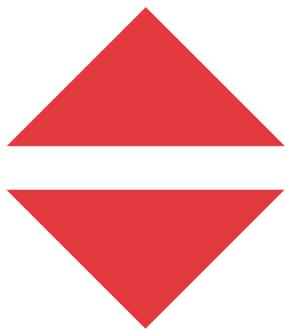


**Marchandises
dangereuses**



**Nouvelles
Nouvelles**

ISSN 0828-5039
TP 2711F

PRINTEMPS 2004

Vol. 24 N° 1

N° de l'entente 1786407

**Révision
de la Loi
sur le
TMD...**

LES ÉTAPES



Transports
Canada

Transport
Canada



Canada

Sommaire

- Message de l'honorable Jim Karygiannis, P.C., député3
- En vedette**
- Révision de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses Document de consultation 2004.....4
- CANUTEC Stats16
- Le transport ferroviaire17
- Transport de certaines marchandises dangereuses identifiées comme des déchets ..19
- Utilisation du méthanol dans des camions-citernes et des appareils de ravitaillement d'avion qui transportent du carburant aviation.....20
- Invitation à commenter sur le projet de guide d'application de la réglementation G-314.....21
- Transport routier du carburant diesel et de l'huile de chauffe dans des citernes non normalisées22
- Additif N° 2 - IT, OACI 2003/2004.....23

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 613 998-1834 ou en se rendant au site Web de TMD à l'adresse suivante « <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/menu.htm> » et en cliquant sur DEMANDE.** Cette publication est aussi disponible à la même adresse. Veuillez faire parvenir toute observation ou demande d'information concernant nos publications à l'adresse suivante :

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

Editor

Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)

Production

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

Conception graphique

Yvan Meloche
(T8000ASL@tc.gc.ca) ou
(melochoy@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

- Raymond Auclair - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
- Julia Cloutier - Étudiante Coop, Direction générale du TMD
- Stéphane Garneau - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Lorne Wedge - Imperial Oil, Toronto
- Albert Thibert - Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN)
- David Lamarche - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Judith Code - Normes, marchandises dangereuses, Aviation

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

Conformité et interventions

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

Recherche, évaluation et systèmes

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

Lois et règlements

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

Publications: 613 998-1834

Fax: 613 993-5925 et 952-1340

CANUTEC: Renseignements 613 992-4624

Urgence 613 996-6666 Fax 613 954-5101

(CANUTEC@tc.gc.ca)

Région de l'Atlantique

Dartmouth 902 426-9461 Fax: 902 426-6921

St. John's 709 772-3994 Fax: 709 772-5127

Région du Québec

514 283-5722 Fax: 514 283-8234

Courriel : tmd-tdg.quebec@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

416 973-1868 Fax: 416 973-9907

Courriel : TDG-TMDOntario@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

Winnipeg 204 983-5969 Fax: 204 983-8992

Saskatoon 306 975-5105 Fax: 306 975-4555

Courriel : PNRWeb@tc.gc.ca

Région du Pacifique

New Westminster 604 666-2955 Fax: 604 666-7747

Kelowna 250 491-3712 Fax: 250 491-3710

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada

Adresse du site Web – «www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm»

Courriel : TMD@tc.gc.ca



Message de l'honorable Jim Karygiannis Secrétaire parlementaire du ministre des Transports

Lorsqu'on m'a confié la tâche de superviser l'évaluation de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* en vue de l'élaboration, s'il y a lieu, de dispositions législatives qui modifieraient la loi actuelle, je me suis posé les deux questions suivantes :

Si l'on considère le nombre de camions et de wagons qui servent au transport des marchandises dangereuses, sommes-nous en danger? Sommes-nous en sécurité?

Voici des données qui, dans un premier temps, m'ont particulièrement étonné :

- Le Chemical Abstracts Service recense plus de 20 millions de produits chimiques distincts.
- Transports Canada m'a fait savoir qu'on transporte un nombre moins important de produits chimiques; le Ministère estime que 20 000 de ces produits sont probablement des marchandises dangereuses.
- Chaque année au Canada, on procède à l'expédition de 30 millions de chargements de marchandises dangereuses.

Par ailleurs, un gestionnaire à Transports Canada a indiqué que le programme de transport des marchandises dangereuses était dépourvu de « panache », un peu comme le code de l'électricité ou du bâtiment. Ce programme est pourtant une composante essentielle qui ne fait sentir sa présence que lorsque surviennent des situations problématiques.

Il est indéniable que les événements du 11 septembre 2001 ont eu des répercussions sur le secteur. Nous devons donc faire la part des choses puisqu'il est fort différent d'assurer la protection du réseau de transport lorsque tous tendent vers l'excellence que lorsqu'un individu souhaite le voir échouer.

L'examen de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* que nous entamons vise à déterminer la pertinence de son volet « sécurité » et à décider si la loi devrait être assortie d'un volet « protection ».

J'ai le grand plaisir de lancer officiellement le processus d'évaluation qui commencera par l'envoi des propositions des parties intéressées. Durant cette étape, nous nous proposons moins de débattre des problématiques que d'adopter une attitude réceptive pour mieux saisir la nature de l'ensemble des propositions. Ce bulletin de nouvelles présente donc le « document de consultation 2004 » qui traite des questions soulevées jusqu'à ce jour dans le cadre du processus d'examen.

Je vous recommande fortement d'y participer et, de cette façon, assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses avec le moins de désagréments possible, peu importe la façon dont vous évaluez la notion de désagrément.

EN VEDETTE

Révision de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses Document de consultation 2004

par Raymond Auclair

Nous sollicitons des commentaires de tous

Ce document est publié à la fois dans le Bulletin de nouvelles du TMD et sur le Web. La version Web¹ sera mise à jour à mesure que les questions s'ajoutent, sont modifiées ou disparaissent.

Le but de ce document est de solliciter de nouvelles questions ou des commentaires sur les questions déjà soulevées.

Vous pouvez notamment corriger notre compréhension d'une question, proposer des solutions ou nous avertir des effets que pourraient avoir les solutions sur d'autres aspects de la société canadienne (par exemple l'économie, le commerce). Nous acceptons aussi les encouragements.

Faites parvenir vos commentaires :

par courriel :

LoiTMD@tc.gc.ca

ou

par la poste :

Révision de la Loi sur le TMD,
(ASDE) Transport des marchandises dangereuses,
Transports Canada,
330, rue Sparks,
9^e étage, Tour C,
Place de Ville,
Ottawa, Ontario K1A 0N5

Prise de décisions à l'automne 2004

L'étape de discussion publique devrait se continuer jusqu'en octobre 2004. À mesure que cette date approchera, les discussions toucheront de plus en plus les solutions proposées.

À l'automne prochain, la Direction générale du TMD de Transports Canada, de concert avec le groupe de travail fédéral-provincial-territorial, les ministères et les agences fédérales, discuteront des solutions proposées.

Le programme sur le TMD est un programme national, administré conjointement par le fédéral, les provinces et les territoires. Un des rôles du groupe de travail est d'harmoniser de façon efficace les exigences du TMD partout au Canada et de coordonner leur mise en application afin d'utiliser efficacement les ressources des programmes impliqués.

Les provinces et les territoires harmonisent leur règlement en TMD avec le règlement national et participent au développement du règlement canadien. Plusieurs ministères et agences du fédéral participent soit en mettant en application leurs propres règlements, notamment les exigences d'emballage de la *Loi sur les explosifs*. Par conséquent, les autres ministères et les autres paliers de gouvernements seront consultés lors de la prise de décision.

Il faut noter, à cet égard, que le libellé d'une question n'est pas un gage de la décision finale souhaitée pour cette question. Il est encore tôt dans le processus et nous ne cherchons qu'à bien saisir le sens des commentaires; lorsqu'une nouvelle question apparaît,

¹ « <http://www.tc.gc.ca/tmd/consultation/revisionloi/menu.htm> » (voir liste de consultation)

nous l'ajoutons à la liste selon la catégorie la plus appropriée. Plus tard, à mesure qu'avanceront les discussions, des questions pourront apparaître, être modifiées ou disparaître.

Structure du document

Les questions sont présentées en six catégories représentées par des majuscules :

- A- Sûreté** (pour contrer l'utilisation malveillante des marchandises dangereuses),
- B- Nouvelles idées** (ajouter ou enlever des pouvoirs dans la loi)
- C- Ajustement des pouvoirs** (pour assurer l'objectif original prévu en 1992)
- D- Corrections techniques** (mots, définitions, références)
- E- Questions politiques** (obligatoires pour toute révision législative)
- F- Hors-révision** (questions qui touchent d'autres lois ou des règlements).

Le document publié dans le Bulletin de nouvelles du TMD comprend les questions qui étaient connues le 15 mars 2004. La version sur le Web sera modifiée au besoin.

Qu'a-t-on fait jusqu'à maintenant

Puisque nous avons déjà 40 questions vous indique que nous en recevons depuis quelque temps déjà. Lorsque la *Loi sur le TMD* fut adoptée au parlement en 1992, il y eut une promesse de révision après 10 ans. Nous nous préparons à amorcer la révision lorsque survinrent les événements du 11 septembre 2001.

L'attention s'est aussitôt portée sur l'utilisation possible de marchandises dangereuses comme armes. On a vite compris que les marchandises qui peuvent servir d'armes sont les mêmes que celles pour lesquelles la *Loi sur le TMD* exigeait des Plans d'intervention d'urgence (PIU).

Nous avons contacté tous ceux qui avaient un PIU pour confirmer qu'ils avaient volontairement pris des mesures pour protéger ces marchandises dangereuses des terroristes. Il y a eu aussi des discussions avec les provinces, les territoires, les ministères fédéraux et les agences gouvernementales pour empêcher l'utilisation malicieuse des marchandises dangereuses.

En même temps, l'industrie canadienne élaborait des mesures pour améliorer la sûreté; elle mettait ses équipes d'interventions spéciales à la disposition des autorités publiques dans des situations hors du transport.

Lors de nos rencontres avec l'industrie et les paliers de gouvernement, nous avons discuté du besoin d'ajouter des pouvoirs dans la Loi pour régler les questions futures de sûreté et nous leur avons demandé s'ils avaient d'autres problèmes touchant la *Loi sur le TMD*.

Pour préparer la consultation publique, nous avons créé un site Web à l'automne 2003 et avons avisé plusieurs intéressés, notamment les inspecteurs du TMD, les provinces et les territoires par l'intermédiaire du groupe de travail, les ministères et agences du fédéral, les comités consultatifs en transport et certaines associations de l'industrie.

Liste des questions soulevées au 15 mars 2004

A. Questions touchant la sûreté

Lorsque la révision interne débuta tôt en 2002, l'importance allait aux questions de sûreté et on a vu l'adoption par l'industrie de mesures visant à améliorer la sûreté.

On a d'abord cru que la définition de « sécurité publique » dans la Loi inclurait la sûreté de façon implicite. Cependant, des opinions légales plus récentes proposent qu'il faudrait un libellé explicite dans la Loi pour autoriser l'application des mesures de sûreté.

Pour chacune des questions de sûreté, ou pour l'ensemble, il faudra se demander s'il vaut mieux que l'autorité légale soit placée dans la *Loi sur le TMD* ou ailleurs.

A-1. Plans de sûreté pour les marchandises dangereuses qui exigent un PIU

Les plans de sûreté imiteraient les Plans d'intervention d'urgence (PIU, article 7 de la *Loi sur le TMD*) pour les marchandises dangereuses qui pourraient servir d'armes chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires. Le plan de sûreté inclurait la capacité d'intervention de l'industrie.

Il existe des marchandises plus dangereuses que d'autres. Le Règlement identifie, pour celles-ci, des

quantités ou concentrations au-delà desquelles il faut prendre des mesures de sécurité spéciales.

L'article 7 de la *Loi sur le TMD* stipule qu'avant toute demande de transport ou importation d'une certaine marchandise dangereuse en quantité ou concentration prévue par règlement, il faut disposer d'un plan d'intervention d'urgence agréé qui indique tous les moyens mis en œuvre pour intervenir ou pour venir en aide aux intervenants en cas d'accident impliquant la marchandise.

Chaque expéditeur et importateur est responsable du plan qui couvre sa marchandise dangereuse, notamment du bon fonctionnement de l'équipement et de la disponibilité des experts. Souvent, les expéditeurs d'un même secteur, par exemple, les expéditeurs de propane, mettent en commun leurs ressources et, par contrats multilatéraux, rendent disponibles leurs ressources pour tout accident mettant en cause une marchandise similaire, même si elle appartient à un concurrent.

Lors des analyses de sûreté qui ont suivi le 11 septembre 2001, l'attention des responsables de la sécurité et de la sûreté dans les transports s'est portée sur les occasions dont pourraient profiter les terroristes. Il fut impossible d'ignorer les marchandises dangereuses.

On s'est vite aperçu que les envois pour lesquels la *Loi sur le TMD* exige un PIU ont des propriétés telles qu'en cas d'attaque les mettant en cause, ces marchandises pourraient se comporter comme des armes chimiques, biologiques ou radiologiques.

Plusieurs expéditeurs, surtout ceux regroupés sous des PIU communs, ont vite réalisé cette menace et ont volontairement mis en place des mesures préventives pour réduire les possibilités que leurs envois tombent entre les mauvaises mains.

Le plan de sécurité s'appliquerait à tous les envois pour lesquels la *Loi sur le TMD* exige déjà un PIU. Les expéditeurs, les transporteurs et les importateurs auraient à démontrer qu'ils ont mis en place un plan de sûreté agréé avant même de procéder à l'offre en vue du transport ou à l'importation des marchandises visées.

Ces plans seront en ajout mais distincts des PIU. Ils pourraient être inspectés par des agences différentes. De plus, leur contenu ne pourrait pas faire l'objet de publication ou de diffusion.

Nous cherchons aussi des idées qui encouragerait l'industrie à maintenir ses efforts qui vont plus loin

que la sûreté durant le transport. On pourrait, par exemple, offrir une protection de la responsabilité civile ou un remboursement des dépenses, et il pourrait y avoir un lien avec A-6 (Intervention de l'industrie lors de rejets non-accidentels).

A-2. Mesures de sûreté pour tous les envois de marchandises dangereuses

Les envois exigeant un PIU sont couverts en A-1. Mais, il faut couvrir les autres marchandises dangereuses qui, entre des mains expertes, pourraient aussi servir d'armes. Elles sont moins intéressantes parce qu'il faudrait les transformer avant de s'en servir mais si on protège les marchandises les plus attrayantes, les terroristes pourraient alors se tourner vers les autres.

On propose de rendre obligatoire pour les transporteurs et expéditeurs l'analyse des problèmes de sûreté associés aux activités connexes au transport des marchandises dangereuses. Tous les employeurs ou travailleurs autonomes détermineraient, selon leurs activités impliquant des marchandises dangereuses, les mesures propres à réduire ou empêcher les occasions pour des terroristes.

Par exemple, on pourrait faire poser des serrures spéciales sur les véhicules, sur les contenants, sur les clôtures ou espaces de stationnement spéciaux. Il y aurait des centaines de façons de faire. Cependant, les mesures prises par un employeur pourraient être différentes de celles prises par un autre. De plus, il faudrait que ces mesures demeurent secrètes afin de ne pas nuire à leur efficacité.

Un élément important de la mise en place de ce plan serait la formation et la sensibilisation à la sécurité que l'employeur aurait à fournir à ses employés (voir question A-4, au bas).

Les mesures proposées en A-1 ferait l'objet d'une approbation, comme pour les PIU, alors que celles proposées en A-2 ne le feraient pas.

A-3. Obligation de rapporter immédiatement les problèmes en sûreté

Le but est de fournir aux autorités de l'information immédiate sur des marchandises dangereuses qui tombent sous le contrôle d'individus non autorisés.

La *Loi sur le TMD* exige que la personne qui est responsable des marchandises dangereuses au moment d'un rejet accidentel réel ou imminent

entreprenne des mesures d'intervention et qu'elle signale immédiatement le danger aux autorités appropriées, habituellement la police ou les pompiers. Ce rapport immédiat permet de déclencher une intervention rapide visant à protéger la sécurité publique.

On ajouterait une nouvelle liste d'éléments déclencheur pour l'obligation de signaler la situation dangereuse et pour intervenir. Dans presque tous les cas, on signerait la situation à la police. Puisque l'intervention première pourrait venir d'autres agences, il sera important que le rapport immédiat explique la nature du danger, notamment, est-ce un accident routier ou un vol?

Il ne faudrait qu'un rapport par incident et ce rapport inclurait une section sur la sûreté seulement si on pense qu'il y a un problème de sûreté.

La personne responsable des marchandises dangereuses ou du contenant qui les transportait au moment de l'événement devra aussi mettre en oeuvre les ressources à sa disposition pour intervenir. Il faudrait signaler tout cas de vol, perte, détournement, disparition ou menace.

A-4. Formation en sûreté

Le but est de s'assurer que toute personne qui peut avoir un impact sur la sûreté des marchandises dangereuses soit consciente des menaces terroristes.

Dans la *Loi sur le TMD*, les règles de sécurité régissent la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses, l'établissement de rapports relatifs à ces activités et la formation des personnes qui se livrent à celles-ci.

Le *Règlement sur le TMD* prescrit la façon par laquelle les gens peuvent démontrer qu'ils sont formés et par laquelle l'employé certifie que ses employés sont formés.

Les exigences de formation en sécurité visent deux buts : premièrement, s'assurer que les personnes choisies par un employeur pour exécuter des activités réglementées soient formées à se conformer aux règles de sécurité, et deuxièmement, pour rappeler aux employeurs leur responsabilité en cas de non-conformité.

L'importance de suivre des mesures de sûreté a augmenté depuis le 11 septembre 2001. Le *Règlement sur le TMD* comprendra des règles de sûreté.

Les employeurs devront mettre en place des mesures de sûreté (A-1 et A-2). La formation en mesures de sûreté deviendrait obligatoire pour tous les employés; cette formation serait donnée par l'employeur ou en son nom. Il se peut fort bien que le niveau de formation pour un employé qui est loin de la marchandise soit différent que le niveau pour un employé qui la manutentionne.

Un employeur ne pourrait plus émettre un certificat de formation en TMD à un employé qui n'a pas suivi la formation en mesures de sûreté. De plus, les certificats de formation en TMD devront porter une mention attestant que l'employé a suivi la formation en mesures de sûreté.

Les exigences touchant le certificat de formation de sécurité en TMD restent inchangées.

A-5. Une attestation de sûreté du TMD

Une attestation de sûreté du TMD serait obligatoire pour quiconque se livre à la manutention, à la demande de transport, au transport ou à l'importation de marchandises dangereuses. On ferait exception là où le risque est minime, notamment pour des quantités limitées.

Pour obtenir une attestation de sûreté du TMD, il faudrait faire une demande à Sûreté et Préparatifs d'urgence (Transports Canada) et fournir les renseignements nécessaires. Il y aurait une vérification des antécédents pour déterminer si la personne rencontre les critères.

Critères proposés pour l'obtention de l'attestation :

- la personne ne doit pas être sous le coup d'une ordonnance émise en vertu de l'alinéa 34(1)(a) de la *Loi sur le TMD*, interdisant à cette personne l'exercice d'activités régies;
- la personne ne doit pas avoir été trouvée coupable d'un acte criminel et condamnée à une peine d'au moins un an, au cours des dix dernières années;
- la personne doit détenir le statut de citoyen canadien ou d'immigrant reçu; et
- la personne ne doit pas avoir été sous une ordonnance lui enjoignant d'être internée plus de soixante jours pour suivre des traitements psychiatriques, au cours des cinq dernières années.

Une personne ne pourrait pas se livrer à la manutention, à la demande de transport ou au transport de marchandises dangereuses à moins de détenir une attestation valide de sûreté du TMD. De plus, nul ne pourrait permettre à une personne de prendre le contrôle de marchandises dangereuses à moins que cette personne ne détienne une attestation valide de sûreté du TMD.

Il y aurait des cycles de renouvellement ou de re-vérification, un processus de révocation et d'appel en cas de refus ou de révocation de l'attestation de sûreté du TMD.

L'attestation de sûreté en TMD s'ajouterait à toute autre exigence qui pourrait être en vigueur sous d'autres lois. Par exemple, si une province établit des critères de sûreté visant l'émission de permis de conduire commerciaux, alors un camionneur voulant transporter des marchandises dangereuses dans cette province pourrait avoir à satisfaire aux exigences de la province et à ceux de l'attestation de sûreté du TMD.

Les critères seront déterminés en consultation avec l'industrie, les autres ministères fédéraux, les autres paliers de gouvernement et les autres pays. Lorsque cela est possible, on visera l'harmonisation. Autrement, on analysera les possibilités de réciprocité; par exemple, les critères au Canada seront juridiquement distincts de ceux aux États-Unis, mais cela ne devrait pas empêcher un pays de reconnaître l'attestation de l'autre comme étant équivalente.

On peut aussi discuter du format du certificat. Devrait-il être émis par le fédéral ou les provinces? Serait-ce un endossement sur un certificat existant (notamment, le permis de conduire) ou une carte biométrique ?

A-6. Intervention de l'industrie lors de rejets non-accidentels

Suivant leur obligation envers les PIU et leurs propres programmes de sécurité, l'industrie a mis sur pied de très bonnes équipes d'intervention. Plusieurs acceptent de prêter main-forte même lorsque la *Loi sur le TMD* ne les oblige pas. De plus, Transports Canada aimerait se servir des programmes existants pour augmenter l'expertise en intervention afin qu'elle serve en général, pas seulement dans le transport. Il pourrait y avoir des liens avec A-1 et B-4.

Cependant, il nous faut satisfaire à certains besoins, notamment la **protection de la responsabilité** (l'article 20 ne protège que lorsqu'il s'agit d'un rejet accidentel, durant le transport), et le **pouvoir de prendre des ententes** parce qu'un contrat entre Transports Canada et une équipe privée pour les rejets non-accidentels n'est pas accessoire à la conduite des affaires normales et reconnues du programme sur le TMD.

Comment peut-on encourager ces efforts par le programme ou la *Loi sur le TMD* ?

B. Nouvelles idées

Questions qui, nous le croyons, ne sont pas couvertes dans la *Loi sur le TMD* actuelle.

La question B-1 est la plus importante car tout le reste repose sur celle-ci. En effet, la perception d'une question vous serait très différente si vous appreniez que la Loi ne s'applique pas à vos activités. Lors de la révision de 1990-1992, c'est cette question qui a le plus fortement contribué à la modification de la *Loi sur le TMD*. Le paragraphe (2) de l'article 3 de la *Loi sur le TMD* résulte de la décision du législateur d'en faire une loi de sécurité publique; cette décision fut déterminée, en grande partie, par les réponses à des questions similaires à celles en E-7 (Pertinence du programme).

B-1. Champ d'application de la Loi

Au paragraphe 3(2), on lit : « *La présente loi s'applique dans tous les domaines où le Parlement a compétence, notamment aux marchandises dangereuses qui se trouvent à l'extérieur du Canada mais dont le transport est effectué par des navires ou des aéronefs qui y sont immatriculés.* »

Paragraphe 3(1) : La Loi s'applique aux activités menées par un gouvernement.

Paragraphe 3(3) : On peut partiellement exclure certaines activités par règlement ou permis.

Paragraphe 3(4) : Certaines activités spécifiques déjà couvertes par d'autres lois jugées équivalentes à la *Loi sur le TMD* sont exclues; le programme sur le TMD ne serait pas efficace. Ainsi, on a exclus :

- a) les activités de la Défense nationale où les « marchandises » ne se prêtent pas aux tests de classification et d'emballage ;

- b) les produits transportés par canalisation, qui ne font pas l'objet d'emballage ou de demande de transport dans le sens défini dans la *Loi sur le TMD* ; et
- c) le transport « en vrac » par navire, où le navire lui-même sert d'emballage.

Notons que ces activités sont régies par des règlements qui sont au moins aussi stricts que le *Règlement sur le TMD*.

En 1992, il était clair que le législateur voulait une loi très inclusive. Le libellé a été choisi afin de créer une loi découlant du droit criminel conféré par la constitution. De plus, le *Règlement sur le TMD* qui existait en 1992 contenait déjà des exemptions pour exclure des activités privées sur des terrains privés, ce qui laisse supposer que sans ces exemptions, la Loi s'appliquerait partout.

Nous recevons des demandes d'exemption pour des secteurs d'activités. À cause de la nature de la *Loi sur le TMD*, ces demandes sont refusées. Au lieu, nous suggérons aux demandeurs de mettre sur papier les moyens qu'ils mettent en place pour assurer un niveau équivalent de sécurité publique et de soumettre une demande de permis. Il y a aussi des cas où l'activité présente tellement peu de risque pour la sécurité publique que nous pouvons exclure l'application de certaines exigences. Cela se fait normalement par le *Règlement sur le TMD*.

En conclusion, il est peu probable que le champ d'application de la *Loi sur le TMD* soit diminué par suite de cette révision.

Peut-il être élargi? Au paragraphe 3(2), on lit que la *Loi sur le TMD* s'applique à tous les navires et aéronefs immatriculés au Canada, même s'ils ne sont pas au Canada. Cette approche résulte d'une convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui veut qu'un navire étranger soit exempté des lois domestiques tant qu'il voyage de façon inoffensive.² Naturellement, dès qu'un navire accoste ou s'implique dans des activités mettant en cause la souveraineté du pays visité, il doit se soumettre aux lois de ce pays.

Ainsi, lorsque des marchandises dangereuses sont embarquées ou débarquées d'un navire ou d'un aéronef au Canada, cette activité peut être soumise à la *Loi sur le TMD*. Cependant, il n'est pas clair à cause des conventions et des traditions, si la *Loi sur le TMD* s'applique aux marchandises dangereuses transportées à travers la zone économique ou l'espace aérien du Canada, si ces marchandises ne sont pas embarquées, débarquées ou maintenues au Canada.

Depuis l'adoption de la *Loi sur le TMD* en 1992, bien des choses ont changé dans le commerce international et nous pensons qu'il serait bon d'ajouter un énoncé explicite dans la Loi pour en assurer l'applicabilité dans le cas de navires ou d'avions traversant l'espace canadien.

Un scénario où cet énoncé viendrait clarifier les choses est un éventuel transport de plutonium entre le Japon et l'Europe, soit par le Passage du nord-ouest, soit par avion au dessus du Canada.

B-2. Les Estoppels

Dans le contexte du TMD, les « estoppels » découlent d'un principe de loi par lequel on accepte de ne pas poursuivre malgré une infraction apparente. Ce principe existe en dehors des textes de loi. Par exemple, lorsqu'un policier vous donne un avertissement pour un phare défectueux sur votre automobile, vous profitez du principe de l'estoppel puisque le policier accepte de ne pas dresser de contravention en retour de votre promesse de réparer le phare assez rapidement.

Normalement, on utilise un estoppel lorsque les risques associés à l'infraction sont si faibles que l'observation de certaines conditions peuvent les annuler. On peut aussi les utiliser lorsque la situation est telle que toute autre option est encore plus risquée. Par exemple, on peut permettre de déplacer un wagon ferroviaire défectueux lorsqu'il serait plus dangereux de le décharger de son contenu en plein centre-ville. Naturellement, dans ces cas, on imposerait des conditions auxquelles il faut se conformer sous peine de voir l'estoppel disparaître.

² Passage inoffensif : Le droit de tout navire de passer de façon continue et rapide à travers une mer territoriale d'un État étranger d'une manière qui ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État. Le passage inoffensif peut comprendre l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.

Il faut comprendre qu'en cas d'accident, l'estoppel n'enlève pas le fait qu'il y a infraction et ne nous acquitte pas de notre responsabilité.

Depuis une dizaine d'années, dans le transport des marchandises dangereuses, les estoppels ont été utilisés pour réduire les risques mais sans atteindre un niveau de sécurité équivalent à la pleine conformité; une telle utilisation n'est pas explicitement permise par la *Loi sur le TMD*.

B-3. Avis de défectuosité ou de rappel

En français, le paragraphe 9(2) de la *Loi sur le TMD* ne s'adresse qu'aux fournisseurs de contenants normalisés. En anglais, le pouvoir d'ordonner un avis ne s'applique que dans les cas de défaut de fabrication. On propose de couvrir les défauts de réparations, de vérification, etc., et d'étendre la couverture aux fabricants et importateurs de contenants normalisés.

Les détails se trouveraient dans le Règlement. En pratique, on exigerait un avis si on croit qu'un groupe de contenants pourrait ne plus être sécuritaire en raison d'une réparation défectueuse selon la date, l'endroit, la nature. Par exemple, un avis rappellerait tous les contenants réparés à l'atelier XYZ, entre les dates XX et YY, et qui ont subi une soudure selon une certaine méthode. En ce cas, c'est l'atelier qui aurait à émettre un avis à ses clients possiblement touchés par l'erreur.

Le Règlement permettrait des solutions de rechange et des procédures d'appel.

Les mêmes principes s'appliqueraient à ceux qui font la conception, la vérification, le reconditionnement, le recyclage et le remplissage des contenants, etc., en autant que les contenants sont encore utilisables pour le transport des marchandises dangereuses.

Il faut noter qu'un avis de rappel n'entraîne pas forcément le retour physique du contenant.

B-4. Le réseau d'intervention d'urgence

L'article 7 de la Loi établit l'obligation d'avoir un Plan d'intervention d'urgence (PIU) avant de pouvoir importer ou demander le transport de certaines marchandises dangereuses. Au Canada, l'industrie va plus loin avec un réseau d'intervenants spécialisés. Ces derniers vont aider les intervenants

publics, même dans des cas qui n'impliquent pas la marchandise de la compagnie (par exemple, la marchandise d'un compétiteur, une substance semblable).

Cependant, cette pratique désavantage financièrement l'industrie canadienne face aux pays qui n'ont pas de tels programmes. On risque de perdre les bénéfices de ce programme de l'industrie. Comment encourager la continuation de ce programme?

Une façon est de protéger la responsabilité (comme dans l'article 20). Peut-on faire plus, notamment en imposant des délais maximums? Devrait-on prévoir l'activation automatique des plans, plutôt que la méthode indirecte présentement utilisée?

B-5. Personnes chargées du contrôle des contenants ou des passagers

Nous parlons des personnes qui contrôlent des passagers ou des contenants, pour s'assurer que des marchandises dangereuses ne soient pas embarquées à bord d'un véhicule sans être en conformité avec le Règlement. De plus en plus, les personnes chargées du contrôle travaillent pour des agences qui ne travaillent pas dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Donc, la Loi ne s'applique pas à eux ni ne leur confère de pouvoirs.

Il faut s'assurer que ces personnes aient reçu la formation nécessaire pour reconnaître les marchandises dangereuses et les exigences qui s'y appliquent. Suivant la tradition de la *Loi sur le TMD*, la formation de ces personnes serait la responsabilité de leur employeur.

Il peut être nécessaire d'imposer certains devoirs, comme celui de rapporter qu'un individu ou un contenant n'est pas conforme au *Règlement sur le TMD*. Si le contrôle est fait par le transporteur, alors il n'y a pas de problème car le transporteur décide qui peut transporter quoi, et comment. Pour la révision, il nous faut régler la situation où le contrôle est fait par des personnes qui ne sont ni des employés, ni des représentants d'un transporteur, notamment des agents des douanes ou le personnel de contrôle aux aéroports.

B-6. Document facile d'accès

La *Loi sur le TMD* donne suffisamment de pouvoirs pour déterminer comment et par qui doivent être gardés les documents d'expéditions qui servent à la

demande de transport, à la manutention ou au transport des marchandises qui y sont décrites.

Il arrive aussi que des copies des documents d'expéditions soient gardées dans des bureaux et s'avèrent utiles en cas d'urgence. Les *Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale* exige même qu'un exemplaire soit « *conservé au sol, dans un endroit facile d'accès, jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent ces renseignements.* »

Il n'est pas clair si la *Loi sur le TMD* s'applique aux personnes qui conservent ces copies, surtout lorsque des tiers (comme en B-5) sont impliqués. Il n'est pas clair si le pouvoir d'exiger les documents peut être appliqué à ces personnes qui détiennent les documents au nom d'une personne régie, si la personne elle-même n'est pas régie par la Loi. Parfois, surtout dans les activités intermodales, une version électronique du document est envoyée directement à un transporteur subséquent alors que le document papier reste avec le contenant. Le document électronique passe par des intermédiaires, comme les courtiers ou les agents qui ne sont pas soumis aux exigences de la Loi.

Est-ce que ces intermédiaires font partie de la chaîne des personnes responsables de maintenir l'intégrité et l'exactitude du document d'expédition?

B-7. Application des normes aux contenants normalisés

Les normes qui décrivent comment les contenants sont conçus, fabriqués, réparés, reconditionnés, vérifiés, remplis, etc., indiquent que certaines personnes doivent s'inscrire auprès de Transports Canada.

Cependant, la *Loi sur le TMD* ne s'applique pas à plusieurs de ces personnes, du moins pas d'une façon qui rendrait obligatoire les « exigences » des normes. La norme peut bien décrire un système de contrôle de la qualité, mais moyens de contrôle ne peuvent pas être mis en application.

Les questions B-7 et B-3 sont liées mais distinctes.

B-8. Transporteur « sans marchandises dangereuses »

Plusieurs transporteurs se déclarent « sans marchandises dangereuses ».

Notamment, les transporteurs aériens à qui cela s'applique doivent l'inscrire dans leur cahier d'exploitant approuvé par Transports Canada. En général, pour les autres modes, on n'a pas besoin d'en informer Transports Canada mais on pourrait devoir en aviser d'autres instances, notamment sa compagnie d'assurance.

Doit-on faire appliquer la Loi pour s'assurer que les employés reconnaissent la présence des marchandises dangereuses ou les problèmes de sûreté qui s'y rattachent? (*lien possible avec A-3, A-4 et B-5*)

B-9. Conditions d'opération

Est-ce que la *Loi sur le TMD* doit régir les véhicules qui transportent des marchandises dangereuses, notamment en imposant des limites de vitesses ou des inspections mécaniques plus fréquentes? Doit-on interdire le transport ou certains itinéraires lorsque certaines conditions sont présentes?

Spécifiquement, doit-on déterminer les conditions météo sous lesquelles il serait interdit de transporter certaines marchandises dangereuses dans certains types de véhicules? En pratique, les détails seraient dans le Règlement. Par exemple, les conditions météo minimales pourraient changer d'une marchandise à l'autre, d'un mode à l'autre.

Le site Web donne des cas où la météo aurait augmenté la menace à la sécurité publique.

B-10. Menace induite à la sécurité publique

Il y a des cas où une activité de TMD est menée d'une façon qui cause un risque disproportionné à la sécurité. Par exemple, on transporte sciemment de la marchandise dangereuse dans un contenant impliqué dans un accident et visiblement endommagé. Le risque ainsi créé semble plus grave que l'infraction d'avoir omis d'utiliser un contenant non normalisé. Dans ces cas, on peut poursuivre par mise en accusation (article 33). Cependant, si le dommage n'affecte pas une partie du véhicule régi par le TMD, par exemple les pneus sur un véhicule routier, il se peut que le risque ne soit pas reconnu par la *Loi sur le TMD*. Dans certains cas, le risque peut être très grave.

Le Code criminel peut s'appliquer dans certains cas. Mais parfois, il faut attendre qu'il y ait eu mort ou pollution grave avant de poursuivre sous le Code.

Notre but est d'assurer que les marchandises dangereuses soient transportées de façon sécuritaire, même après un accident impliquant le véhicule.

Est-ce que la *Loi sur le TMD* devrait imposer l'inspection des contenants et des véhicules impliqués dans un accident avant de les remettre en route?

Devrait-il y avoir, dans la *Loi sur le TMD*, un article qui créerait une infraction si on fait la demande de transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses d'une façon qui crée un risque disproportionné pour la sécurité publique?

B-11. Examen de contenants endommagés

Il arrive que des contenants perdent leur intégrité de façon telle qu'il n'est pas raisonnable de croire qu'une réparation sera suffisante. Les inspecteurs du TMD devraient pouvoir prendre de tels contenants, en tout ou en partie, afin de les examiner, spécialement si le contenant a flanché durant le cours normal du transport (même s'il n'y a pas eu d'infraction). L'examen aurait pour but de déterminer comment le contenant a perdu son intégrité. L'examen peut comprendre le découpage du contenant.

C. Idées que l'on pensait déjà couvertes dans la loi actuelle

Le but n'est pas de demander de nouveaux pouvoirs, mais de rétablir le libellé afin de confirmer le pouvoir législatif sur des questions qui étaient supposées être déjà couvertes dans la Loi. On se base surtout sur « Entre les lignes » un document interprétatif préparé à partir des cahiers explicatifs préparés pour les révisions par les comités du Sénat et des Communes.

C-1. Contenants normalisés

L'expression « contenant normalisé » est utilisée de plusieurs façons dans le texte de la *Loi sur le TMD*, malgré une définition précise. Il pourrait y avoir des situations où un contenant utilisé pour des marchandises dangereuses présente un risque pour la sécurité publique mais que la Loi ne puisse pas être appliquée.

Imaginons qu'on distribue, peut-être sans le savoir, des contenants non-conformes comme étant des contenants normalisés. Dès que nous arrivons à prouver que ce ne sont pas des contenants normalisés, perdons-nous alors le pouvoir d'exiger un avis de rappel? Est-ce que l'inspecteur perd automatiquement le pouvoir qu'il aurait eu à l'alinéa 15 (a)(ii) d'inspecter ce contenant dangereux? Ce n'est certainement pas là le souhait du législateur.

Faut-il explicitement interdire l'usage des contenants non-conformes aux normes dont ils devraient s'appliquer. Faut-il aussi interdire le remplissage de tels contenants? Et si la norme indique une capacité limite, faut-il interdire de la dépasser?

C-2. Une personne qui se fait une demande de transport

Le libellé de la Loi semble traiter la personne qui fait une demande de transport comme distincte de la personne qui transporte. En 1992, des opinions laissent croire que le libellé suffisait à couvrir le cas où c'est le même individu. Les documents politiques préparés en 1992 confirment que c'est là le but original du législateur.

Il semble maintenant que l'interprétation pourrait ne pas être suffisante. Une phrase bien placée dans les définitions ou ailleurs pourrait suffire.

C-3. Indications de danger

Cette locution sert, partout dans la loi, à désigner des indications qui annoncent un danger et des indications qui annoncent l'application d'une norme.

Il est clair qu'il y a deux sortes d'indications. Nous devrions trouver deux noms distincts. On pourrait suggérer « indications de danger » et « marques de normalisation »?

C-4. Importateur

Lorsque la *Loi sur le TMD* a donné à l'importateur les mêmes responsabilités que la personne qui fait une demande de transport, on croyait qu'il y aurait toujours une personne au Canada qui serait responsable de la conformité des marchandises transportées au Canada.

Il doit toujours y avoir au moins une personne au Canada qui soit légalement responsable des marchandises. C'est vers cette personne qu'on se tourne lorsqu'il y a un problème.

La Loi actuelle n'inclut pas intentionnellement les courtiers dans la définition d'« importateurs ». Le libellé est-il assez clair ?

C-5. Documents que peut exiger ou voir un inspecteur

On pensait bien avoir tout couvert (notamment les fichiers informatisés). Cependant, la technologie a évolué encore plus rapidement que prévu. De plus, il y a des média traditionnels que nous ne couvrons peut-être pas (par exemple, les microfilms). Il se peut qu'une modification à la définition soit suffisante (ce qui en ferait une question de catégorie D), mais attention au lien avec la question B-6.

C-6. Renseignements protégés

Certains renseignements communiqués à CANUTEC peuvent être protégés en vertu de l'alinéa 24(1)(b). Le législateur voulait s'assurer que les personnes qui font face à une menace à la sécurité publique puissent en toute confiance poser toutes sortes de questions à CANUTEC sans s'inquiéter de l'interprétation qu'on pourrait donner aux questions.

Le contenu de telles conversations est protégé. Cependant, nous utilisons une partie des renseignements pour créer des documents internes. Est-ce que les documents créés après coup, ou encore les renseignements qu'ils contiennent, sont protégés ?

C-7. L'autorité d'un inspecteur du TMD

Nous prétendons que l'autorité de l'inspecteur est clairement expliquée dans la Loi. D'autres pensent que non.

C-8. Différences entre le fédéral et les provinces et territoires dans l'application de la Loi

Nous prétendons que l'article 4 « Accords avec les provinces » donne suffisamment d'autorité pour régler les problèmes découlant de différences législatives (le libellé des exigences et son interprétation).

En général, les provinces et les territoires adoptent, dans leurs propres règlements sur le TMD, un texte équivalent au *Règlement sur le TMD* fédéral.

Certaines provinces ajoutent des exigences qui leur sont propres (par exemple, le Québec et la Colombie-Britannique ont des exigences spéciales touchant les tunnels). Ces exigences supplémentaires ne causent pas de conflit.

Certains commentaires reçus font part de cas où les mots d'un règlement provincial sont interprétés différemment des mêmes mots dans le règlement fédéral. Il s'agit là d'une différence dans l'application. Bien que ces cas soient rares, ils peuvent être assez ennuyeux.

Est-ce que la Loi peut faire davantage pour rehausser l'accord entre les paliers du gouvernement ?

D. Corrections au texte

Certaines parties de la Loi sont plus difficiles à comprendre parce que certaines phrases sont complexes, parce que les mots ne sont pas exactement équivalents entre les versions anglaises et françaises, ou parce qu'on y utilise des mots définis dans un sens qui diffère subtilement de la définition. Quelques fois, il faudra changer des mots à cause de références externes; par exemple lorsqu'on se réfère à une loi qui a changé de titre.

Plusieurs commentaires nous demandent de « regarder un mot » et chacun donne un niveau différent de renseignements. Il se peut qu'une centaine de mots soient revus mais nous pensons que la plupart ne changeront pas car une analyse similaire a été faite en 1992.

Nous ne donnons pas ici la liste des mots. Voici trois exemples :

D-1. Permis

Le mot « permis » est trompeur. Il donne l'impression qu'il faut demander la permission de se conformer à la *Loi sur le TMD*. Le permis est, en fait, une permission de faire entorse à la Loi. Il est donc faux, en général, de prétendre qu'on ne peut pas faire la demande ou transporter des marchandises dangereuses si on n'a pas de permis; on peut simplement le faire en conformité au Règlement. On propose

d'utiliser une expression qui ne contient pas le mot « permis », par exemple, « autorisation de non-conformité. »

De plus, puisque les « permis » décrivent des conditions qui assurent un niveau équivalent de sécurité publique, nous essayons de faciliter l'accès à l'information qu'ils contiennent. Ainsi, les personnes peuvent voir les permis qui existent et comprendre toutes les conditions qui s'y rattachent pour voir comment ces marchandises peuvent être transportées tout en offrant un niveau équivalent de sécurité.

Certains suggèrent que le système d'accès à l'information n'est pas convivial et que nous devrions essayer plus fort. La suggestion a été transmise au bureau approprié de la Direction générale du TMD.

Si on émet un permis en vertu de la Loi fédérale, est-ce que la loi provinciale continue de s'appliquer? Devrait-il y avoir des frais de demande de permis?

D-2. Plans d'intervention d'urgence (PIU)

Qui doit avoir un plan d'intervention d'urgence? Au sein de Transports Canada, la réponse semble claire. Elle l'était aussi lors des discussions au Parlement en 1991-1992.

La discussion touche une interprétation de certains détails qui se retrouvent dans l'application de la Loi et le Règlement, non pas une modification éventuelle de la *Loi sur le TMD*.

Cependant, selon les discussions qui auront lieu, il pourrait y avoir un effet sur le libellé de la loi.

D-3. Tous les mots définis à l'article 2 (et tous les mots utilisés dans la *Loi sur le TMD*)

Nous avons compilé une centaine de commentaires sur les définitions. Nous n'en faisons pas la liste ici. Il se peut qu'on dresse une liste séparée. On verra au printemps 2004.

E. Questions automatiques

À chaque fois qu'on révisé un texte législatif, on pose certaines questions, notamment : ce texte est-il encore utile, ses objectifs sont-ils encore valides, la

loi gêne-t-elle d'autres programmes, y a-t-il des dédoublements à enlever, la loi supporte-t-elle les priorités du gouvernement.

Nous ne savons pas d'avance quelles questions, s'il y en a, vont amener des modifications à la Loi pour lesquelles il faudra un Mémoire au Cabinet. Malgré cela, la politique de Transports Canada recommande de poser des questions similaires à celles auxquelles il faut répondre dans un Mémoire, et qui comprennent :

E-1. Impact sur l'environnement

Le programme sur le TMD contribue aux objectifs du gouvernement visant la protection de l'environnement. En particulier, nous devons éviter de créer des conflits avec les lois qui protègent l'environnement, tel que la *Loi sur la protection de l'environnement* (LCPE).

De plus, Transports Canada a des politiques sur la protection de l'environnement. Toute proposition soumise au ministre doit rencontrer les exigences ministérielles sur l'évaluation environnementale stratégique. Bien que nous soyons convaincus que la *Loi sur le TMD* n'a aucun impact négatif sur l'environnement, car la Loi n'exige pas d'activités routinières qui polluent, il nous faut considérer toute modification éventuelle à la lumière des exigences environnementales.

E-2. Impact sur le commerce et sur la compétitivité

La sécurité n'est pas gratuite. Dans un programme de sécurité publique, ce sujet est d'autant plus délicat que le coût est défrayé par un groupe (industrie) pour le bénéfice d'un autre groupe (public).

Le programme s'efforce de fournir un haut niveau de sécurité publique, pour un coût marginal relativement peu élevé en équipement, en outils et en renouvellement. De plus, la flexibilité dont on a doté les exigences font que les personnes qui sont forcées, par règlement, à « fournir » la sécurité, peuvent le faire de différentes façons tout en assurant le transport des marchandises dangereuses.

Il faut s'assurer que les modifications apportées ne viennent pas nuire au principe.

E-3. Impacts sur les relations fédérales-provinciales

Toute modification à la *Loi sur le TMD* doit tenir compte de la division des juridictions entre les niveaux de gouvernement. De plus, il faut s'assurer que la *Loi sur le TMD* continue de permettre au gouvernement fédéral de répondre à ses responsabilités et aux provinces et territoires de répondre aux leurs.

Enfin, puisque le programme sur le TMD a mené à un ensemble d'exigences très harmonisé, il faut s'assurer que les modifications ne viennent pas nuire à cette harmonisation intérieure.

E-4. Harmonisation et réciprocité entre les pays et les programmes

Il faut s'assurer que les modifications ne nuisent pas à l'efficacité du commerce international, ou ne viennent pas établir des barrières, sauf pour des raisons de sécurité publique. Ces modifications ne doivent pas empêcher le Canada de remplir ses obligations en vertu de traités ou d'ententes internationales, par exemple sur l'environnement.

Puisque le programme canadien sur le TMD est harmonisé avec ceux des autres pays ainsi qu'avec les programmes domestiques et internationaux, on pense qu'une modification à la *Loi sur le TMD* qui nuirait dans ce domaine viendrait aussi nuire au programme sur le TMD. Reste qu'il nous faudra vérifier explicitement.

E-5. Liens avec d'autres programmes

Il nous faudra analyser l'impact de toute modification à la *Loi sur le TMD* sur les autres programmes de Transports Canada, du gouvernement fédéral (par exemple le Code criminel) et des provinces. C'est à cette question qu'appartient les dédoublements et la double couverture qui veut dire deux lois couvrant la même activité mais d'un point de vue différent.

En général, on accepte que la *Loi sur le TMD* n'empêche pas d'autres lois de s'appliquer et que les autres lois ne peuvent pas empêcher la *Loi sur le TMD* de s'appliquer. Il se peut donc que plus qu'une loi s'applique à une activités régie par le TMD.

Au minimum, il ne faut pas créer de conflit légaux (où une personne doit faire une infraction à une loi

pour se conformer à une autre). Il faut aussi analyser les autres impacts possibles.

E-6. Liens avec les autres priorités du gouvernement

Les autres politiques du gouvernement sont annoncées habituellement dans le Discours du trône. Celles qui s'appliqueront aux modifications proposées à la *Loi sur le TMD*, seront connues plus tard. Au minimum, la liste des questions E-1 à E-5 s'applique.

E-7. Pertinence du programme

Cette question est normalement comprise dans celles qui précèdent (surtout E-6). Cependant, en 2004 le gouvernement a identifié six questions qui doivent servir de test de pertinence. Ces questions sont :

- Le programme sert-il toujours l'intérêt public?
- Est-ce un rôle légitime et nécessaire du gouvernement?
- Le présent rôle du fédéral est-il approprié?
- Y a-t-il des parties du programme qui pourraient être transférées à d'autres secteurs ou d'autres paliers de gouvernement?
- Peut-on rendre le programme plus efficace?
- Peut-on se permettre ce programme?

F. Questions en dehors de la révision

Nous avons mis de côté certains commentaires reçus parce que nous pensons qu'ils ne sont pas liés à la révision de la *Loi sur le TMD*. Si le commentaire touchait le règlement plutôt que la loi, il a été envoyé à la direction appropriée.

D'autres commentaires touchent d'autres lois ou règlements alors que d'autres encore ne visent pas la promotion de la sécurité publique.

Bien sûr, il ne s'agit là que de notre opinion. Si vous croyez que notre opinion doit être « ajustée » et que la question doit faire partie de la révision, alors dites-le nous.

F-1. Lignes directrices pour la mise en application du Règlement en langage clair.

F-2. Exigences quant à la prépublication des modifications au Règlement.

Dans la *Loi sur le TMD*, seul l'article 30 traite du sujet. Cependant, toute modification au *Règlement sur le TMD* doit passer par toutes les étapes imposées par d'autres lois et par les politiques du gouvernement qui déterminent des procédures assez détaillées.

F-3. Harmonisation avec les États-Unis :

La *Loi sur le TMD* donne déjà l'autorité suffisante pour reconnaître les exigences internationales et les exigences des autres pays lorsqu'il est avantageux de le faire. Cependant, voir E-4.

F-4. « Contraventions »

Devrait-on utiliser la *Loi sur les Contraventions* afin de pouvoir émettre des contraventions pour n'importe laquelle infraction contre la *Loi sur le TMD*? Nous croyons que cela est déjà possible. C'est donc une question de mise en application.

F-5. Indications trompeuses (article 6 de la Loi) :

Le Règlement indique clairement quand il faut obligatoirement afficher des indications. Cependant, il est plus vague quant aux situations où il est interdit de le faire. Par exemple, si un camion transporte plus de 500 kg de propane, il faut afficher les plaques appropriées. Si le camion ne transporte pas de propane du tout, il est clair que si les plaques ou un numéro UN sont affichées pour indiquer la présence de propane, ces indications sont trompeuses.

Entre les deux, il devrait y avoir une quantité « plancher » qui fait en sorte que l'indication peut devenir trompeuse. Est-ce 500 kg? 400 kg? 300 kg? ou 250 kg? Cela semble être une question de mise en application.

F-6. Les tunnels routiers :

Deux provinces ont déjà des exigences touchant le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels, le Québec et la Colombie-Britannique. Il ne semble pas y avoir un besoin de « corriger » la *Loi sur le TMD*.

Nombre d'appels

Technique	2 924
Règlement	1 503
Information	2 999
Autre	1 687
Total	9 113

Appels d'urgence 396

Source des appels d'urgence

Services d'incendie	55
Corps policiers	16
Contracteur Hazmat	10
Transporteurs	63
Utilisateurs	16
Producteurs	7
Gouvernement	16
Citoyens	13
Centre R.E.	5
Contrôle de l'empoisonnement	4
Hôpital	6
Autres	4



du 1er novembre 2003 au 29 février 2004

Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses

Classe 1 - Explosifs	2
Classe 2 - Gaz comprimés	74
Classe 3 - Liquides inflammables	47
Classe 4 - Solides inflammables	1
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	9
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	16
Classe 7 - Matières radioactives	2
Classe 8 - Matières corrosives	80
Classe 9 - Produits divers	4
NR - Non réglementées	29
Chargement mixte -	0
Inconnu -	13

Appels d'urgence par endroit

Colombie-Britannique	22
Alberta	38
Saskatchewan	2
Manitoba	6
Ontario	75
Québec	57
Nouveau-Brunswick	14
Nouvelle-Écosse	1
Île-du-Prince-Édouard	0
Terre-Neuve	0
Territoires du Nord-Ouest	0
Yukon	0
Nunavut	0
États-Unis	14
International	0

Appels d'urgence par modes de transport

Routier	46
Ferroviaire	61
Aérien	4
Maritime	3
Pipeline	0
Non transport	115
Multimodal	0

Le transport ferroviaire

par Julia Cloutier

Voici le dernier article d'une série de quatre portant sur l'histoire du programme concernant le transport des marchandises dangereuses par les différents modes de transport utilisés, soit les transports maritime, ferroviaire, aérien et routier.

À cette époque, le transport ferroviaire constituait une innovation technologique. Il permettrait sans doute d'accéder à des régions canadiennes auparavant inaccessibles au commerce. Les marchandises dangereuses emprunteraient ces voies de transport pour arriver à ces lieux éloignés. Les petites sociétés ferroviaires qui voyaient alors le jour pouvaient être tentées de s'en tenir, par souci d'économie, à des mesures de sécurité minimales à l'égard du transport des marchandises dangereuses. Fort heureusement, le trafic ferroviaire de l'époque n'était ni aussi dense ni aussi rapide que celui d'aujourd'hui et la quantité de marchandises transportées, pas aussi importante.

Voilà donc le contexte qui prévalait en 1873, année d'introduction de la première loi sur le transport ferroviaire et qui énonçait l'ensemble des règles de sécurité. La loi comportait des dispositions relatives au transport sécuritaire des marchandises dangereuses. La *Loi sur les chemins de fer* allait devenir la principale mesure législative du XX^e siècle dans ce secteur d'activités, sans pour autant être la seule disposition régissant le transport des marchandises dangereuses. En effet, les États-Unis avaient une influence importante sur la réglementation canadienne. La *United States Interstate Commerce Commission*, à la suite d'un accident ferroviaire survenu en 1906 en Pennsylvanie (mettant en cause des produits pétroliers), a resserré la réglementation du transport des marchandises dangereuses : les effets de ces mesures n'ont pas tardé à se faire sentir au Canada. Dans les années 20, le gouvernement américain a instauré le *Regulations for Explosives and other Dangerous Articles* (le règlement sur les explosifs et autres marchandises dangereuses). Les chemins de fer américains et canadiens étaient alors membres du *Association of American Railroads* (AAR). Pour assurer le bon déroulement des activités commerciales, les États-Unis ont instauré des normes (de l'entretien à l'essai des matériaux de revêtement en passant par leur fabrication) qui ont par la suite été adoptées par le Canada.

Vers le milieu des années 60, l'Ontario a été le théâtre d'un grave accident ferroviaire : le déraillement de vingt-huit wagons et le déversement d'environ cent cinquante mille gallons d'acide sulfurique. Le gouvernement fédéral a fait enquête et pris des mesures concrètes pour accroître le nombre d'inspecteurs et exiger la modification de certains types de soupapes. En 1968, le Parlement a transféré l'ensemble des pouvoirs de la

Commission des chemins de fer du Canada à la Commission canadienne des transports (CCT). En 1972, l'effectif de la division de la CCT affectée au transport des marchandises dangereuses se résumait à deux employés et un inspecteur sur le terrain.

La CCT a assumé des rôles multiples tant dans les domaines de la réglementation, de l'application réglementaire, de l'enquête d'accidents et de la formulation de recommandations. De plus, la CCT a assuré la surveillance des activités ferroviaires et d'autres modes de transport en raison des fréquents transferts de marchandises dangereuses à des wagons plats. Ce processus contenait les germes de Canutec (les formulaires d'interventions d'urgence qui contenaient des informations pertinentes en cas d'accident, notamment les noms et types de produits en passant par les personnes à joindre et les mesures à prendre dans l'éventualité d'un déversement). Le transport ferroviaire des marchandises dangereuses devait satisfaire aux exigences énoncées dans le règlement sur le transport des marchandises dangereuses de la CCT.

Les pouvoirs de la CCT émanaient du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* par chemin de fer. La loi canadienne régissant le transport des marchandises dangereuses était à peu près identique à la loi américaine, ce qui favoriserait la surveillance des activités accrues du secteur ferroviaire (et en particulier du transport des marchandises dangereuses) qui supposaient de fréquents déplacements transfrontaliers. Le Canada fabriquait alors de plus en plus de produits qui contenaient des marchandises dangereuses.

Une telle situation pouvait influencer de façon marquante sur les dispositions législatives régissant les marchandises dangereuses. L'éventail des responsabilités de la CCT posait un problème de plus en plus préoccupant. Les spécialistes estimaient qu'il y avait de fortes probabilités que la CCT ne décèle pas la présence de certains risques. La CCT réglementait les types de wagons, enquêtait sur les accidents et formulait des recommandations pour prévenir les accidents. Parallèlement, certains intervenants du secteur pouvaient se trouver dans une situation de conflits d'intérêts, mais cela ne semblait pas être une source immédiate de préoccupation pour la majorité. C'est que, d'une part, les intervenants estimaient leurs activités conformes à la réglementation et croyaient exercer leur autorité de façon acceptable et, d'autre part, le transport des marchandises dangereuses ne représentait

pas un enjeu public. En effet, l'ensemble de la population accordait peu d'attention aux dispositions législatives qui régissaient la manipulation et le transport ferroviaire des marchandises dangereuses.

Pourtant, des comités créés par Transports Canada tentaient de répondre aux préoccupations de différents groupes d'intérêts qui s'intéressaient de près à cette question. Ces comités avaient comme mandat d'analyser les mesures pour remanier le réseau de transport. L'évolution de plus en plus divergente des modes de transport routier et ferroviaire a incité les spécialistes à réévaluer le secteur du transport des marchandises dangereuses. Durant cette période, les modes de transport ferroviaire et routier relevaient respectivement du gouvernement fédéral et de chacune des provinces. La CCT réglementait de façon uniforme le transport des marchandises dangereuses. Cela n'avait pas été réalisé dans les années 70, où l'on avait des priorités différentes et un personnel plus réduit. Chacune des régions avait sa réglementation du transport routier par camion qui pouvait être plus ou moins serrée selon la destination des marchandises. De plus, on relevait des écarts dans la réglementation des modes de transport aérien et maritime. Il fallait donc se doter d'une réglementation uniforme. Cette entreprise, qui au départ visait l'élaboration de dispositions législatives pour le transport routier des marchandises dangereuses analogues à celles en place pour les autres modes de transport, avait pris des proportions plus vastes.

La nouvelle loi engloberait tous les modes de transport. La *Loi de 1980 sur le transport des marchandises dangereuses* régit dorénavant le transport ferroviaire des marchandises dangereuses; elle répondait ainsi à la nécessité de coordonner les activités concurrentes des modes de transport routier et ferroviaire. La Loi tenait compte des nouveaux besoins, notamment l'évolution du secteur industriel et l'intérêt croissant de la population à l'égard de la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Puis, le 10 novembre 1979, près de Mississauga, vingt-quatre wagons dérailent : onze d'entre eux contiennent du propane, quatre de la soude caustique, trois du styrène, trois du toluène, deux de la fibre de verre et un du chlore gazeux. L'incendie des wagons-citernes de propane sévit pendant plusieurs jours. Mais il y a plus grave. On a dû évacuer deux cent quarante mille habitants qui risquaient d'être exposés au nuage vert de chlore gazeux qui se dirigeait vers les zones résidentielles. La population devenait maintenant consciente de la réalité des dangers rattachés aux marchandises dangereuses. Les parlementaires n'ont eu aucun mal à s'entendre sur la nécessité de resserrer la réglementation dans ce domaine. Une seule loi régirait le transport de marchandises dangereuses peu importe le mode de transport utilisé.

On a affirmé que le déraillement survenu à Mississauga avait motivé l'établissement de la *Loi de 1980 sur le transport des marchandises dangereuses*. Cette allégation n'est pas fondée. Le Parlement aurait sans nul doute fini par adopter une telle loi. Il est vrai que l'accident a influé sur la rapidité du processus parlementaire : la loi a été promulguée en un temps record. Elle marque le début d'une ère de conscientisation de la population canadienne aux enjeux liés à la sécurité du transport des marchandises dangereuses.

Par la suite, le Parlement édicte la *Loi sur les transports nationaux* qui entraîne la dissolution de la CCT et le transfert de certaines de ses responsabilités par voie législative à Transports Canada (en particulier celle de la création de règlements liés au transport des marchandises dangereuses) et d'autres de ses pouvoirs à l'Office des transports du Canada. En vertu de la *Loi sur le bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Bureau de la sécurité des transports pouvait enquêter sur les accidents ferroviaires et formuler des recommandations concernant la prise de mesures de sécurité supplémentaires et la prévention d'accidents éventuels (Transports Canada a parfois apporté des changements nécessaires à sa réglementation à la suite des recommandations du Bureau de la sécurité des transports). La *Loi sur les chemins de fer* a longtemps régi le transport ferroviaire au Canada. En 1989, elle a été remplacée par la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, mieux adaptée aux objectifs de la politique nationale de transport ferroviaire. En vertu de la nouvelle loi, le ministre des Transports peut assurer la conformité des entreprises ferroviaires visées par les lois et règlements fédéraux aux exigences en matière de sécurité.

Plus récemment, on a procédé à la révision de la *Loi de 1980 sur le transport des marchandises dangereuses*. En effet, la Loi comportait des lacunes évidentes et ne s'appliquait pas à toutes les marchandises dangereuses. En 1992, on a apporté des modifications à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (ces changements ont toutefois été moins importants que ceux apportés précédemment).

Le transport ferroviaire des marchandises dangereuses date de l'avènement même de ce mode de transport. Au début, les autorités gouvernementales ont voté des lois visant la prévention des accidents graves comme ceux de Mississauga. Dans un contexte d'utilisation croissante des marchandises dangereuses, il a fallu modifier la Loi afin qu'elle réponde mieux aux préoccupations de la population à l'égard de la sécurité du réseau de transport de ces marchandises.

Pour toute question ou commentaire au sujet de cet article, nous vous invitons à communiquer avec Edgar Ladouceur, directeur, Conformité et intervention, par courriel au ladouce@tc.gc.ca ou encore par téléphone au 613 998-6540.

Transport de certaines marchandises dangereuses identifiées comme des déchets

par Stéphane Garneau

Le nouveau *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) est entré en vigueur le 15 août 2002 et a amené des changements pour les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses identifiées comme des déchets. Le Règlement ne fournit plus, à l'annexe 1, une liste séparée de déchets particuliers bien que certaines substances, le plus souvent des déchets (par ex. UN2315 BIPHÉNYLES POLYCHLORÉS - BPC, classe 9, groupe d'emballage II), fassent encore partie de la liste des marchandises dangereuses. Les marchandises dangereuses, qu'elles soient ou non destinées à être éliminées, recyclées ou utilisées, sont généralement traitées de la même façon, comme ce doit être le cas, puisque les risques sont les mêmes.

Un autre changement important est l'obligation d'emballer les marchandises dangereuses des classes 3, 4, 6.1, 8 et 9 en vue de leur transport dans de petits contenants normalisés UN (450 litres ou moins) ou dans de grands récipients pour vrac (GRV) de l'ONU. Le RTMD fait référence aux normes de sécurité fondées sur les recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (le livre orange) pour ce qui est des prescriptions d'emballage. Les petits contenants normalisés et les GRV sont ainsi désignés collectivement sous l'appellation « les emballages de l'ONU ».

De même, les normes régissant l'emballage des marchandises dangereuses dans des citernes routières et des véhicules ferroviaires ont été mises à jour, mais ces mises à jour ne constituent pas un changement important pour le transport de déchets appartenant à la classe 9 enfermés dans de grands contenants (de plus de 450 litres). On vous invite à consulter les normes pour connaître les exigences détaillées applicables à toutes les classes de marchandises dangereuses.

Le tableau des marchandises dangereuses contient deux entrées qui présentent un intérêt spécial pour ceux qui recueillent et remorquent des déchets : il s'agit des entrées de la classe 9 UN3082, MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, LIQUIDE, N.S.A., et UN3077, MATIÈRE DANGEREUSE DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT, SOLIDE, N.S.A. Ces marchandises dangereuses sont le plus souvent des déchets contaminés par une ou plusieurs substances considérées comme nocives pour l'environnement. L'article 2.43 du RTMD renferme les noms de certains polluants et la concentration à laquelle les autorités seraient amenées à réglementer ces substances comme des marchandises dangereuses dans le transport. Il faut souligner que seules les marchandises destinées à l'élimination doivent être classées comme dangereuses. Les mêmes substances ou mélanges ne

doivent pas être classés comme dangereux lorsqu'ils constituent des déchets destinés au recyclage ou des produits que l'on compte vendre ou utiliser à moins qu'ils rencontrent les critères d'inclusion d'une ou plusieurs des classes 1 à 8.

Il y a cependant des cas où des substances comme ces MATIÈRES DANGEREUSES DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT sont réglementées comme des « marchandises dangereuses » en vertu d'un règlement établi pour un mode de transport donné (par ex. le Code IMDG pour le transport maritime). Si, après la portion maritime de son transport, un tel envoi est ensuite transporté par la route, le conteneur ou la citerne peut continuer d'afficher une étiquette ou plaque de la classe 9 ou être accompagné des documents d'expédition identifiant les substances comme des marchandises dangereuses. Les expéditeurs doivent également savoir que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD) précise à l'article 42 que, à défaut de preuve du contraire, de telles substances doivent être considérées comme des « marchandises dangereuses » s'il y a sur le récipient une indication de danger indiquant la présence de marchandises dangereuses ou si l'envoi est accompagné d'un document réglementaire précisant que le contenu est constitué de « marchandises dangereuses ». À moins que les indications de danger « danger » ne soient enlevées et que les documents d'expédition ne soient modifiés, l'envoi doit aussi être transporté par la route en tant que « marchandises dangereuses ».

De même, il peut arriver que des déchets dangereux destinés au recyclage soient accompagnés d'un manifeste mentionnant que la substance est l'une des MATIÈRES DANGEREUSES DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT. Cette situation se produit lorsqu'un règlement, comme le *Règlement sur les mouvements interprovinciaux des déchets dangereux* établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, l'exige. Dans un tel cas, l'expéditeur pourrait vouloir préciser dans le document d'expédition que l'envoi ne consiste pas en des marchandises dangereuses en vertu de la *Loi sur le TMD*, mais que les marchandises sont considérées comme des MATIÈRES DANGEREUSES DU POINT DE VUE DE L'ENVIRONNEMENT à cause d'un règlement autre que le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Les prescriptions d'emballage qui s'appliquent aux marchandises dangereuses se trouvent dans l'article 5 du RTMD. Pour le transport par route dans de grands contenants, l'expéditeur a le choix entre deux normes de sécurité auxquelles le RTMD fait référence. Dans le cas d'un récipient portatif comme un GRV souple (un supersac), une

caisse à claire-voie ou un bac, l'expéditeur doit se référer à la norme CAN/CGSB-43.146-2002, « *Conception, fabrication et utilisation de grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses* ». La question des citernes amovibles est abordée dans la norme CAN/CSA B621-98, « *Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles, des citernes compartimentées et des conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9* ». Seule la norme CSA B621-98 s'applique dans le cas d'une citerne montée en permanence sur le châssis d'un camion ou d'une remorque (citernes routières).

Pour le transport par voie ferrée, on peut se servir de la norme CAN/CGSB-43.147-2002, « *Construction, modification, qualification, entretien, sélection et utilisation des contenants pour la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer* » de même que de la norme CGSB 43.146-2002 mentionnée ci-dessus.

La norme CSA B621-98 autorise le transport par route des marchandises dangereuses de la classe 9, telles que les UN2315, UN3082 et UN3077 mentionnées plus haut, dans de grands contenants non normalisés qui satisfont aux exigences générales aussi bien du RTMD que de la partie 4 de la norme. Cela signifie qu'on n'exige pas l'utilisation de « citernes certifiées » comme les TC 406, TC 407, TC 412 ou TC 423 pour le transport de ces marchandises dangereuses.

Les petits contenants nécessaires pour transporter ces substances de la classe 9 doivent être des « emballages de l'ONU ». Un certain nombre de permis de niveau de sécurité équivalent ont été délivrés pour permettre l'utilisation d'emballages non certifiés quand les circonstances le justifient. La partie 14 du RTMD fixe les conditions pour les demandes de permis.

Cet article résume les exigences applicables à un nombre limité de substances. Référez-vous toujours au Règlement et aux normes de sécurité pour obtenir des détails sur les exigences pouvant s'appliquer à votre situation. Certains liens et certaines sources concernant les normes sont fournis ci-dessous. Les normes de sécurité sont des documents consensuels préparés dans le cadre du Système national de normes (SNN) du Canada; votre participation à leur élaboration sera toujours bien accueillie.

RTMD : « www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm »

CSA B621-98 : *CSA International* 1 800 463-6727,
« www.csa.ca »

CGSB 43.146-2002 et 43.147-2002 : *Office des normes générales du Canada* 1 800 665-2472,
« www.pwgsc.gc.ca/cgsb »

Utilisation du méthanol dans des camions-citernes et des appareils de ravitaillement d'avion qui transportent du carburant aviation

par Lorne Wedge

La présente annonce vise à partager avec l'industrie une leçon que nous avons tirée récemment à la suite d'une série de tests et d'inspections CSA B620 effectués sur un appareil de ravitaillement d'avion.

Il a été porté à notre attention que certains fournisseurs de services qui réalisent le test hydraulique CSA B620-98 sur des citernes peuvent utiliser, particulièrement en hiver, du méthanol comme dégivreur pour empêcher la formation de glace et le gel des valves après le test. Toutefois, le méthanol n'est approuvé comme additif pour aucun carburant aviation. En effet, des recherches approfondies ont révélé que, lorsque le méthanol est ajouté au carburant aviation, il peut en extraire l'additif antigivre du circuit de carburant (AACC). Bien qu'il ne gèle pas, le mélange méthanol-AACC peut toutefois devenir très visqueux par temps froid. Par ailleurs, l'effet du mélange méthanol-AACC sur le système de filtration des avions est encore inconnu.

Nous tenons à rappeler aux fournisseurs de services de l'industrie qui travaillent sur des appareils de ravitaillement d'avion de ne jamais utiliser de méthanol en conjugaison avec le carburant aviation.

Pour de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec M. Lorne Wedge au 416 218-7232 ou par courriel à l'adresse suivante : r.lorne.wedge@esso.ca

Objet : Invitation à commenter sur le projet de guide d'application de la réglementation G-314, Mise en oeuvre des programmes de radioprotection des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires de matières radioactives

par Albert Thibert

Tel qu'annoncé dans le dernier bulletin de nouvelles à l'automne 2003, la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) tient à vous informer de la publication du projet de guide G-314, *Mise en oeuvre des programmes de radioprotection des expéditeurs, des transporteurs et des destinataires de matières radioactives* pour une période d'essai, aux fins d'examen public et une période de commentaires d'un an.

Le projet de guide d'application de la réglementation a pour objectif d'aider les expéditeurs, les transporteurs et les destinataires de matières radioactives à mettre en oeuvre, pour le **1^{er} juin 2004**, un programme de radioprotection conforme aux exigences réglementaires et à l'objet de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*. Le guide proposé sera particulièrement utile aux transporteurs qui sont réglementés par la Commission canadienne de sûreté nucléaire, mais qui ne détiennent pas de permis. Les expéditeurs, les transporteurs et les destinataires, qui possèdent un permis de la CCSN, sont inclus dans le programme de radioprotection mis en oeuvre par le biais du processus d'autorisation de la CCSN.

Commentaires

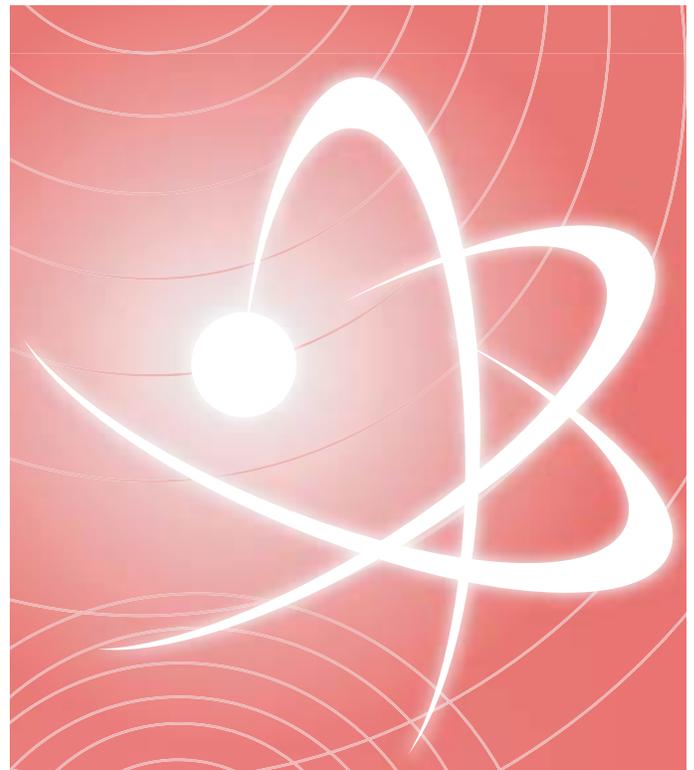
La CCSN invite les intervenants touchés et parties intéressées qui désirent contribuer à l'amélioration du projet de guide à lui faire part de leurs commentaires, par écrit, tant sur la teneur du document que sur son utilité. Le projet de guide est publié pour une période de consultation publique et une période d'essai d'un an.

Veillez envoyer vos commentaires par la poste ou par courriel aux coordonnées ci-dessous d'ici le

31 mars 2005 et y indiquer le numéro de dossier 1-8-8-314. La CCSN tiendra compte de tous les commentaires reçus pour finaliser le guide. Les commentaires sont assujettis aux dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information*.

Pour se procurer le document

Le présent document et d'autres guides similaires sont disponibles sur le site Web de la CCSN à « www.suretenucleaire.gc.ca ». On peut également en commander un exemplaire, en français ou en anglais, en communiquant par courriel à l'adresse suivante : consultation@cnsccsn.gc.ca.



Transport routier du carburant diesel et de l'huile de chauffe dans des citernes non normalisées

par David Lamarche

Le carburant diesel et l'huile de chauffe pourront être transportés jusqu'au 1^{er} janvier 2010 dans des citernes non normalisées de plus de 450 litres, conformément à l'exigence spécifique 5(b) de la norme B621-98 de l'Association canadienne de normalisation (CSA). Pour être admissible en vertu de l'exigence particulière 5(b), la citerne doit faire l'objet d'une inspection et d'un examen annuels (veuillez consulter l'article 8.4 de la norme CAN/CSA B621-98, exigence particulière 5(b) ainsi que les articles 5.6.13 et 8 de la norme CAN/CSA B620-98 pour les exigences relatives à l'inspection et à l'examen).

En décembre 2002, un permis de niveau équivalent de sécurité (numéro de permis SH 6216) a été émis, prolongeant ainsi de deux ans l'utilisation des contenants existants de 5 000 litres ou moins en vertu de l'exigence particulière 5(b) de la norme CAN/CSA B621-98. Pour plus de renseignements sur le permis, veuillez consulter l'article « Deux années de plus pour le transport du carburant diesel dans les citernes amovibles non normalisées », de l'édition du Bulletin de nouvelles Hiver 2002-2003 sur le TMD, disponible à l'adresse Internet suivante : « <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/hiver2002-2003.htm> ». Toute citerne amovible non normalisée de plus de 450 litres utilisée pour le transport du carburant diesel ou de l'huile de chauffe doit faire l'objet d'une inspection et d'un examen pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2005, et doit par la suite être inspectée et examinée annuellement jusqu'au 1^{er} janvier 2010. À partir de cette date, les citernes non normalisées de plus de 450 litres ne pourront plus être utilisées pour le transport du carburant diesel ou de l'huile de chauffe.

Selon la norme CAN/CSA B620-98, l'inspection et l'examen des citernes de spécification TC 406/306 nécessaires à la satisfaction de l'exigence particulière 5(b) CAN/CSA B621-98 doivent être effectuées par une installation inscrite auprès de Transports Canada. La liste des installations inscrites est disponible sur le site Web de TC à l'adresse suivante : « http://www.tc.gc.ca/tmd/info/moc/tank/tankform_f.htm ». Plusieurs des installations inscrites possèdent des groupes mobiles et peuvent mener des inspections et effectuer des examens sur le terrain : vous n'avez donc pas nécessairement besoin d'apporter votre citerne amovible à l'installation pour la faire inspecter et examiner. De plus, les citernes n'ont pas besoin d'être vides au moment de l'inspection ou de l'examen dépendant de la méthode d'examen employée.

Les propriétaires de parcs de citernes peuvent s'inscrire en tant qu'installation d'inspection et d'examen en vertu de la norme CAN/CSA B620-98. Les exigences d'inscription sont décrites à l'article 9 et à l'annexe B de la norme CAN/CSA B620-98. Étant donné qu'un fichier complet doit être présenté pour l'inscription en tant qu'installation auprès de Transports Canada, on encourage les postulants potentiels à entamer le processus d'inscription assez tôt.

Un résumé des exigences réglementaires relatives au transport du carburant diesel dans les citernes amovibles est affiché sur le site Web de Transports Canada à l'adresse suivante : « <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin/ete2002.htm> ». Si vous avez des questions à ce sujet, veuillez communiquer avec Kevin Green au 613 998-5270 ou avec David Lamarche au 613 993-5022.

Événements à retenir...

Réunion du groupe de travail fédéral-provincial/territorial sur le transport des marchandises dangereuses

Le 9 juin 2004
Ottawa (Ontario)

Réunion du comité consultatif sur les politiques relatives au transport des marchandises dangereuses

Le 10 juin 2004
Ottawa (Ontario)

Conférence du TMD 2004 : Qu'avons-nous appris? Vers où nous dirigeons-nous?

Le 8 et 9 novembre 2004
Marriott Hotel, Ottawa

Marque d'admissibilité au transport aérien – Additif N° 2 - IT, OACI 2003/2004

Introduction

Cet avis fournit de l'information concernant la Marque d'admissibilité au transport aérien, tel que stipulé dans l'Additif N° 2 de l'édition 2003/2004 des IT, OACI et apparaissant à la partie 5;2.4.12 et s'adresse principalement aux expéditeurs, aux groupeurs et aux exploitants aériens.

Texte réglementaire

- **Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD)**

Le paragraphe 12.1(1) du RTMD stipule « Toute personne qui manutentionne, demande le transport ou transporte des marchandises dangereuses par aéronef entre le Canada et un autre pays doit le faire conformément aux Instructions techniques de l'OACI... »

- **Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale, 2003/2004 (IT, OACI)**

La partie 5;2.4.12 – Marque d'admissibilité au transport aérien stipule :

« À compter du 1^{er} janvier 2004, les emballages, y compris les emballages de quantités limitées de marchandises dangereuses, doivent porter une marque indiquant que l'expéditeur a déterminé qu'ils satisfont aux exigences applicables au transport aérien... »

- **Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale, 2003/2004 (IT, OACI), Additif No 2 publié le 19 décembre 2003 Doc 9284-AN/905- 2003/2004**

L'Additif modifie les dispositions des IT, OACI suivantes qui régissent l'utilisation de la Marque d'admissibilité au transport aérien :

Partie 5– Responsabilités de l'expéditeur

La partie 5;2.4.12 est modifiée comme suit :

« Les colis, y compris les emballages de quantités limitées de marchandises dangereuses, peuvent porter une marque indiquant que l'expéditeur a déterminé qu'ils satisfont aux exigences applicables au transport aérien. Si la marque est apposée, les prescriptions suivantes doivent être respectées. La marque doit être apposée comme il est prescrit en 2.2 et figurer à côté des marques exigées en 2.4.1. La marque doit être durable et lisible et sa taille par rapport au colis doit la rendre facile à voir. La marque doit comprendre le symbole ci-dessous, qui représente la silhouette d'un avion dans un cercle et peut porter l'inscription « Peut être transporté par voie aérienne ».



Partie 2 – Classification

La partie 2;7.9.7 qui concerne la Marque d'admissibilité au transport aérien de colis exceptés de matières radioactives est supprimée.

Partie 4 – Instructions d’emballage

Le chapitre 4;8 – Instruction d’emballage 650, Dispositions générales, troisième paragraphe, est modifié comme suit :

« Pour le transport, chaque colis doit porter sous une forme claire et durable la mention « ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC ». Lorsqu’une lettre de transport aérien a été émise, elle doit contenir les mots « ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC ». Chaque colis peut aussi porter une marque indiquant que l’expéditeur a déterminé que l’emballage satisfait aux exigences applicables au transport aérien, selon les indications de 2.4.12 de la partie 5. La marque doit être placée à côté des mots « ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC ».

Le chapitre 4;11, Instruction d’emballage 910, sous-alinéa m), est modifié comme suit :

« Les colis peuvent porter une marque indiquant que l’expéditeur a déterminé que l’emballage satisfait aux exigences applicables au transport aérien; la marque doit être conforme aux prescriptions de 2.4.12 de la partie 5 ».

Position de Transports Canada

Où le RTMD demande la conformité avec les IT, OACI 2003/2004 nous voulons dire :

- la version du RTMD en date du 17 décembre, 2003, SOR 2003-400, qui accepte en plus la conformité avec,
- les IT, OACI 2003/2004 telles que modifiées par l’Additif No 2 aux IT, OACI publiées le 19 décembre, 2003 Doc 9284-AN905-2003/2004 s’appliquant aux modifications ayant un impact sur la Marque d’admissibilité au transport aérien.

Si vous désirez obtenir à l’avance les modifications proposées dans l’édition 2005/2006 des IT, OACI, veuillez communiquer avec les bureaux mentionnés ci-bas.

Région de l’Atlantique :506 851-7247

Région du Québec :418 640-2796 ou
514 633-2838

Région de l’Ontario :416 952-0000

Région des Prairies et
du Nord :780 495-5278

Région du Pacifique :604 666-5655

Inspection des entreprises
de transport aérien :514 633-3116

Ou visitez le site Web :

« www.tc.gc.ca/aviationcivile/commerce/marchandisesdangereuses »