d'un conseiller de sécurité en matière de marchandises dangereuses.

D'autres conférenciers ont fourni des renseignements sur les efforts faits en ce moment pour favoriser davantage l'harmonisation à l'échelle mondiale, sur la sélection,

l'essai et l'utilisation des colis, ainsi que sur les mesures d'intervention d'urgence en cas d'incidents de transport aérien mettant en cause des marchandises dangereuses.

L'un des points saillants de la conférence a été une séance d'information suivie d'une discussion avec un échantillon d'experts provenant de cinq pays différents. Elle a permis aux participants de partager leur expérience de cas de non-déclaration de marchandises dangereuses, de débattre les causes possibles et d'offrir des solutions.

À la fin de la conférence, plusieurs participants ont exprimé leurs remerciements pour ces deux jours de discussions intensives et l'espoir de voir tenir une troisième conférence l'an prochain pour faire fond sur les deux premières conférences réussies.



Correction à apporter au bulletin de nouvelles antérieur :

Article intitulé « Guide des mesures d'urgence 2000 » à la page 9.

L'adresse électronique de Dave Allen (province de l'Ontario) est comme suit :

dave.allen@mto.gov.on.ca

Nombre d'appels

Technique	4 342
Règlement	1 767
Information	4 639
Autre	4 182

Total 14 930

Appels d'urgence 339

Source des appels d'urgence

Services d'incendie	92
Corps policiers	39
Contracteur Hazmat	8
Transporteurs	123
Utilisateurs	15
Producteurs	6
Gouvernement	25
Citoyens	8
Centre R.E.	3
Contrôle de l'empoisonnement	5
Hôpital	8
Autres	7



du 1^{er} janvier 2000 au 31 mai 2000

Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses

Classe 1 - Explosifs	2
Classe 2 - Gaz comprimés	78
Classe 3 - Liquides inflammables	99
Classe 4 - Solides inflammables	11
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	19
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	25
Classe 7 - Matières radioactives	0
Classe 8 - Matières corrosives	78
Classe 9 - Produits divers	112
NR - Non réglementées	45
Chargement mixte -	5
Inconnu -	14

Appels d'urgence par province/pays

Colombie-Britannique	44
Alberta	51
Saskatchewan	9
Manitoba	4
Ontario	121
Québec	73
Nouveau-Brunswick	7
Nouvelle-Écosse	13
Île-du-Prince-Édouard	0
Terre-Neuve	4
Territoires du Nord-Ouest	0
Yukon	0
États-Unis	11
International	2

Appels d'urgence par modes de transport

Routier	96
Ferroviaire	94
Aérien	1
Maritime	8
Pipeline	0
Non transport	140
Multi modale	0