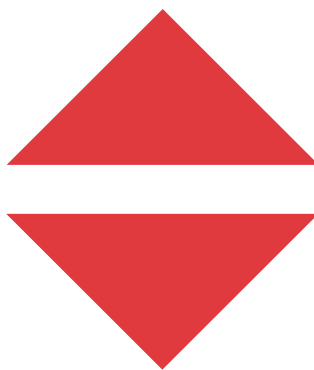


Marchandises
dangereuses



Nouvelles

ISSN 0828-5039
TP 2711 F

HIVER 2001-2002 Vol. 21 N° 2

N° de l'entente 1786407

2002
Entrée en
vigueur du
Règlement en
langage clair



Transports Canada / Transport Canada



Canada 

Sommaire

• Éditorial	3	• Statistiques de CANUTEC	18
• On fera bientôt respecter les exigences liées au programme de radioprotection	3	• Congrès sur le transport des marchandises dangereuses – Un grand succès	19
En vedette		• NFPA 1600 – Nouvelle norme portant sur l'établissement de plans antisinistres, de la gestion des mesures d'urgence et de la planification de la continuité opérationnelle	20
• Le règlement en langage clair du TMD L'emballage et les grands récipients pour vrac (GRV)	4	• Transport maritime	22
• Championnat 2001 des inspecteurs de l'Amérique du Nord	5	• Vous commercialisez des produits chimiques au Canada ?	23
• Le règlement en langage clair et le transport des marchandises dangereuses par voie aérienne	6	• Demande de communications Symposium international sur la protection des citernes contenant des matières dangereuses durant un incendie	24
• Le Canadien national (CN) décerne des prix de la manutention sécuritaire aux expéditeurs	8		
• Étude sur les récipients qui transitent au Port de Montréal	10		

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. Cette publication est aussi disponible sur notre site Web au <http://www.tc.gc.ca/tmd/bulletin.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
KIA 0N5**

Rédactrice en chef
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 :

- Marisa Devine - Commission canadienne de sûreté nucléaire
- Dave Westman - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
- Louis Trépanier - Direction de la Conformité et interventions, Direction générale du TMD
- Roger Lessard - Normes, marchandises dangereuses, Aviation
- Josée Chabot - Direction de la recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
- Jennifer Sully - Étudiante d'été de l'Université
- Julia Cloutier - Étudiante d'été de l'Université

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)

Lois 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) 998-1834

Télécopieur : (613) 993-5925 et 952-1340 (joubasi@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) 973-1868 Télécopieur : (416) 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

Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada

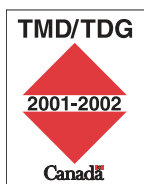
Adresse du site Web

www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

Éditorial

Soyez les bienvenus au premier numéro de l'année 2002 de notre Bulletin de nouvelles. Permettez-moi d'en profiter pour vous transmettre, lecteurs et lectrices, mes meilleurs vœux pour l'année qui vient de commencer.

Comme vous le savez, l'année passée a été des plus productives, et marquée notamment par la publication du nouveau RTMD en langage clair dans la *Gazette du Canada*, Partie II. Le processus de réécriture a pris davantage de temps que prévu, mais je suis certaine que vous reconnaîtrez que ce délai en valait la peine.



Le nouveau règlement entrera en vigueur le 15 août 2002, ce qui signifie que tous les intervenants concernés devront s'y préparer d'ici cette date. Pour obtenir plus de détails à ce sujet, nous vous suggérons de consulter notre site Web à <http://www.tc.gc.ca/tmd/>

menu.htm. Pour du soutien informatif, cliquez sur le lien « L'interprétation du règlement ». Son contenu vise à donner des réponses aux questions que vous vous posez et à éclaircir le sens de certaines dispositions. Vous pouvez également laisser un message au numéro sans frais suivant : 1 888 758-9999. Il est dédié aux informations sur le sujet, et quelqu'un vous rappellera. Nous sommes également à mettre sur pied des réunions de sensibilisation dans les cinq régions de Transports Canada. Vous trouverez à la page 8 et sur notre site Web de plus amples informations sur ce sujet.

De plus, le premier amendement au nouveau règlement va être publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I et vous serez invités à nous faire parvenir vos commentaires sur l'amendement proposé. Consultez le site Web de temps à autre pour obtenir plus de détails.

Dans ce numéro de notre bulletin, vous trouverez des articles informatifs sur le nouveau règlement et sur d'autres sujets d'intérêt. N'oubliez pas de jeter un coup d'œil à la page 24 – nous y invitons les intéressés à soumettre des textes en vue du *Symposium international sur la protection des citernes contenant des matières dangereuses durant un incendie* qui se tiendra à Ottawa du 22 au 23 octobre 2002.

Comme vous le voyez, l'année 2002 nous réserve de nouveaux défis au moment où nous attendons avec impatience l'entrée en vigueur du nouveau RTMD en langage clair. Comme toujours, nous vous invitons à nous faire connaître votre opinion et à nous envoyer vos commentaires ainsi que vos suggestions d'articles sur des sujets que vous aimeriez nous voir aborder.

Bonne lecture!

Renée Major

On fera bientôt respecter les exigences liées au programme de radioprotection

par Marisa Devine

Le 31 mai 2000, la réglementation sur le transport de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, soit le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires* (RETSN) prévu par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, est entrée en vigueur. Ce règlement prescrit une nouvelle exigence, soit l'adoption d'un programme de radioprotection pour les travailleurs du transport. En effet, l'article 18 du RETSN exige des transporteurs, des expéditeurs et des destinataires le maintien et l'application d'un programme de radioprotection écrit pour le transport de substances radioactives. Toutefois, cette prescription est sous réserve d'une exemption temporaire qui reportera sa date d'entrée en vigueur au 1^{er} juin 2002.

À compter du 1^{er} juin 2002, il incombera aux employeurs de travailleurs du transport de posséder un programme de radioprotection. Le programme devra comporter des mécanismes de contrôle opérationnels pour minimiser les expositions aux radiations et pour faire en sorte que l'on n'excédera pas ces limites pour le public et les travailleurs du transport. Selon l'exposition possible liée à l'activité de transport, il faudra adopter une démarche graduée et des efforts qui tiennent compte de la plausibilité et de la magnitude de l'exposition. La surveillance du niveau d'exposition chez certains travailleurs pourrait se révéler nécessaire. S'il est probable que le travailleur est exposé à un niveau de radiation supérieur à la limite prescrite pour le grand public, il faudra le désigner comme travailleur du secteur nucléaire.

Pour obtenir plus de renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec M. Sylvain Faille de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, Section des transports au numéro (613) 995-2476 ou par courriel au failles@cnsccsn.gc.ca

EN VEDETTE



Le règlement en langage clair du TMD L'emballage et les grands récipients pour vrac (GRV)

par Dave Westman

Faites-vous l'expédition de matières de la **classe 3** (liquides inflammables), **classe 4** (solides inflammables; matières sujettes à l'inflammation spontanée; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables), **classe 5** (substances comburantes et peroxydes organiques), **classe 6.1** (matières toxiques), **classe 8** (matières corrosives) ou de la **classe 9** (autres matières réglementées) par route, rail, et en transport maritime intérieur ?

On a apporté des changements au règlement qui régit l'emballage et les GRV utilisés pour le transport des matières précitées suivant les modifications au règlement en langage clair du TMD. Les nouvelles exigences ne s'appliquent toutefois pas aux « Cas spéciaux » (veuillez vous reporter à la partie 1 du nouveau règlement). Voici quelques faits saillants :

Petits contenants (<= 450 L)

- À compter de 2003, tous les petits contenants utilisés pour y placer des marchandises dangereuses incluses dans les classes précitées devront être conformes aux normes UN (se reporter au paragraphe 5.12(1) du nouveau règlement);
- À compter de 2003, il sera interdit de transporter des marchandises dans des fûts en plastique d'une capacité de plus de 150 L, à moins que ceux-ci ne soient remis à neuf (se reporter au paragraphe 5.12(2) du nouveau règlement);
- Les contenants d'essence d'un volume égal ou inférieur à 30 L sur lesquels on a apposé l'inscription « quantité limitée » seront exemptés du règlement (se reporter aux paragraphes 1.17(1) et (2) du nouveau règlement);
- Les petits contenants qui servent au transport du combustible à diesel ne seront pas soumis aux exigences du règlement TMD (se reporter à l'article 1.33 du nouveau règlement).

Les contenants conformes aux normes UN doivent respecter les exigences de la norme CAN/CGSB 43.150-97 « Exigences de rendement des emballages destinés au transport des marchandises dangereuses » ou de la norme CAN/CGSB 43.146 « Grands récipients pour vrac destinés



au transport des matières dangereuses ». Vous pouvez en obtenir des copies en communiquant avec l'Office des normes générales du Canada au numéro 1 800 665-2472.

Grands contenants (> 450 L <= 3 000 L)

- À compter de 2003, les grands contenants amovibles utilisés pour le transport du combustible à diesel devront respecter les exigences énoncées dans le règlement ainsi que dans la norme CAN/CGSB 43.146 « Grands récipients pour vrac pour le transport des matières dangereuses » (article 5.15 du nouveau règlement).

Grands récipients pour vrac amovibles (citernes de ravitaillement portatives ou réservoirs amovibles)

En vertu du nouveau règlement, les grands contenants amovibles utilisés pour le transport des produits pétroliers (le carburant diesel, l'essence, le carburant d'avion, le naphte et le kérosène) devront être conformes à la norme CAN/CGSB 43.146 « Grands récipients pour vrac pour le transport des matières dangereuses ».

Il est à noter que la norme actuelle CAN/CGSB 43.146 ne régit pas expressément l'utilisation des contenants fixés à un véhicule, notamment les citernes de ravitaillement portatives. On prévoit incessamment la publication de la norme révisée qui instaurera des exigences pour la conception, la fabrication et l'utilisation des grandes citernes de ravitaillement portatives (qui répondent à l'appellation « GRV amovible » dans la norme révisée). Transports Canada proposera l'adoption de la version révisée de la norme CAN/CGSB 43.146.

En vertu de la norme révisée, les GRV portatifs utilisés pour le transport des produits pétroliers devront :

- être fabriqués en acier ou en aluminium selon la norme UN pertinente aux GRV portatifs;
- avoir un chargement inférieur ou égale à 95 % de leur volume interne;
- reposer au sol durant les opérations de chargement et de déchargement;
- à compter de janvier 2003, avoir été inspectés au cours des cinq dernières années à une installation inscrite de Transports Canada.

Les exigences d'essai particulières à la norme UN pertinente aux GRV portatifs s'ajoutent à celles de la norme UN afférente aux GRV en acier ou en aluminium. Des dispositions autorisent cependant l'utilisation d'autres types de contenants :

- les citernes portatives conformes aux spécifications TC, CTC ou DOT 57, les GRV codés 31A construits avant

2003 ou encore les GRV codés UN 31B GRV fabriqués avant 2003 pourront être remplacés par des GRV portatifs conformes à la norme UN;

- jusqu'en 2010, les citernes de ravitaillement portatives construites avant 2003 certifiées conformes à la norme ULC ORD-C142.13-1997 pourront remplacer les GRV portatifs en règle à l'égard de la norme UN;
- jusqu'en 2003, les citernes métalliques non conformes fabriquées avant 1996 pourront être remplacées par des GRV portatifs qui répondent à la norme UN.

En vertu des nouvelles exigences pertinentes aux GRV portatifs, les grandes citernes de ravitaillement portatives fabriquées après 2002 devront être conformes à la norme UN qui s'applique aux GRV portatifs. Dans le cas contraire, elles seront mises hors service à partir de 2003. On éliminera graduellement l'utilisation des autres citernes non conformes aux normes UN.

Selon toute vraisemblance, la norme révisée sera disponible au début de l'an 2002. Pour plus de renseignements au sujet des exigences conceptuelles pertinentes aux GRV portatifs régis par la nouvelle norme UN ou au sujet du processus d'inscription de Transports Canada pour leur inspection, vous pouvez communiquer avec Dave Westman par télécopieur au (613) 993-5925 ou par courriel au westmad@tc.gc.ca. Vous pouvez accéder à une copie du nouveau règlement à partir du site Web du TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>

Championnat 2001 des inspecteurs de l'Amérique du Nord

par Louis Trépanier

M^{me} Kerri Wirachowsky, agente d'exécution des règlements de la route qui travaille à Kitchener (Ontario) pour le ministère des Transports de l'Ontario, a remporté le titre de grande championne du IX^e Championnat nord-américain des inspecteurs, qui s'est tenu du 21 au 25 août à Minneapolis, au Minnesota.

Cet événement, autrefois connu sous le nom du concours « *Challenge* » est tenu à chaque année pour reconnaître la contribution des inspecteurs routiers au programme de sécurité des véhicules commerciaux en Amérique du Nord. Des inspecteurs représentant des provinces, des états et des territoires partout en Amérique du Nord se font compétition dans trois secteurs :

- 1) inspections routières de niveau I ;
- 2) inspection des matières dangereuses/citernes routières ;
- 3) inspections d'autocars.

Le thème du championnat de cette année, commandité par la Commercial Vehicle Safety Alliance et l'État du Minnesota, était « l'éducation, le rendement et l'uniformité ». Cinquante-trois inspecteurs de véhicules commerciaux provenant du Canada, des États-Unis et du Mexique participaient aux compétitions, y compris des représentants de six provinces canadiennes : la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, l'Ontario, le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard.

Félicitations à tous les participants !

Pour plus d'information sur le championnat, visitez le site Web du CVSA à l'adresse suivante : <http://www.cvsa.org/>



Le règlement en langage clair et le transport des marchandises dangereuses par voie aérienne

par Roger Lessard

Introduction

Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses vient de faire l'objet d'un examen et d'une révision d'envergure. Ce processus, appelé « Projet de langage clair », s'est traduit par l'élaboration d'un nouveau règlement qui aura des répercussions sur les personnes qui s'occupent de la manutention, de la demande de transport, du transport ou de l'importation de marchandises dangereuses par tous les modes de transport, y compris le transport aérien.

Le Règlement a été publié le 15 août 2001 dans la *Gazette du Canada*, Partie II et entrera en vigueur le 15 août 2002.

Portée

Nous tenons à signaler aux personnes qui s'occupent de la manutention, de la demande de transport, du transport ou de l'importation de marchandises dangereuses que la Partie 12 du Règlement comporte toutes les exigences relatives au transport aérien et est divisée comme suit :

Rappel

Nombre de transporteurs aériens délèguent à des tiers certaines des fonctions qui leur sont attribuées par les Instructions techniques de l'OACI et par la présente partie.

Le présent règlement n'interdit aucunement cette pratique; toutefois, il est bon de rappeler aux transporteurs aériens que la délégation de la responsabilité de certaines des fonctions qui leur incombent ne comprend pas la délégation de la responsabilité juridique concernant ces fonctions. À titre d'exemple, prenons un transporteur aérien qui passe un contrat avec un tiers pour effectuer des opérations de manutention, d'acceptation ou de chargement de la cargaison. Dans un tel cas, le programme de formation est obligatoire selon les Instructions techniques de l'OACI, lequel est agréé par la Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada, et il s'applique aux activités de ce tiers.

Transport international et transport intérieur par aéronef

Article 12.1 - Exigences générales

- Le transport aérien international et le transport aérien intérieur de marchandises dangereuses continuera à être assujéti aux *Instructions techniques de*

l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT, OACI).

Article 12.2 - Document d'expédition

- Le document d'expédition pour le transport aérien de marchandises dangereuses doit suivre le format prévu par le formulaire de déclaration de l'expéditeur de l'Association du transport aérien international.

Article 12.3 - Renseignements à fournir au commandant de bord

- Les renseignements à fournir au commandant de bord doivent toujours être fournis sur un formulaire spécial.

Transport intérieur par aéronef

Article 12.4 - Explosifs, Classe 1.4S

- Une personne peut effectuer le transport par aéronef au Canada de cartouches UN0012, UN0014, UN0055, UN0323 et UN0405 sous réserve des conditions énoncées dans cet article.

Article 12.5 - Explosifs interdits

- Les explosifs interdits précisés dans le tableau 3-1 des IT, OACI, Liste des marchandises dangereuses (colonnes 9 à 12) peuvent être transportés en conformité avec cet article.

Article 12.6 - Manutention et transport de matières infectieuses et toxiques

- Les matières infectieuses ou toxiques peuvent être rangées à côté de denrées alimentaires ou d'animaux en conformité avec cet article.

Article 12.7 - Matières infectieuses : Généralités

- Le groupe de risque d'une matière infectieuse peut être utilisé à la place de l'appellation technique et inscrit à côté de l'appellation réglementaire en conformité avec cet article.

Article 12.8 - Instruction d'emballage 910

- Les « biens de consommation » peuvent être transportés en conformité avec cet article.

Article 12.9 - Accès limité

- Les marchandises dangereuses à destination ou en provenance d'un lieu dont l'accès est limité peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.10 - Aéronef privé

- Les marchandises dangereuses destinées à un usage récréatif non commercial peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.11 - Carottes-échantillons géologiques

- Les carottes-échantillons géologiques dont le diamètre est inférieur ou égal à 100 mm contenant des marchandises dangereuses peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.12 - Travail aérien

- Les marchandises dangereuses servant activement à des opérations de lutte contre l'incendie, à l'ensemencement de nuages, à l'allumage aérien, à l'agriculture, à la prévention des avalanches, à la sylviculture, à l'horticulture, au travail d'hydrographie et de sismographie ou à la lutte contre la pollution peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.13 - Instruments de mesure

- Les instruments de mesure contenant des marchandises dangereuses peuvent être transportés en conformité avec cet article.

Article 12.14 - Soins médicaux

- Les marchandises dangereuses devant servir ou ayant déjà servi à l'administration de soins médicaux à un patient en vol peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.15 - Ambulance aérienne

- Les marchandises dangereuses devant servir ou ayant déjà servi à l'administration de soins médicaux en vol à bord d'une ambulance aérienne réservée au transport de patients et configurée à cette fin peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.16 - Intervention d'urgence

- Les marchandises dangereuses utilisées afin d'apporter du secours dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage ou d'intervention d'urgence peuvent être transportées en conformité avec cet article.

Article 12.17 - Restrictions relatives au chargement dans le poste de pilotage

- Les marchandises dangereuses peuvent être transportées dans le poste de pilotage en conformité avec cet article.

Publication

La version électronique du Règlement peut être obtenue à partir du site Web de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses dont l'adresse est la suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm>

Les copies papier annotées sont disponibles auprès de fournisseurs commerciaux.

Veillez noter que les exploitants aériens devront modifier leurs programmes de formation sur le transport des marchandises dangereuses et le chapitre sur les marchandises dangereuses de leur manuel d'exploitation pour tenir compte des dispositions pertinentes du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses révisé.

Séances de sensibilisation

Les bureaux du Transport des marchandises dangereuses de l'Aviation commerciale et d'affaires situés partout au Canada offriront des séances de sensibilisation sur le Règlement, partie 12, Transport aérien, dans les villes indiquées ci-dessous. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec votre bureau régional (voir le tableau plus bas) ou avec l'Administration centrale au (613) 990-1060.

Région de l'Atlantique	(506) 851-7247
Région du Québec	(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

Calendrier des séances de sensibilisation

Région	Téléphone	Villes
Atlantique	(506) 851-7247	Halifax, N.-É, St-John's, T.-N., et Goose Bay, Labrador
Québec	(514) 633-2838	Montréal, Québec, Sept-Îles, et Val d'Or
Ontario	(416) 952-0000	Thunder Bay, Red Lake, Toronto, North Bay, et Ottawa
Prairies et Nord	(780) 495-5278	Edmonton et Calgary, Alta., Winnipeg et Thompson, Man., Saskatoon, Sask., Yellowknife, T.N.-O., et Whitehorse, Yukon
Pacifique	(604) 666-5655	Victoria, Campbell River, Vancouver, Kelowna, Prince George, Prince Rupert, Smithers, Fort Nelson, Fort St-John, et Abbotsford

Séances d'information sur le règlement en langage clair

Région du Québec

Des séances d'information sur le règlement en langage clair seront offertes à Montréal le 4 avril 2002, à Dorval dans la semaine du 15 avril 2002 et à Québec, Sherbrooke et Chicoutimi dans la semaine du 6 mai 2002. Veuillez consulter notre site Web www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm pour connaître les horaires et les autres séances à venir.

Pour toute information concernant les séances de la Région du Québec ou pour vous inscrire car le nombre de places est limité, veuillez communiquer avec nous par courrier électronique à tmd-tdg.quebec@tc.gc.ca, par téléphone au (514) 283-5722 ou par télécopieur au (514) 283-8234.

Pour toute information concernant les sessions offertes dans les autres régions, veuillez consulter notre site Web www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm

Le Canadien national (CN) décerne des prix de la manutention sécuritaire aux expéditeurs

(Cet article est paru dans le numéro d'été 2001 de la publication EN VOIE du CN.)

Le CN a attribué ses Prix de la manutention sécuritaire 2000 à 83 établissements industriels, dont 49 sont situés au Canada et 34 aux États-Unis.

Lancés en 1992, ces prix sont remis chaque année aux clients du CN qui chargent au moins 100 wagons de marchandises dangereuses par année tout en parvenant à atteindre les objectifs établis en matière de sécurité.

« Nos clients redoublent d'efforts afin de respecter les normes élevées du CN en ce qui concerne la manutention des matières réglementées dont ils nous confient le transport, a déclaré Jean-Jacques Ruest, vice-président de CN, Produits pétroliers et chimiques. Nos clients et notre personnel conjuguent leurs efforts pour relever quotidiennement les nombreux défis que pose une exploitation sécuritaire. Les Prix de la manutention sécuritaire ont justement pour but de récompenser les clients qui mettent tout en œuvre pour faire de la sécurité leur plus grande priorité. »

Les prix de la manutention sécuritaire s'ajoutent à une série de mesures visant à faire de CN le chemin de fer le plus sécuritaire en Amérique du Nord. En outre, ils font partie intégrante du programme de Gestion responsable^{MD}, une initiative d'amélioration de la performance d'abord mise sur pied par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC), puis adoptée par le *American Chemistry Council* (ACC) aux États-Unis. Le CN compte maximiser les nombreux avantages de la Gestion responsable^{MD}, en appliquant ses méthodes non seulement au transport des marchandises réglementées, mais à l'ensemble de ses activités. En participant à la Gestion responsable^{MD}, le CN confirme son engagement à l'égard de l'amélioration continue des pratiques et méthodes de travail à l'échelle de l'entreprise.

« Au cours des neuf dernières années, les prix de la manutention sécuritaire remis aux expéditeurs ont eu un effet d'entraînement considérable au sein de l'industrie, ajoute Jean Ouellette, directeur des Marchandises dangereuses et de la Gestion responsable au CN. Nous récolterons les dividendes de cet investissement à long terme à mesure que les entreprises collaborent au maintien de pratiques qui obéissent aux plus hautes normes en matière de sécurité pour le transport, le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses. »

Mentions spéciales

Trois établissements ont reçu une mention spéciale qui souligne l'obtention d'un Prix de la manutention sécuritaire pour une neuvième année consécutive. Il s'agit de *PIONEER* (Dalhousie, au Nouveau-Brunswick), *Enersul (Operations) Inc.* (Benbow, en Alberta) et *BP Canada Energy Resources Co.* (Elspeeth, en Alberta).

De plus, le CN a ajouté deux nouvelles catégories de prix : les Prix de la manutention sécuritaire d'entreprise et les Prix d'amélioration continue en manutention sécuritaire. Les Prix de la manutention sécuritaire d'entreprise sont remis aux entreprises dont toutes les installations combinées expédient plus de 5 000 wagons complets de matières dangereuses et respectent les critères des Prix de la manutention sécuritaire. En 2000, ce prix a été remis aux sociétés *BP Canada Energy Resources Company*, *The Dow Chemical Company*, *Ultramar Ltée* et *PIONEER*. Quant aux Prix d'amélioration continue en manutention sécuritaire, ils récompensent les établissements qui ont affiché l'amélioration la plus marquée de leurs résultats. Les établissements suivants ont obtenu ce prix en 2000 : *Irving Oil Ltd.* (Saint John, au Nouveau-Brunswick) et *BP Canada Energy Resources Company* (Sarnia, en Ontario).

Prix de la manutention sécuritaire aux expéditeurs – 2000

NOUVELLE-ÉCOSSE

- ◆ Sable Offshore Energy Incorporated – *Tupper*

NOUVEAU-BRUNSWICK

- ◆ PIONEER (*) – *Dalhousie*

QUÉBEC

- ◆ PPG Canada Inc. – *Beauharnois*
- ◆ Nexen Chemicals Canada Ltd. – *Beauharnois*
- ◆ PIONEER – *Becancour*
- ◆ Phenolchernic, Inc. – *Limoilou*
- ◆ I M T T (International Matex Terminal) – *Limoilou*
- ◆ EKA CHIMIE CANADA INC. – *Magog*
- ◆ Petro-Canada – *Montréal Est*
- ◆ Ultramar Ltée – *St-Romuald*
- ◆ Marsulex – *Tracy*
- ◆ Noranda Inc. - CEZinc. – *Valleyfield*
- ◆ EKA CHIMIE CANADA INC. – *Valleyfield*
- ◆ Petromont SOC en Commandite – *Varennes*

ONTARIO

- ◆ Honeywell International – *Amherstburg*
- ◆ Sulco Chemicals Ltd. – *Elmira*
- ◆ Kemira Chemicals Canada Inc. – *Maitland*
- ◆ BP Canada Energy Resources Co. – *Sarnia*
- ◆ Imperial Oil Limited – *Sarnia*
- ◆ Imperial Oil Limited – *Sarnia*
- ◆ Chinook Group Ltd. – *Sarnia*

- ◆ Nova Chemicals (Canada) Ltd. – *Sarnia*
- ◆ Marsulex/Inco – *Sudbury*

MANITOBA

- ◆ Simplot Canada Limited – *Brandon*
- ◆ Nexen Chemicals Canada Ltd. – *Brandon*
- ◆ Border Chemicals – *Transcona*
- ◆ Conoco Canada Limited – *Winnipeg - Fort Whyte*

SASKATCHEWAN

- ◆ Saskferco Products Inc. – *Belle Plaines*
- ◆ Procor LPG Storage Inc. – *Regina*

ALBERTA

- ◆ Talisman Energy Inc. – *Ansell*
- ◆ Enersul (Operations) Inc. (*) – *Benbow*
- ◆ Albchem Industries Ltd. – *Bruderheim*
- ◆ Nexen Chemicals Canada Ltd. – *Bruderheim*
- ◆ Neste MTBE Canada – *East Edmonton*
- ◆ Keyspan Energy Canada – *Eckville*
- ◆ BP Canada Energy Resources Co. (*) – *Elspeth*
- ◆ Thiopet Chemicals Ltd. – *Fort Saskatchewan*
- ◆ Praxair Canada Inc. – *Fort Saskatchewan*
- ◆ Dow Chemical Canada Inc. – *Fort Saskatchewan*
- ◆ Sterling Pulp Chemicals Limited – *Grande Prairie*
- ◆ Weldwood Of Canada Limited – *Hinton*
- ◆ Petro-Canada Oil & Gas – *Lochearn*
- ◆ Husky Oil Ltd – *Ram River*

- ◆ Agrium – *Red Deer*

- ◆ Williams Energy (Canada) Inc. – *South Beamer*
- ◆ Husky Oil Ltd. – *Windfall*

COLOMBIE-BRITANNIQUE

- ◆ Sterling Pulp Chemicals Limited – *N.E. Vancouver*
- ◆ Marsulex Westcoast Energy Inc. – *Prince George*
- ◆ BC Chemicals – *Prince George*

MICHIGAN

- ◆ The Dow Chemical Company – *Midland*
- ◆ Solutia Inc. – *Trenton*

IOWA

- ◆ Farmland Industries – *Judd*

ILLINOIS

- ◆ Royster Clark Nitrogen – *Areco*
- ◆ Koppers Industries – *Cicero*
- ◆ Archer Daniels Midland Company – *Decatur*
- ◆ Stepan Chemical Company – *Millsdale*
- ◆ Equistar Chemicals – *Tuscola*

MISSISSIPPI

- ◆ Air Liquide America – *Canton*
- ◆ Ethyl Petroleum Additives Inc. – *Natchez*
- ◆ Airgas Carbonic – *Star*
- ◆ Pursue Energy Corporation – *Thomasville*
- ◆ Mississippi Chemical Corporation – *Yazoo City*

TENNESSEE

- ◆ Koeh Materials Company – *Memphis*
- ◆ Velsicol Chemical Corporation – *Memphis*
- ◆ Williams; Refining & Marketing LLC – *Memphis*
- ◆ E. I. du Pont de Nemours and Company – *Woodstock*
- ◆ PCS Nitrogen – *Woodstock*

LOUISIANE

- ◆ Honeywell International – *Baton Rouge*
- ◆ Formosa Plastic Corp – *Baton Rouge*
- ◆ ExxonMobil Chemical – *Baton Rouge*
- ◆ GE Petrochemicals – *Bruno*
- ◆ E. I. du Pont de Nemours and Company – *Burnside*
- ◆ Honeywell International – *Geismar*
- ◆ Vulcan Chemicals Company – *Geismar*
- ◆ PCS Nitrogen – *Geismar*
- ◆ Shell Chemicals – *Geismar*
- ◆ LaRoche Industries Inc. – *Gramercy*
- ◆ E. I. du Pont de Nemours and Company – *La Place*
- ◆ DuPONT DOW Elastomers – *La Place*
- ◆ Air Products & Chemicals, Inc. – *St. Gabriel*
- ◆ PIONEER – *St. Gabriel*
- ◆ Ineos Fluor Americas LLC – *St. Gabriel*
- ◆ Motiva Enterprises, LLC – *Convent Refinery - Union*

(*) Ces installations se sont méritées pendant neuf années consécutives le Prix de la manutention sécuritaire aux expéditeurs décerné par le CN.

Étude sur les récipients au Port de Montréal

par Jennifer Sully et Josée Chabot

Introduction

La présente étude vise à étudier la nature et le contenu des récipients qui servent au transport des marchandises dangereuses. Elle permettra d'obtenir davantage de renseignements dans les domaines suivants :

- La répartition des différents types de récipients (du caisson à la cuve);
- la fréquence du transport des marchandises dangereuses distinctes dans un récipient;
- la fréquence du transport des marchandises dangereuses dans une quantité égale ou supérieure à 4 000 kg/l;
- la fréquence du transport des marchandises dangereuses dans une quantité qui requiert un PIU (plan d'intervention d'urgence); et
- la fréquence du transport des marchandises de la classe 6.1.

Échantillonnage

Les résultats de l'étude proviennent de l'analyse des envois de marchandises dangereuses qui ont transité dans le Port de

Montréal en 2000 et qui sont consignés dans les dossiers administratifs.

Types de récipients

L'étude a porté sur les récipients à caisson (CA) et à cuve (CU).

À l'origine, les données fournies par le Port de Montréal ne faisaient pas de distinction entre les types de récipients CA et CU. Nous avons par conséquent classifié les différents types de récipients au moyen des préfixes d'identification suivants :

BAFU, BAYU, C 151, C 154, C 155, CCRU, EXFU, EXSU, HOTU, LOGU, NMCU, PCU, Q 062, Q 060, Q 076, SECS, SILU, SNTU, STLU, SUTU, TCLU, TIFU, TMLU, TPMU, UTCU, UTTU, VGTU

Dimension des récipients

L'étude n'établit pas de distinction entre les récipients d'une longueur de 20 pieds et ceux de 40 pieds.

Résultats

Tableau 1: Numéros ONU distincts pour l'identification des récipients

Type de récipients	Nombre de n ^{os} ONU distincts	Nombre relevé ou nombre d'envois	Pourcentage des récipients à caisson	Pourcentage du nombre de récipients à caisson qui contiennent plus de deux matières dangereuses (MD)
T	1	1900	N/A	N/A
B	1	22491	79.36	N/A
B	2	3076	10.85	52.60
B	3	1223	4.32	20.91
B	4	617	2.18	10.55
B	5 +	932	3.29	15.94
Nombre total de récipients		30239	28339 (100%)	5848 (100%)

Tableau 2: Marchandises dangereuses transportées dans une quantité égale ou supérieure à 4 000 kg/l

Type de récipients	Nombre de n ^{os} ONU distincts	MD dont le poids total est supérieur ou égal à 4 000 kg/l	Nombre d'envois et nombre relevé
T	1	0	196
T	1	1	1704
B	1	0	8721
B	1	1	13770
B	2	0	2272

Tableau 2 : Marchandises dangereuses transportées dans une quantité égale ou supérieure à 4 000 kg/l

Type de récipients	Nombre de n ^{os} ONU distincts	MD dont le poids total est supérieur ou égal à 4 000 kg/l	Nombre d'envois et nombre relevé
B	2	1	692
B	2	2	112
B	3	0	900
B	3	1	259
B	3	2	59
B	3	3	5
B	4	0	489
B	4	1	102
B	4	2	18
B	4	3	8
B	4	4	0
B	5 +	0	627
B	5 +	1	209
B	5 +	2	66
B	5 +	3	24
B	5 +	4	6
B	5 +	5 +	0
Totaux			30239

Tableau 3 : Récipients assortis de PIU multiples

Nombre de MD contenues dans les récipients qui nécessitent un PIU	Nombre relevé (nombre de récipients)	Pourcentage des récipients assortis de PIU	Pourcentage par rapport à l'ensemble des récipients
1	3563	96.6	11.78
2	117	3.2	3.87
3	10	0.3	
Nombre total de récipients	3690	3690	30239
		(100%)	

Tableau 4: Fréquence des envois qui contiennent des MD de la classe 6.1 (qui nécessitent ou non un PIU)

* Nota : Les renseignements sont présentés dans des tableaux parallèles. Le premier tableau (4A) présente les données selon les numéros ONU tandis que le second (4B) les classe selon la fréquence des envois.

Numéro ONU Tableau 4A	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU	Numéro ONU Tableau 4B	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU
ONU1092	2		ONU2810	343	
ONU1098	6		ONU1564	255	
ONU1135	1		ONU2811	158	
ONU1143	3		ONU2662	143	
ONU1163	1		ONU2291	116	
ONU1181	1		ONU2659	108	
ONU1182	1		ONU1593	96	
ONU1238	3		ONU2929	90	60
ONU1239	6		ONU1897	57	
ONU1244	1		ONU2928	53	
ONU1251	1		ONU2206	50	
ONU1544	1		ONU2902	50	
ONU1545	1		ONU2674	48	

Numéro ONU Tableau 4A (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU	Numéro ONU Tableau 4B (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU
ONU1557	42		ONU2874	43	
ONU1560	6		ONU1557	42	
ONU1561	3		ONU2927	41	18
ONU1564	255		ONU1710	38	
ONU1578	13		ONU1689	33	33
ONU1580	1		ONU1888	32	
ONU1588	4		ONU1738	30	
ONU1590	5		ONU1751	30	
ONU1593	96		ONU1680	28	25
ONU1595	8		ONU1690	28	
ONU1603	6		ONU2078	27	
ONU1605	1		ONU2644	25	
ONU1616	6		ONU3288	25	
ONU1625	2		ONU2022	23	
ONU1636	1		ONU2570	21	
ONU1638	3		ONU2477	18	
ONU1641	1		ONU1889	17	
ONU1646	1		ONU3283	15	
ONU1649	11	8	ONU1578	13	
ONU1662	2		ONU2076	13	
ONU1663	1		ONU2630	13	
ONU1664	1		ONU2771	13	
ONU1665	1		ONU2588	12	
ONU1670	1		ONU1649	118	
ONU1671	4		ONU2023	11	
ONU1673	10		ONU3016	11	
ONU1674	2		ONU3143	11	
ONU1679	1		ONU3287	11	
ONU1680	28	25	ONU1673	10	
ONU1687	2		ONU2788	10	
ONU1688	1		ONU3246	10	
ONU1689	33	33	ONU2239	9	
ONU1690	28		ONU2311	9	
ONU1694	7		ONU2487	9	
ONU1695	1		ONU2655	9	
ONU1700	2		ONU2821	9	
ONU1701	1		ONU3017	9	
ONU1702	2		ONU1595	8	
ONU1707	2		ONU1994	8	
ONU1708	4		ONU2407	8	
ONU1710	38		ONU2485	8	
ONU1711	3		ONU2558	8	
ONU1722	4		ONU2750	8	
ONU1738	30		ONU3289	8	
ONU1751	30		ONU3293	8	
ONU1809	6		ONU1694	7	
ONU1812	2		ONU2521	7	

Numéro ONU Tableau 4A (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU	Numéro ONU Tableau 4B (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU
ONU1888	32		ONU2657	7	
ONU1889	17		ONU2871	7	
ONU1894	1		ONU3071	7	
ONU1897	57		ONU3249	7	
ONU1994	8		ONU3276	7	
ONU2020	1		ONU1098	6	
ONU2022	23		ONU1239	6	
ONU2023	11		ONU1560	6	
ONU2026	2		ONU1603	6	
ONU2038	4		ONU1616	6	
ONU2076	13		ONU1809	6	
ONU2078	27		ONU2237	6	
ONU2206	50		ONU2321	6	
ONU2232	1		ONU2337	6	
ONU2237	6		ONU2484	6	
ONU2239	9		ONU2740	6	
ONU2253	4		ONU2854	6	
ONU2261	5		ONU1590	5	
ONU2290	5		ONU2261	5	
ONU2291	116		ONU2290	5	
ONU2295	2		ONU2334	5	
ONU2311	9		ONU2482	5	
ONU2321	6		ONU2649	5	
ONU2334	5		ONU2668	5	
ONU2337	6		ONU2716	5	
ONU2407	8		ONU2757	5	
ONU2438	3		ONU2761	5	
ONU2446	1		ONU2775	5	
ONU2474	4	4	ONU2862	5	
ONU2477	18		ONU2936	5	
ONU2482	5		ONU1588	4	
ONU2484	6		ONU1671	4	
ONU2485	8		ONU1708	4	
ONU2487	9		ONU1722	4	
ONU2488	2		ONU2038	4	
ONU2504	3		ONU2253	4	
ONU2512	1		ONU2474	4	4
ONU2515	1		ONU2587	4	
ONU2521	7		ONU2853	4	
ONU2558	8		ONU2966	4	
ONU2570	21		ONU1143	3	
ONU2587	4		ONU1238	3	
ONU2588	12		ONU1561	3	
ONU2606	2		ONU1638	3	
ONU2630	13		ONU1711	3	
ONU2643	1		ONU2438	3	
ONU2644	25		ONU2504	3	

Numéro ONU Tableau 4A (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU	Numéro ONU Tableau 4B (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU
ONU2649	5		ONU3282	3	
ONU2651	1		ONU3290	3	
ONU2655	9		ONU1092	2	
ONU2656	1		ONU1625	2	
ONU2657	7		ONU1662	2	
ONU2659	108		ONU1674	2	
ONU2660	2		ONU1687	2	
ONU2661	2		ONU1700	2	
ONU2662	143		ONU1702	2	
ONU2668	5		ONU1707	2	
ONU2674	48		ONU1812	2	
ONU2690	1		ONU2026	2	
ONU2716	5		ONU2295	2	
ONU2740	6		ONU2488	2	
ONU2742	2		ONU2606	2	
ONU2743	2		ONU2660	2	
ONU2746	1		ONU2661	2	
ONU2750	8		ONU2742	2	
ONU2757	5		ONU2743	2	
ONU2761	5		ONU2831	2	
ONU2771	13		ONU2863	2	
ONU2775	5		ONU3080	2	
ONU2788	10		ONU1135	1	
ONU2810	343		ONU1163	1	
ONU2811	158		ONU1181	1	
ONU2821	9		ONU1182	1	
ONU2831	2		ONU1244	1	
ONU2853	4		ONU1251	1	
ONU2854	6		ONU1544	1	
ONU2859	1		ONU1545	1	
ONU2862	5		ONU1580	1	
ONU2863	2		ONU1605	1	
ONU2864	1		ONU1636	1	
ONU2871	7		ONU1641	1	
ONU2874	43		ONU1646	1	
ONU2902	50		ONU1663	1	
ONU2927	41	18	ONU1664	1	
ONU2928	53		ONU1665	1	
ONU2929	90	60	ONU1670	1	
ONU2936	5		ONU1679	1	
ONU2966	4		ONU1688	1	
ONU2996	1		ONU1695	1	
ONU2997	1		ONU1701	1	
ONU3016	11		ONU1894	1	
ONU3017	9		ONU2020	1	
ONU3018	1	1	ONU2232	1	
ONU3071	7		ONU2446	1	

Numéro ONU Tableau 4A (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU	Numéro ONU Tableau 4B (suite)	Nombre d'envois	Nombre d'envois dont la quantité de MD requiert un PIU
ONU3073	1		ONU2512	1	
ONU3080	2		ONU2515	1	
ONU3143	11		ONU2643	1	
ONU3246	10		ONU2651	1	
ONU3249	7		ONU2656	1	
ONU3276	7		ONU2690	1	
ONU3277	1		ONU2746	1	
ONU3278	1		ONU2859	1	
ONU3282	3		ONU2864	1	
ONU3283	15		ONU2996	1	
ONU3287	11		ONU2997	1	
ONU3288	25		ONU3018	1	1
ONU3289	8		ONU3073	1	
ONU3290	3		ONU3277	1	

Tableau 5 : Répartition de tous les envois de marchandises dangereuses

Type de récipients	Nombre de numéros ONU distincts par récipient	Nombre d'envois qui contiennent une quantité supérieure ou égale à 4 000 kg/l de MD	Nombre d'envois qui contiennent une MD dans une quantité qui requiert un PIU	Nombre d'envois avec des MD de la classe 6.1	P I U 1 6 4 9	P I U 1 6 8 0	P I U 1 6 8 9	P I U 2 4 7 4	P I U 2 9 2 7	P I U 2 9 2 9	P I U 3 0 1 8	Nombre relevé et nombre d'envois
CU	1											196
CU	1	1										1691
CU	1	1		1	X							10
CU	1	1		1					x			3
CA	1											7872
CA	1			1								280
CA	1			1						x		1
CA	1			1					x			2
CA	1			1		x						1
CA	1		1									554
CA	1		1	1						x		3
CA	1		1	1					x			4
CA	1		1	1				x				2
CA	1		1	1	X							2
CA	1	1										10777
CA	1	1		1								1198
CA	1	1	1									1706
CA	1	1	1	1							x	1
CA	1	1	1	1						x		30
CA	1	1	1	1					x			6
CA	1	1	1	1			x					27
CA	1	1	1	1			x					19
CA	1	1	1	1	X							6
CA	2											1690
CA	2			1								232

Type de récipients	Nombre de numéros ONU distincts par récipient	Nombre d'envois qui contiennent une quantité supérieure ou égale à 4 000 kg/l de MD	Nombre d'envois qui contiennent une MD dans une quantité qui requiert un PIU	Nombre d'envois avec des MD de la classe 6.1	P I U 1 6 4 9	P I U 1 6 8 0	P I U 1 6 8 9	P I U 2 4 7 4	P I U 2 9 2 7	P I U 2 9 2 9	P I U 3 0 1 8	Nombre relevé et nombre d'envois
CA	2			1						x		1
CA	2			1					x			2
CA	2		1									323
CA	2		1	1								8
CA	2		1	1						x		3
CA	2		2									12
CA	2		2	1					x	x		1
CA	2	1										495
CA	2	1		1								45
CA	2	1		1						x		1
CA	2	1	1									130
CA	2	1	1	1								2
CA	2	1	1	1						x		9
CA	2	1	1	1					x			2
CA	2	1	2									4
CA	2	1	2	1		x	x					4
CA	2	2										71
CA	2	2		1								9
CA	2	2	1									26
CA	2	2	1	1						x		3
CA	2	2	2									1
CA	2	2	2	1		x	x					2
CA	3											676
CA	3			1								66
CA	3			1						x		2
CA	3			1					x			1
CA	3			1		x						1
CA	3		1									131
CA	3		1	1								5
CA	3		1	1						x		4
CA	3		2									9
CA	3		2	1					x			2
CA	3		3									3
CA	3	1										175
CA	3	1		1								10
CA	3	1		1						x		1
CA	3	1	1									67
CA	3	1	1	1								2
CA	3	1	2									4
CA	3	2										39
CA	3	2		1								7
CA	3	2	1									12
CA	3	2	3									1
CA	3	3										2

Type de récipients	Nombre de numéros ONU distincts par récipient	Nombre d'envois qui contiennent une quantité supérieure ou égale à 4 000 kg/l de MD	Nombre d'envois qui contiennent une MD dans une quantité qui requiert un PIU	Nombre d'envois avec des MD de la classe 6.1	P I U 1 6 4 9	P I U 1 6 8 0	P I U 1 6 8 9	P I U 2 4 7 4	P I U 2 9 2 7	P I U 2 9 2 9	P I U 3 0 1 8	Nombre relevé et nombre d'envois
CA	3	3		1								2
CA	3	3	1									1
CA	4											374
CA	4			1								47
CA	4			1						x		1
CA	4		1									55
CA	4		1	1								6
CA	4		2									3
CA	4		2	1								1
CA	4		2	1						x		1
CA	4		2	1					x			1
CA	4	1										60
CA	4	1		1								10
CA	4	1	1									25
CA	4	1	1	1								4
CA	4	1	1	1						x		1
CA	4	1	2									2
CA	4	2										6
CA	4	2		1								3
CA	4	2	1									7
CA	4	2	2									2
CA	4	3										1
CA	4	3	1									6
CA	4	3	2									1
CA	5+											372
CA	5+			1								91
CA	5+			1						x		10
CA	5+			1					x			3
CA	5+			1					x	x		7
CA	5+			1		x						1
CA	5+			1	x					x		1
CA	5+		1									104
CA	5+		1	1								17
CA	5+		1	1						x		1
CA	5+		1	1					x			1
CA	5+		1	1					x	x		3
CA	5+		1	1	x				x	x		1
CA	5+		2									8
CA	5+		2	1								1
CA	5+		2	1					x	x		2
CA	5+		2	1				x				1
CA	5+		2	1	x				x	x		1
CA	5+		3									1
CA	5+		3	1					x	x		1

Type de récipients	Nombre de numéros ONU distincts par récipient	Nombre d'envois qui contiennent une quantité supérieure ou égale à 4 000 kg/l de MD	Nombre d'envois qui contiennent une MD dans une quantité qui requiert un PIU	Nombre d'envois avec des MD de la classe 6.1	P U 1 6 4 9	P U 1 6 8 0	P U 1 6 8 9	P U 2 4 7 4	P U 2 9 2 7	P U 2 9 2 9	P U 3 0 1 8	Nombre relevé et nombre d'envois
CA	5+	1										76
CA	5+	1		1								18
CA	5+	1	1									79
CA	5+	1	1	1								4
CA	5+	1	2									29
CA	5+	1	2	1					x	x		1
CA	5+	1	3									2
CA	5+	2										11
CA	5+	2		1								2
CA	5+	2	1									37
CA	5+	2	2									13
CA	5+	2	2	1				x				1
CA	5+	2	3									2
CA	5+	3										2
CA	5+	3	1									15
CA	5+	3	2									7
CA	5+	4										1
CA	5+	4	1									2
CA	5+	4	2									3
												30239

Nombre d'appels

Technique	4 590
Règlement	1 472
Information	4 331
Autre	2 347

Total 12 740

Appels d'urgence 466



du 1^{er} juillet 2001 au 30 novembre 2001

Appels d'urgence par classe de marchandises dangereuses

Classe 1 - Explosifs	2
Classe 2 - Gaz comprimés	94
Classe 3 - Liquides inflammables	105
Classe 4 - Solides inflammables	8
Classe 5 - Matières comburantes et peroxydes organiques	27
Classe 6 - Matières toxiques et infectieuses	31
Classe 7 - Matières radioactives	4
Classe 8 - Matières corrosives	115
Classe 9 - Produits divers	152
NR - Non réglementées	51
Chargement mixte -	6
Inconnu -	14

Appels d'urgence par province/pays

Colombie-Britannique	77
Alberta	44
Saskatchewan	16
Manitoba	22
Ontario	158
Québec	105
Nouveau-Brunswick	11
Nouvelle-Écosse	10
Île-du-Prince-Édouard	0
Terre-Neuve	4
Territoires du Nord-Ouest	2
Yukon	0
Nunavut	0
États-Unis	16
International	1

Appels d'urgence par modes de transport

Routier	105
Ferroviaire	127
Aérien	4
Maritime	6
Pipeline	1
Non transport	223
Multimodal	0

Source des appels d'urgence

Services d'incendie	157
Corps policiers	50
Contracteur Hazmat	5
Transporteurs	163
Utilisateurs	29
Producteurs	5
Gouvernement	25
Citoyens	10
Centre R.E.	1
Contrôle de l'empoisonnement	10
Hôpital	5
Autres	6

Congrès sur le transport des marchandises dangereuses – Un grand succès

par Renée Major

Ce congrès a été organisé par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC), l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP), l'Association canadienne des producteurs pétroliers (CAPP), l'Institut canadien pour la protection des cultures (CPIC), l'Institut canadien des engrais (ICE), l'Association canadienne des distributeurs de produits chimiques (CACD) et l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), en collaboration avec Transports Canada (Direction générale du transport des marchandises dangereuses).

La rencontre de deux jours a eu lieu à l'hôtel Crowne Plaza d'Ottawa les 5 et 6 novembre 2001. Plus de 300 délégués y ont assisté, notamment des représentants d'industries canadiennes, d'entreprises, du gouvernement fédéral, de gouvernements provinciaux et territoriaux, d'administrations municipales ainsi que certains homologues américains.

Le but en était de sensibiliser les participants au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair*.

M. Louis Laferrière, cadre supérieur de la logistique de l'ACFPC, s'est le premier adressé aux délégués. Par après, M. Richard Paton, président de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques, leur a souhaité la bienvenue et a reconnu les années de collaboration entre l'ACFPC et Transports Canada dans le but de promouvoir la sécurité publique par l'entremise d'initiatives réglementaires, dont le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en langage clair* et le Programme de gestion responsable de l'ACFPC, élaboré sur une base volontaire.

M. William J.S. Elliott, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada, a souhaité la bienvenue aux délégués au nom du ministre des Transports, l'honorable David Collenette, et reconnu le travail d'envergure fait par les intervenants pour élaborer le règlement publié dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 15 août 2001. Il a remercié les participants pour leur engagement à la sécurité et à la sûreté dans le secteur des transports et souligné les enjeux futurs relatifs aux matières dangereuses.

Il a aussi parlé de l'initiative d'établissement d'un schéma d'orientation des transports qui vise à élaborer une stratégie susceptible de relever les principaux défis auquel le secteur

des transports canadiens sera confronté dans les années à venir.

Le programme du congrès comprenait des séances plénières et des ateliers portant sur des sujets comme la formation, le plan d'intervention d'urgence, le signalement, les moyens de confinement, les indications de danger, la classification, la documentation et le point de vue des provinces et territoires, ainsi que la mise en place du programme de transport des matières dangereuses. Les sujets constituaient une base de discussion autant qu'un forum visant à explorer les divers aspects de points particuliers.

M. John Read, directeur général, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, Transports Canada et M. Milt Schmidt, Département des transports des États-Unis figuraient au nombre des conférenciers invités. Ils ont tous deux abordé les initiatives de sécurité en cours, particulièrement celles qui portent sur les matières dangereuses et font suite aux événements tragiques du 11 septembre 2001 aux États-Unis.

Une période de questions et réponses, au cours de laquelle un groupe d'experts sur le transport des marchandises dangereuses, dirigé par M. Edgar Ladouceur, directeur, conformité et interventions, ont répondu à plusieurs questions écrites, a mis fin au congrès. Cette séance s'est révélé très profitable et a servi de guide d'information sur certains aspects à améliorer. Les participants ont été invités à consulter le site Web de TMD, <http://www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm> et à consulter le fichier sur l'interprétation du règlement pour obtenir des précisions sur ce règlement ou son interprétation.

Pour plus de renseignements, vous pouvez consulter les notes des conférenciers au site Web de l'ACFPC à l'adresse <http://www.ccpa.ca>. ou communiquer avec M. Louis Laferrière, au (613) 237-6215 ou à laferriere@ccpa.ca, ou encore avec M. Edgar Ladouceur au (613) 998-6540 ou à ladouce@tc.gc.ca



M. Elliott s'adresse aux participants.

NFPA 1600 – Nouvelle norme portant sur l'établissement de plans antisinistres, de la gestion des mesures d'urgence et de la planification de la continuité opérationnelle

(Le présent article a été présenté par le groupe de travail sur l'éducation du comité chargé de la norme NFPA 1600.)

Pour s'adapter à l'évolution rapide des produits et des services organisationnels, les professionnels chargés de l'établissement de plans antisinistres, de la gestion des mesures d'urgence et de la planification de la continuité opérationnelle doivent relever plusieurs défis : l'adoption d'une « approche intégrale » commune à l'égard des programmes consacrés à la réduction des risques, à l'établissement de plan antisinistre et à la planification de la continuité opérationnelle en représente un de taille. Même si bon nombre de groupes des secteurs privé et public ont déjà, au fil des ans, formulé des lignes directrices, des procédures et des systèmes de gestion structurés fondés sur des types particuliers d'incidents et de besoins (notamment le système de commandement de l'incident), il n'en demeure pas moins que ce secteur d'activités doit se doter d'une norme commune pour la réduction des risques avant et après l'incident, l'établissement de plans antisinistres et la planification de la continuité opérationnelle.

La norme NFPA 1600 vise précisément à répondre à ces besoins. Le 14 janvier 2000, la *National Fire Protection Association* (Association nationale américaine de protection et de prévention contre les incendies) a publié la norme NFPA 1600 qui régit les programmes consacrés à la gestion des mesures d'urgence et à la continuité opérationnelle. Le *American National Standards Institute* l'a par la suite adoptée le 11 février 2000 à titre de norme nationale.

Le *Federal Emergency Management Agency* (FEMA), le *National Emergency Management Association* (NEMA) et le *International Association of Emergency Managers* (IAEM) ont appuyé l'adoption de cette norme qui énonce un ensemble de critères communs pour la gestion des programmes dédiés à la gestion des mesures d'urgence et à la continuité opérationnelle. Elle fournit également aux personnes qui œuvrent dans ces secteurs les critères requis pour évaluer les programmes actuels ou encore créer, mettre en œuvre et tenir à jour tout programme visant à réduire les risques de sinistres et d'incidents d'urgence, à s'y préparer, à y faire face et à s'en rétablir.

L'établissement de la norme NFPA 1600 remonte à janvier 1991, date de la création du comité chargé de la gestion des

mesures d'urgence, dont les membres proviennent des secteurs public et privé et sont spécialisés dans l'établissement de plans antisinistres, la gestion des mesures d'urgence et la planification de la continuité opérationnelle. Ils ont reçu le mandat de rédiger des documents dans ce domaine dans l'éventualité d'un incident à caractère naturel, humain ou technologique. Ce comité, qui s'est réuni à plusieurs reprises au cours de l'année et dont les membres ont investi temps et ressources (comme le font d'ailleurs tous les membres bénévoles externes du comité du NFPA), a tout d'abord formulé la norme **NFPA 1600 (pratique recommandée pour la gestion des catastrophes)**. Ses travaux et ses nombreuses discussions sur divers points de vue ont mené à la présentation de la norme NFPA 1600 (par la suite présentée à l'assemblée annuelle de 1995 de la NFPA tenue à Denver au Colorado), puis à la publication de sa version 1995.

À l'étape de révision de la version 2000 de la norme précitée, le comité a soulevé de façon plus complète les répercussions à long terme d'une interruption des activités et les facteurs naturels, humains et technologiques qui accroissent les risques. Le comité a élargi le programme qui englobe les questions relatives à la planification de la continuité opérationnelle avant et après le sinistre. Ces lignes directrices ajoutées à la norme NFPA 1600 contribueront à réduire les pertes, à assurer la continuité des fonctions et des procédés liés aux activités soumis à un facteur temporel tout en protégeant la santé et la sécurité du public et de la propriété.

De par sa conception, la norme NFPA 1600 constitue un critère essentiel à la création ou à l'évaluation de tout programme consacré à l'établissement d'un plan antisinistre, à la gestion des mesures d'urgence et à la continuité opérationnelle.

La norme NFPA 1600 traite notamment des aspects suivants :

• Les lois et autorités

Il s'agit des lois, des règlements et des codes de pratique dont un organisme doit tenir compte dans l'établissement d'un plan antisinistre, la gestion des mesures d'urgence ou la création d'un plan de continuité opérationnelle.

• Identification des dangers et évaluation des risques

L'identification des dangers (à caractère naturel, humain ou technologique), la probabilité de leur survenance et la vulnérabilité de l'organisme.

• Réduction des dangers

Les mesures qui visent à éliminer ou à réduire la menace à la vie ou à la propriété que présentent les dangers avant ou après un sinistre ou un incident d'urgence.

• Gestion des ressources

La capacité organisationnelle à réduire ou à éliminer les dangers cernés à l'étape de l'évaluation des risques.

- **Planification**

Le processus par lequel un organisme établit des mesures et des procédures qui le rendront capable d'intervenir en cas de sinistre et d'assurer la reprise des fonctions essentielles pour l'approvisionnement de produits ou services dans un délai établi, de réduire les pertes ainsi que de réparer, de remettre en fonction ou encore de remplacer les installations touchées dans les meilleurs délais.

Plan stratégique - Ce plan met en évidence les décisions liées à l'attribution des ressources, à l'établissement des priorités et des mesures requises pour atteindre les buts fixés à l'égard de l'établissement d'un plan antisinistre, de la gestion des mesures d'urgence ou encore de la création d'un plan pour assurer la continuité opérationnelle.

Plan opérationnel d'urgence - Ce plan énonce les mesures prises par un organisme en cas de sinistre, notamment les procédures ou les critères pour la création d'un centre des opérations d'urgence, le déploiement des actifs requis pour répondre aux besoins essentiels et la description et l'assurance d'une intervention coordonnée en cas d'urgence.

Plan de réduction des risques - Il s'agit de la stratégie et des mesures qui permettent d'éliminer les risques ou encore de réduire leurs répercussions.

Analyse des répercussions organisationnelles (ARO) - Le processus qui permet de déterminer les répercussions organisationnelles dans l'éventualité de pertes possibles (qui seront, nous l'espérons, énoncées dans l'analyse des risques). L'ARO devrait si possible préciser la nature et l'importance des pertes occasionnées par l'interruption des activités et leurs répercussions sur les plans opérationnel et financier.

Plan antisinistre et de la continuité opérationnelle - Ce document énonce les stratégies, les procédures, les ressources, la structure organisationnelle et la base de données qui permettent à un organisme d'appliquer un plan antisinistre, de reprendre et de gérer ses opérations ainsi que d'en assurer la continuité en cas d'incident perturbateur important.

- **Direction, contrôle et coordination**

Il s'agit de la capacité à gérer les opérations d'urgence et de reprise des activités de même qu'à aviser les autorités, le personnel d'urgence et le reste du personnel d'une urgence actuelle ou imminente.

- **Communications et avertissements**

Il convient de mettre au point des systèmes et des procédures de communications et de les vérifier périodiquement de façon à appuyer le programme.

- **Opérations et procédure**

La mise en application de toutes les opérations tactiques sur le lieu de l'incident, notamment des opérations liées à l'application des mesures d'urgence, à l'évaluation des dommages et aux opérations de reprise des activités.

- **Logistique et installations**

Déterminer les méthodes d'intervention et les responsabilités afin d'assurer l'utilisation des installations, des services, du personnel et du matériel requis en cas d'incident.

- **Formation**

L'exécution d'un programme de formation ou de sensibilisation qui facilite la communication du programme, sa compréhension et qui lui donne le soutien requis.

- **Exercices, évaluations et mesures correctives**

Évaluation du programme, sur une base périodique, par des examens, des essais, des rapports de constat d'intervention, des évaluations du rendement et des exercices.

- **Communication en situation d'urgence, sensibilisation du public et diffusion des renseignements**

Il s'agit des procédures applicables à la diffusion de renseignements utiles pour la reprise des activités et pour les demandes de renseignements avant, pendant et après le sinistre, y compris les procédures qui régissent les demandes des médias et la façon d'y répondre.

- **Secteurs des finances et de l'administration**

Ils sont chargés d'établir des procédures financières et administratives qui appuient le programme avant, pendant et après une situation d'urgence ou un sinistre.

Le document contient aussi un chapitre sur la gestion du programme qui énonce la méthodologie utilisée pour mettre sur pied le programme, un appendice qui regroupe des documents explicatifs supplémentaires (dont la numérotation correspond à celle des paragraphes pertinents) de même qu'un glossaire.

La norme NFPA 1600 est considérée comme une excellente référence pour les personnes chargées de la planification dans les secteurs public et privé. Elle révèle de multiples méthodes pour définir et déterminer les risques de même que les éléments vulnérables d'une communauté ou d'un organisme fournisseur de produits ou services ainsi que des lignes directrices complètes à l'égard de la planification dans lesquelles abordent notamment les sujets suivants : la stabilisation du processus de restauration de l'infrastructure physique d'une communauté ou d'un organisme; la protection de la santé et de la sécurité du personnel qui s'y trouve; l'établissement de procédures qui régissent les communications en cas d'urgence et d'une structure de gestion pour la reprise des activités à court terme et de la continuité opérationnelle à long terme pour la communauté ou l'organisme fournisseur de produits ou de services.

De plus, la norme NFPA 1600 énonce les méthodes requises pour l'exécution de ces plans et contient une liste de plusieurs organismes actifs dans les domaines de l'établissement de plans antisinistres, de la gestion des mesures d'urgence et de

la planification de la continuité opérationnelle.

Tout comme les autres normes, la norme NFPA 1600 fera partie de l'ensemble des codes et normes volontaires (environ 300) qui pourraient être adoptées par le gouvernement fédéral, les états et les gouvernements régionaux ainsi que par le secteur privé. Le NFPA continuera de surveiller l'adoption de la norme et son comité de gestion des mesures d'urgence en examinera périodiquement le contenu et l'application au cours des trois à cinq prochaines années tout en abordant la question de la pertinence de toute modification, révision ou ajout à apporter.

Nous vous invitons à évaluer la norme NFPA 1600 et à utiliser les renseignements précieux qu'elle contient à l'égard de la réduction des pertes avant et après l'incident d'urgence, de la reprise des activités et de la planification de la continuité opérationnelle.

Pour de plus amples renseignements au sujet du présent article, veuillez communiquer avec Edgar Ladouceur, directeur, Conformité et interventions, au (613) 998-6540 ou encore à l'adresse suivante : ladouce@tc.gc.ca.

Transport maritime

par Julia Cloutier

Le présent article est le premier d'une série de quatre articles à être publiés 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.

Le Canada connaît un long passé avec la mer. Depuis le tout début de notre pays, nous avons importé et exporté des produits et, invariablement, certains étaient dangereux. Nous avons également commencé très tôt à réglementer le transport des marchandises dangereuses. Aujourd'hui, nous appliquons la *Loi sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses multimodale de 1992*, afin de réglementer la circulation maritime des matières dangereuses. La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* prévaut toutefois sur la *Loi sur la marine marchande du Canada* quand il est question de marchandises dangereuses.

Un bon nombre de facteurs ont influencé les modifications apportées aux lois qui régissent le transport des marchandises dangereuses par voie maritime. Avant la promulgation de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, existait la *Loi sur la marine marchande* que les Britanniques avait laissée aux Canadiens après la Confédération. La loi britannique de 1894 contenait un court chapitre qui expliquait en quoi consistait les marchandises dangereuses et la façon dont elles devaient être transportées et entreposées. À cette époque, le Canada classait les marchandises dangereuses de la même façon qu'il classait les bœufs

et les chevaux. La plupart des éléments qui s'appliquaient à ces animaux valaient aussi pour les explosifs et les produits chimiques toxiques.

Le Canada a rapidement jugé opportun d'avoir sa propre loi sur l'expédition des marchandises dangereuses. On s'est inspiré de la loi britannique sur la marine marchande pour rédiger la *Loi sur la marine marchande du Canada* au tournant du siècle (1906). Cette loi expliquait en quoi consiste un bateau construit convenablement, la façon de protéger son équipage et les règlements à observer lors de la navigation en eaux canadiennes. Cette loi imposait également des restrictions quant au transport des marchandises dangereuses.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* a fait l'objet d'un grand nombre de modifications pour pouvoir assurer une protection maximale. Lorsque des accidents se produisaient en mer, on les analysait et on apportait ensuite des changements sur ce qui faisait défaut. L'explosion qui s'est produite à Halifax est un des événements qui ont marqué l'arrivée d'amendements à la loi. Le 6 décembre 1917, le navire français *Mont Blanc*, qui transportait 200 tonnes de TNT, 2 300 tonnes de d'acide picrique, 10 tonnes de fulmicoton et 35 tonnes de benzène, s'est enflammé lorsqu'il est entré en collision avec l'*Imo* au moment où ils entraient dans le port d'Halifax. L'explosion de ces produits chimiques a détruit le navire et environ le cinquième de la ville, laissant 6 000 sans-abri, 4 000 blessés et plus de 1 700 morts. Cette

explosion, la deuxième plus grande déflagration d'origine humaine et non atomique jusqu'à nos jours, a donné lieu à un renforcement majeur de la réglementation dans les ports.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* est encore en vigueur aujourd'hui, mais comme nous l'avons mentionné précédemment, la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* prévaut lorsqu'il est question de certains points portant sur les marchandises dangereuses.

Le Canada n'a pas été le seul pays à réorganiser ses mesures législatives sur le transport des marchandises dangereuses. Notre pays fait partie d'une grande communauté internationale qui a adopté des normes de base pour l'expédition de matières dangereuses en vue d'assurer la sécurité et le bien-être des intervenants de l'industrie du transport. Le Canada applique aujourd'hui la réglementation établie par le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).

L'accident tragique du 14 avril 1912 a déclenché un consensus international. Tôt, en ce matin fatidique, l'insubmersible *Titanic* a frappé un iceberg et plongé dans les profondeurs de l'océan, entraînant 1 513 personnes avec lui. Cette tragédie a provoqué un tumulte public puisqu'on aurait pu éviter la mort à bon nombre de ces gens si des mesures de sécurité avaient été mises en place, comme le simple fait d'avoir un nombre suffisant de canots de secours pour sauver toutes les personnes à bord.

La perte inutile de ces vies humaines a rapproché les peuples du monde entier pour tenter d'élaborer des normes relatives au transport par bateau partout sur le globe. En 1929, la communauté internationale s'est rassemblée pour adopter la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) afin d'expliquer ce qui est permis et ce qui ne l'est pas. Un des chapitres reconnus par SOLAS est le chapitre VII qui contenait une clause spécifique réglementant le transport par bateau de marchandises dangereuses. Les définitions actuelles et une classification des marchandises dangereuses ont été présentées plus tard lors de la conférence de SOLAS en 1948.

Plusieurs des pays touchés par le transport des marchandises par bateau ont éventuellement décidé qu'ils devaient améliorer leurs propres lois, ce qui a entraîné différentes conditions sur la façon de transporter les marchandises dangereuses à l'intérieur et à l'extérieur de leurs territoires. Le Canada a fait de même. En raison des pratiques différentes, des étiquettes et des codes, les navires pouvaient faire face à des règles conflictuelles. Cette situation a provoqué de sérieux inconvénients. Puisque les mesures de sécurité variaient d'un pays à l'autre, les transporteurs devaient avoir en leur possession plusieurs documents, étiquettes et même des conteneurs différents. Des accidents pouvaient se produire et une mauvaise communication pouvait retarder les efforts déployés pour envoyer de l'aide. Le Canada et la communauté internationale ont alors compris qu'ils n'étaient pas dans la bonne voie. Une partie du consensus n'était pas d'attendre qu'un accident se produise avant d'apporter des changements, mais plutôt de prévoir et déchiffrer ce qui devait être fait pour prévenir les accidents.

Les termes et les définitions contenus dans le chapitre VII de la convention de SOLAS ont servi de base au code IMDG, qui est aujourd'hui suivi à la lettre. Les pays membres de SOLAS ont raffiné les détails du chapitre VII en 1960, et le code IMDG les a incorporés en prenant les informations et en établissant les règlements afin que tous les pays puissent les observer. Le Canada a franchi les étapes nécessaires pour s'assurer qu'il s'y conformait. Les mesures législatives

canadiennes avaient déjà inclus des dispositions tenant compte du recours aux règlements internationaux.

Les lois canadiennes étaient et continuent d'être visées par les changements apportés en vertu du code IMDG et de SOLAS, de même que par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses. Le Comité d'experts établit des recommandations en matière de sécurité applicables à tous les moyens de transport. Tout a commencé en 1956, quand le Comité d'experts des Nations Unies a créé un plan détaillé de SOLAS utilisé pour édicter les règlements concernant les conteneurs, les étiquettes et la classification. Plus récemment, en 1996, le Comité d'experts des Nations Unies a présenté son Règlement type auquel le code IMDG se conforme.

L'historique du code IMDG, de SOLAS et du Comité d'experts des Nations Unies fait partie de l'histoire canadienne régissant les lois sur le transport des marchandises dangereuses. Au Canada, la loi sur le transport maritime a été

façonnée à l'échelle nationale et internationale, ce qui est logique puisque les expéditions par bateau de marchandises dangereuses, en ce qui nous concerne, sont principalement internationales. Aujourd'hui, le Canada utilise les outils que son passé et ses relations internationales ont créés. Nous nous conformons toujours à la *Loi sur la marine marchande du Canada* ainsi qu'au règlement IMDG qui fait partie de notre propre législation.

Le transport maritime a toutefois connu un autre changement encore plus digne de mention quand il est question de lois. Le transport des marchandises dangereuses a été régi par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses multimodale* en 1980, loi qui a été modifiée en 1992. Nous en traiterons dans un prochain article sur le transport des marchandises dangereuses.

Pour toute question ou commentaire au sujet de cet article, veuillez communiquer avec Edgar Ladouceur, directeur, Conformité et interventions à ladouce@tc.gc.ca ou au (613) 998-6540.



Santé Health
Canada Canada



Vous commercialisez des produits chimiques au Canada ?*

Système d'information sur les matières dangereuses
utilisées au travail (SIMDUT)

est la norme canadienne de communication des
renseignements sur les dangers

www.hc-sc.gc.ca/simdut

Ce site du gouvernement du Canada vous donne l'information sur :

- * classification des dangers ;
- * préparation des étiquettes, FS et divulgation des ingrédients ;
- * exigences linguistiques, information toxicologique et EPP ;
- * renseignements commerciaux confidentiels ;
- * utilisation des FS en format à 16 en-têtes ANSI / OIT / UE ;
- * Système d'harmonisation mondiale ; plus
- * symboles de dangers et bordure d'étiquettes de haute résolution ;
- * manuel de référence indexé ; et
- * FS des agents infectieux (incluant anthrax).

*Nouveau : Le règlement canadien pour la vente de produits chimiques dans les magasins de détail révisé est maintenant en vigueur. Visitez : <http://publiservice.gc.ca/services/gazette/part2/pdf/g2-13517.pdf> pour la version modifiée du « Règlement sur les produits chimiques et contenants de consommation, (2001) » ; (Voir DORS/2001-269 et -270).

Demande de communications

Symposium international sur la protection des citernes contenant des matières dangereuses durant un incendie

les 22 et 23 octobre 2002, Ottawa (Ontario) Canada

Les objectifs du symposium sont de présenter la plus récente information relative aux limiteurs de pression et aux systèmes de protection contre l'incendie utilisés sur des citernes de diverses tailles, des petits cylindres aux wagons-citernes, et de discuter les nouvelles approches en matière de protection contre l'incendie des citernes. Lors de ces séances, il y aura des présentations traitant des résultats de recherche faite par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada sur le fonctionnement des limiteurs de pression et les caractéristiques de rendement qu'ils doivent avoir afin de prévenir la rupture des citernes ou d'en minimiser les conséquences.

Les auteurs sont invités à présenter des résumés de 250 mots portant sur un ou plusieurs des sujets suivants:

- a) essai et recherche
- b) conception, fabrication et contrôle de la qualité
- c) entretien, inspections régulières et surveillance du rendement
- d) accidents vécus
- e) protection des citernes contenant des produits qui réagissent, se décomposent ou se polymérisent
- f) modélisation informatique
- g) questions de réglementation
 - utilisation ou non de limiteurs de pression et de soupapes de sûreté sur les cylindres et les citernes
 - délaboration de codes et de normes
 - processus d'autorisation des limiteurs de pression
 - efficacité et comparaison des essais normalisés de résistance au feu des cylindres et citernes

Les résumés doivent être envoyés au plus tard le 28 février 2002 à l'une des adresses suivantes :

Doug Dibble
Transports Canada
Transport des marchandises dangereuses
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) Canada K1A 0N5
Tél. : (613) 990-5883
Télécopieur : (613) 993-5925
Courrier électronique : dibble@tc.gc.ca

A. M. Birk
Professeur
Département de génie mécanique
Université Queen's
Kingston (Ontario) Canada K7L 3N6
Tél. : (613) 533-2570
Télécopieur : (613) 533-6489
Courrier électronique : birk@me.queensu.ca

Dates limites du symposium pour :

la présentation des résumés — le 28 février 2002
l'avis d'acceptation du résumé — le 30 mars 2002
la publication du programme préliminaire — le 30 avril 2002
l'ébauche pour la révision — le 30 mai 2002
l'avis d'acceptation de l'article — le 15 juillet 2002
la diffusion du programme final — le 1^{er} août 2002
la présentation de l'article achevé — le 1^{er} septembre 2002