



TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

NOUVELLES

Dans ce numéro

ISSN 0828-5039

Vol. 26 N° 2

N° de l'entente 1786407

Éditorial 3

La responsabilité 3
concernant la
classification
des matières
infectieuses de
classe 6.2

Le point sur la 4
neutralisation par
combustion : une
technique de
suppression du
produit en situation
d'urgence

Interprétation d'un 7
texte réglementaire
Le singulier et
le pluriel

Citernes mobiles UN 9
pour le transport
des marchandises
dangereuses

L'étendue d'un 10
déraillement -
Mise à jour

Sommes-nous de 11
bons citoyens ?

Séance de 13
formation sur les
agents chimiques,
biologiques,
radiologiques et
nucléaires (CBRN)

Championnat des 14
inspecteurs de
l'Amérique du Nord
2006

Le Manuel des 15
Inspecteurs TMD -
Une séance de
formation réussie

Stats CANUTEC 16



Le **Bulletin de nouvelles** est publié trois fois par année et distribué dans les deux langues officielles par la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada aux organisations gouvernementales et privées oeuvrant dans les divers domaines liés aux marchandises dangereuses. **On peut s'y abonner gratuitement en téléphonant au 613-998-1834 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

Rédactrice en chef
Renée Major
(majorr@tc.gc.ca)
Conception graphique
Yvan Meloche
(T8000ASL@tc.gc.ca)
(melochoy@tc.gc.ca)

Auteurs / Contribution à cette édition :

Ray Desjardins - Inspecteur TMD, Région des Prairies et du Nord
D. W. Dibble - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Doug Kittle - Spécialiste en mesures correctives, Région du Pacifique
Jacques Savard - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Manuel Kotchounian - Direction des affaires réglementaires, Direction générale du TMD
Michèle Provencher - Direction de recherche, évaluation et systèmes, Direction générale du TMD
Kathleen Corriveau - Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
Micheline Paquette - Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD
John Hunt - Inspecteur TMD, Région de l'Ontario
Edgar Ladouceur - Direction de la conformité et intervention, Direction générale du TMD

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

P. Coyles, Directeur intérimaire 613-990-1139 (coylesp@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 613-952-1340

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 -

«www.tc.gc.ca/tmd/menu.htm»
Courriel : TMD@tc.gc.ca

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.

Modifications potentielles à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses :

Le Bulletin de nouvelles publiera un numéro spécial sur les modifications potentielles à la *Loi sur le TMD* si un projet de loi est déposé au Parlement à cet effet.



Éditorial

Bienvenue à l'édition d'automne 2006 de ce bulletin. Comme vous le constaterez, ce bulletin renferme plusieurs articles que, nous espérons, vous renseigneront davantage sur le programme relatif au transport des marchandises dangereuses.

Notre article vedette à la page 4 présente une mise à jour de la technique de neutralisation par combustion et donne un compte rendu des essais effectués sur des citernes de propane en juillet 2006 en Alberta. À la page 9, vous pourrez lire un article intéressant sur la norme proposée par l'Association canadienne de normalisation concernant les citernes mobiles UN pour le transport des marchandises dangereuses au Canada et le travail effectué par le comité d'experts. On trouve également à la page 10 un article qui présente une mise à jour du projet mis sur pied par la direction générale sur l'étendue d'un déraillement pour adresser les points soulevés dans le rapport d'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada suite au déraillement à Thamesville en avril 1999.

Enfin, tel qu'indiqué sur cette page, nous aimerions mettre à jour la liste de diffusion du Bulletin de nouvelles. Si vous désirez continuer à recevoir le bulletin de nouvelles, veuillez remplir la carte ci-jointe et nous la retourner le plus tôt possible. Votre collaboration est grandement appréciée.

Comme toujours, je vous invite à me faire part de vos commentaires et suggestions. J'aime toujours avec des nouvelles de nos lecteurs et lectrices.

Bonne lecture!

Renée Major

La responsabilité concernant la classification des matières infectieuses de classe 6.2

par Ray Desjardins

Scénario : Un médecin d'un hôpital de la Saskatchewan traite un patient infecté par le virus de l'hépatite B. Après avoir prélevé du sang du patient, le médecin envoie l'échantillon au laboratoire de l'hôpital, où il sera emballé puis expédié à l'autre bout de la ville,

dans un laboratoire qui effectuera les tests diagnostiques. Le médecin n'indique pas sur l'échantillon de sang qu'il s'agit de « matières infectieuses pour l'homme, Classe 6.2, UN2814, GR II » parce qu'il croit qu'il ne faut pas divulguer les renseignements personnels sur la santé du patient.

Question : En agissant de la sorte, ce médecin a-t-il omis de se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) ?

Réponse : Oui. Le médecin du scénario savait que le patient était infecté par le virus de l'hépatite B. Il devait donc indiquer sur l'échantillon qu'il s'agissait de « matières infectieuses pour l'homme, Classe 6.2, UN2814, GR II » conformément à la partie 2 du *Règlement*. De cette façon, le personnel du laboratoire aurait pu manutentionner l'échantillon et faire la demande de transport conformément au *Règlement sur le TMD*. Le processus comprend la préparation d'un document d'expédition de marchandises dangereuses, la sélection d'un contenant adéquat et l'apposition d'indications de danger – marchandises dangereuses sur les contenants. Il n'est pas nécessaire d'indiquer le nom du patient ou ses renseignements personnels pour envoyer des matières infectieuses.

En terminant, veuillez prendre note que la classification des matières infectieuses subira certains changements lorsque la modification n° 6 du *Règlement sur le TMD* sera adoptée. La modification n° 6 établit deux catégories de matières infectieuses (A et B) et prévoit des changements concernant les documents d'expédition, les indications de danger et les contenants pour les matières infectieuses.

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du TMD à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/tmd/clair/modifications/menu.htm>.

Nous aimerions mettre à jour la liste de diffusion du Bulletin de nouvelles et sollicitons votre appui. Si vous désirez continuer à recevoir le Bulletin de nouvelles, veuillez remplir la carte préadressée et affranchie ci-jointe « confirmation de votre adresse » et nous la retourner le plus tôt possible.

Si vous désirez réduire le nombre de copies papier et les remplacer par un avis électronique lorsque la nouvelle édition est disponible en ligne, veuillez cocher la case « avis électronique ».

Votre collaboration est grandement appréciée. Merci.

EN VEDETTE

Le point sur la neutralisation par combustion : une technique de suppression du produit en situation d'urgence

par D.W. Dibble et Doug Kittle

La première mise à l'essai de neutralisation par combustion sur un réservoir de propane a été décrite dans le Bulletin de nouvelles sur le transport des marchandises dangereuses de l'édition hiver 2005-2006. Comme il est indiqué dans cet article, il a été prévu de procéder à des essais à plus petite échelle pour étudier des paramètres tels que des périodes d'échappement de la vapeur plus longues. Voici donc un compte rendu des essais effectués en juillet 2006.

Il convient de rappeler que la technique de neutralisation par combustion faisant l'objet d'un projet de recherche s'applique à la suppression du produit des camions-citernes endommagés, lors d'une situation d'urgence. Des charges explosives creuses sont utilisées pour percer la paroi des camions-citernes endommagés afin de permettre la réduction de la pression et l'échappement et la combustion de son contenu. Cette technique a déjà été appliquée sur des wagons-citernes. Elle constitue une technique de suppression du produit de dernier recours et est plus souvent utilisée pour réduire rapidement la pression interne de la citerne afin de prévenir toute défaillance dangereuse de la citerne en raison d'un choc connexe ou d'un projectile.

La technique se résume essentiellement à la fixation de deux charges explosives creuses distinctes sur le camion-citerne de propane. La première charge est posée sur la partie supérieure du camion-citerne, au-dessus de la partie vapeur. La deuxième charge, quant à elle, est fixée à la partie inférieure de la citerne et permet au produit de s'écouler dans un puits de rétention. Dès l'explosion, le produit s'écoule de la citerne endommagée dans le puits, puis est incendié et se consume. Il y a un délai entre l'explosion des charges supérieure et inférieure pour assurer une réduction suffisante de la pression interne de la citerne, par l'orifice prévu pour l'échappement de la vapeur.

La série d'essais mettait en cause trois citernes contenant 2 000 litres de propane en vue de se concentrer sur la performance du propane et de la citerne à basse pression ou à la pression atmosphérique au moment de l'explosion de la deuxième charge creuse.

Avant de formuler une quelconque recommandation concernant l'approbation éventuelle de cette procédure d'urgence, il est important de recueillir autant de données que possible afin de déterminer sa validité.

Le tableau ci-dessous résume certains des paramètres d'essais :

Paramètre	Essai 06-1	Essai 06-2	Essai 06-3
Quantité de propane (litres)	1 600	1 620	1 615
Pression initiale de la citerne (kPa)	1 100	1 000	1 000
N° et diamètre des orifices (partie supérieure)	2 – 2 cm	2 – 2 cm	1 – 2 cm
Temps orifice (secondes)	880	760	1 420
Pression approx. de la citerne au moment de l'explosion de la ou des charges inférieures (kPa)	0	0	0
N° et diamètre des orifices (partie inférieure)	2 – 2 cm	1 – 2 cm	3 – 1 cm
Commentaires	Rupture fragile de parois due à la charge inférieure – écoulement de propane important, mais de courte durée	Rupture fragile de parois due à la charge inférieure – écoulement de propane important, mais de courte durée	Pas de rupture fragile. Les petits orifices ont été bouchés, limitant l'écoulement de propane

Les trois réservoirs étaient munis d'une colonne verticale de 7 thermocouples installés sur le dessus du réservoir, sur le tiers de la longueur du réservoir, et de 2 capteurs de pression, l'un installé sur le dessus du réservoir et l'autre sur le côté (voir Figure 1).



Figure 1 – Instrumentation installée sur le réservoir de propane



Figure 2 – Site d'essai – Préparation pour la combustion du propane

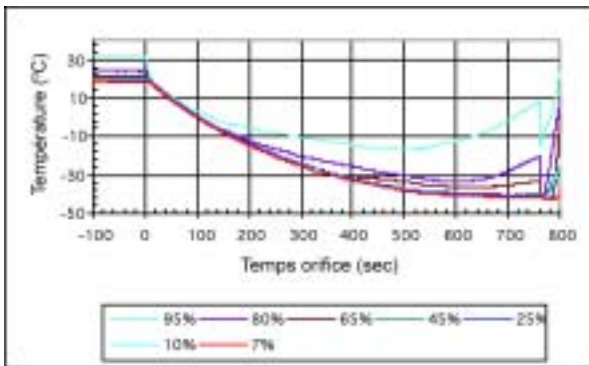


Figure 3 – Distribution de la température dans le temps à partir de l'échappement initial – Essai 06-2

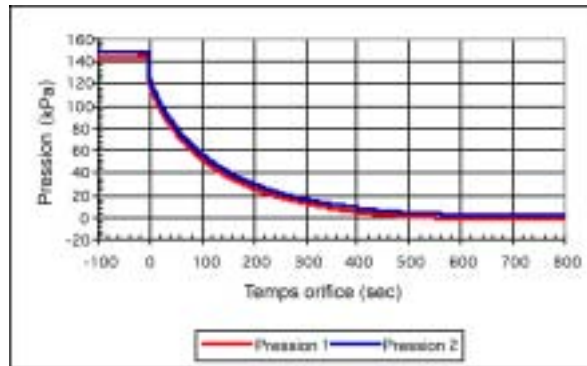


Figure 4 – Diminution de la pression de propane dans la citerne – Essai 06-2

À la figure 3, la hausse de température des thermocouples installés sur le dessus de la citerne se produit lorsque le niveau du propane liquide descend sous le niveau du thermocouple l'exposant ainsi à la partie vapeur qui est chauffée par l'apparition d'une flamme de propane (figures 5 et 6).



Figure 5 – Flamme initiale dans la partie vapeur



Figure 6 – Taille de la flamme alimentée par la vapeur à pression presque ambiante



Figure 7 – Combustion du propane de l'Essai 06-2



Figure 8 – Rupture fragile de la citerne de l'Essai 06-2



Figure 9 – Combustion du propane de l'Essai 06-3



Figure 10 – Orifices d'évacuation dans la partie inférieure de la citerne de l'Essai 06-3

Observations

- Les charges explosives creuses ont produit des orifices de taille uniforme.
- L'échappement, les températures du propane et les pressions de la citerne lors de chaque essai ont progressé comme prévu.
- La ligne de gel est apparue sur les côtés de la citerne à mesure que la température diminuait, donnant une indication du niveau du liquide et une confirmation que la pression baissait.
- La diminution de la hauteur de la flamme alimentée par la vapeur a donné une indication de la réduction de la pression de la citerne.
- Les parties inférieures des deux citernes des essais 06-1 et 06-2 ont subi des ruptures fragiles pendant l'explosion des charges inférieures, ce qui a entraîné l'écoulement du contenu des citernes pendant une courte période de temps, qui, à son tour, a provoqué un important feu en nappe de courte durée. On soupçonne que les ruptures fragiles ont été causées en raison de la basse température de l'acier (-42°C) et des propriétés du "vieux" acier. Les feux en nappe ont pu être contenus dans le puits de rétention.
- Les petits orifices dans la partie inférieure de la citerne de l'essai 06-3 n'ont pas causé de rupture fragile de la citerne. Ces petits orifices sont toutefois devenus bouchés, ce qui a limité l'échappement du propane.

Conclusions et recommandations

- Des sources d'inflammation des flammes alimentées par la vapeur et du liquide doivent être présentes.
- Les charges creuses ont fourni un moyen contrôlé de produire des orifices de taille uniforme et des orifices d'évacuation dans les citernes.
- Permettre à la citerne d'échapper du contenu pour atteindre une pression ambiante ou une pression à jauge de zéro a permis à la moitié inférieure du contenu de la citerne d'atteindre une température de près de -42°C .
- La rupture fragile de la partie inférieure de la citerne a provoqué un important feu en nappe de courte durée, mais comme la pression de la citerne était près de la pression à jauge de zéro, il n'y a pas eu de dangers liés à la pression comme des chocs ou des projectiles.

- Le puits de rétention pour le propane liquide doit être assez grand pour contenir environ la moitié du contenu de la citerne, s'il se produit une défaillance de la partie inférieure de la citerne.
- Les produits combustibles doivent être retirés du puits de rétention afin de prévenir toute propagation du feu par l'apparition d'une flamme de propane.

Les données des essais effectués au mois d'août 2005 et au mois de juillet 2006 seront utilisées pour élaborer des lignes directrices et la documentation de formation connexe pour un cours de sensibilisation à l'intention des intervenants qualifiés en cas d'urgence et des conseillers techniques de l'industrie du gaz propane dans l'ensemble du Canada.

Ces essais ont été effectués en juillet 2006 aux installations d'Orica Canada inc., à Blackie, en Alberta.

Ce projet a été rendu possible grâce à la très étroite collaboration de l'industrie. Nous tenons à remercier tout spécialement Economy Carriers ltée, ELC Group of Companies, Orica Canada inc., de Blackie (Alberta), le service des incendies du district municipal de Foothills No 31 et Explosives ltée. Nous remercions cordialement le département de génie mécanique et de génie des matériaux de l'Université Queen ainsi que CanWest Propane pour leur participation au projet.

Interprétation d'un texte réglementaire

Le singulier et le pluriel

par Jacques Savard

La Direction générale se voit souvent demander si une interprétation donnée d'un texte réglementaire est la bonne. L'interprétation suggérée repose maintes fois sur le fait qu'un mot du texte utilisé est au singulier ou au pluriel.

Un exemple récent de telles interprétations portait sur l'article 1.18 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) selon laquelle il semble indiquer que le transporteur peut seulement accepter une seule bouteille à gaz en vertu de l'exemption pour les appareils ou articles médicaux. La raison invoquée était que le texte de l'article ne faisait référence qu'à « une » bouteille.

1.18 Appareil ou article médicaux

Le présent règlement ne s'applique pas au transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur :

- **(a)** d'un appareil médical, d'un fauteuil roulant, d'un article médical ou d'une bouteille à gaz pour usage médical si, selon le cas :
 - (i)** l'appareil médical est implanté dans un particulier ou un animal ou porté par lui,
 - (ii)** le fauteuil roulant ou l'article médical est en transport et est pour l'usage personnel d'un particulier,
 - (iii)** la bouteille à gaz pour usage médical est pour l'usage personnel d'un particulier à bord du véhicule routier, du véhicule ferroviaire ou du navire, est conforme à la partie 5, Contenants, et sa capacité en eau est inférieure ou égale à 5 L;
- **(b)** d'un produit pharmaceutique radioactif qui a été injecté à un particulier ou à un animal, ou avalé par celui-ci.

Cette conclusion ne peut être retenue, car elle néglige une règle d'interprétation établie par la *Loi d'interprétation*¹ et confirmée par une abondante jurisprudence de la Cour Suprême².

L'article 33 de la *Loi d'interprétation* se lit comme suit :

33. (1) Le masculin ou le féminin s'applique, le cas échéant, aux personnes physiques de l'un ou l'autre sexe et aux personnes morales.

(2) Le pluriel ou le singulier s'appliquent, le cas échéant, à l'unité et à la pluralité.

(3) Les termes de la même famille qu'un terme défini ont un sens correspondant.

¹ L.R.C. 1985, ch. I-21

² Voir par exemple:

(1) *R. v. Strachan* [1988] 2 R.C.S. 980

(2) *Commissaire à l'information du Canada, appelant c. Commissaire de la Gendarmerie royale du Canada, intimé, et Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, intervenant.* [2003] 1 R.C.S. 66, 30

La Cour Suprême a appliqué cette règle dans l'affaire du *Commissaire à l'information du Canada contre le Commissaire de la Gendarmerie royale du Canada et le Commissaire à la protection de la vie privée du Canada* où la Cour étudiait le cas de l'alinéa 3 j) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

Cet alinéa exclut de la définition de renseignements personnels les renseignements portant sur le poste d'un employé de la Couronne :

« renseignements personnels »

[...] ne comprennent pas les renseignements concernant :

[...]

(j) un cadre ou employé, actuel ou ancien, d'une institution fédérale et portant sur son poste ou ses fonctions

[...]

Au nom de la Cour, le Juge Gonthier conclut :

« Enfin, je reconnais que certains pourraient être tentés de considérer l'utilisation du terme "poste" au singulier à l'alinéa 3j) comme une indication de l'intention du législateur de limiter la portée de l'alinéa 3j) au poste actuel d'un employé.

[...] je crois que ce terme doit être interprété comme comprenant le pluriel. [...] Par conséquent, le terme "poste" figurant à l'alinéa 3j) doit être interprété comme applicable à plusieurs postes. »

En français, lorsqu'un texte utilise le mot « un/une », il peut s'agir de l'article indéfini ou de l'adjectif numérique. En anglais, le déterminant « a » se distingue beaucoup plus facilement du numéral « one ». Cependant, même l'utilisation du numéral « one » en anglais ne suffit pas à limiter le nombre de plaques à une seule. La raison en est l'application du paragraphe 33 (2) de la *Loi d'interprétation*.

Les rédacteurs de textes législatifs ou réglementaires étant bien informés de cette situation prennent bien soin d'éviter les confusions en utilisant des formules plus précises. Ils utiliseront en français l'expression « un (e) seul (e) » pour contourner l'application de la règle du paragraphe 33 (2). En anglais, ils utiliseront l'expression « only one ». En fait, ils ajouteront souvent des précisions supplémentaires au texte pour éviter tout doute : par exemple par l'ajout d'une formule d'exclusion comme « malgré l'alinéa xx... ».

L'application de cette règle d'interprétation à l'article 1.18 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* permet donc à une personne requérant l'usage d'une bouteille à gaz d'apporter à bord d'un véhicule plus qu'une bouteille si chacune d'elles satisfait les conditions énumérées à l'article 1.18 :

- la bouteille à gaz est pour l'usage personnel d'un particulier à bord du véhicule,
- elle est conforme à la partie 5, Contenants, et
- sa capacité en eau est inférieure ou égale à 5 L.

Selon le sous-alinéa 1.18 (a) (iii), la bouteille doit servir à l'usage personnel d'un particulier à bord du véhicule routier. Si une deuxième bouteille n'est pas nécessaire pour son usage à bord, elle ne satisfait pas les exigences du sous-alinéa (iii) et ne pourra bénéficier de l'exemption 1.18.

Il faut par contre noter ici que l'article 1.18 n'est pas le seul article comportant une exemption pouvant s'appliquer dans ce cas. L'article 1.15, « Exemption : Usage personnel » permet aussi sous d'autres conditions, d'apporter à bord les bouteilles nécessaires pour le voyage d'une personne en requérant l'usage. Dans sa proposition de modification n° 6, la Direction générale suggère d'ailleurs d'abolir le sous-alinéa (iii) puisqu'il est redondant avec l'article 1.15. On peut consulter la modification n° 6 en ligne à l'adresse suivante : <http://canadagazette.gc.ca/part1/index-f.html>.

Pour se conformer à l'article 1.15 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, les bouteilles à gaz doivent :

- a) [être] transportées, selon le cas, entre :
 - (i) un point de vente au détail et la résidence de l'acheteur,
 - (ii) un point de vente au détail et le lieu de leur utilisation par l'acheteur,
 - (iii) la résidence de l'acheteur et le lieu de leur utilisation,
 - (iv) deux résidences;

b) [être] placées dans un ou plusieurs contenants chacun ayant une masse brute inférieure ou égale à 30 kg et étant conçu, construit, rempli, obturé, arrimé et entretenu de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel des marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique;

c) ne pas [être] destinées à la vente ou à une utilisation commerciale ou industrielle;

d) [être] en une quantité et une concentration disponibles au grand public dans les magasins de vente au détail.

Dans le cas d'un patient requérant l'usage d'une bouteille à gaz en continu (cas de l'oxygénothérapie), le « lieu d'utilisation » est un point mobile changeant avec les déplacements du patient.

Citernes mobiles UN pour le transport des marchandises dangereuses

par Manuel Kotchounian

Les citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses sont des citernes qui peuvent être chargées, déchargées, levées ou transportées sans avoir à retirer leur équipement structurel ou leur matériel de service. Les citernes mobiles peuvent être dotées ou non d'un cadre ou d'une structure périphérique.

Les conteneurs-citernes ou citernes intermodales sont des citernes mobiles dotées d'un cadre de dimensions normalisées. On peut les transférer d'un mode de transport à un autre de façon économique.

Vers la fin des années 1990, le Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (ONU) a adopté de nouvelles exigences concernant la conception, la construction et l'utilisation de citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses. Ces exigences, consignées dans les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU, ont été adoptées par l'Organisation Maritime Internationale dans la 30^e édition du Code maritime international des marchandises dangereuses. De nombreux pays les ont aussi intégrées à leurs règlements nationaux ou sont en voie de le faire. Les citernes mobiles conçues et fabriquées conformément à ces exigences sont appelées des « citernes mobiles UN ».

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* actuel n'aborde pas la conception, la fabrication ou l'utilisation des citernes mobiles UN au Canada. Par conséquent, d'ici à ce que le *Règlement* soit modifié, il est nécessaire de demander et d'obtenir un *Permis de niveau de sécurité équivalent* afin de pouvoir concevoir, fabriquer, manutentionner, demander de transporter ou transporter des citernes mobiles UN au

Canada. Pour obtenir des instructions sur la façon de présenter une demande de Permis, veuillez vous référer au dernier paragraphe de cet article ou visiter le site Web : <http://www.tc.gc.ca/tmd/permis/menu.htm>.

Transports Canada a effectué des démarches auprès de l'Association canadienne de normalisation (CSA) afin d'amorcer l'élaboration d'une nouvelle norme CSA sur les citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses. Au début de 2006, un comité d'experts de la CSA a été mis sur pied. Lors de sa première réunion, le 30 mai 2006, le comité a examiné une version préliminaire de la norme proposée; une seconde réunion du comité est prévu pour janvier 2007 afin d'examiner la deuxième version de la norme. Une fois cette norme homologuée et publiée par la CSA, Transports Canada a l'intention de proposer son adoption dans le *Règlement*.

Le contenu de la norme CSA proposée sur les citernes mobiles tel qu'examiné par le comité s'appuie sur la 14^e édition du *Règlement type de l'ONU*.

La norme proposée abordera :

- les règles de conception et de fabrication des citernes mobiles UN au Canada ainsi que de leur agrément par le Canada;
- la sélection et l'utilisation ainsi que l'inspection, la mise à l'essai et la réparation, au Canada, des types suivants de citernes mobiles : citernes mobiles UN, citernes IM 101, IM 102 ou IMO de type 1, 2, 5 et 7, quel que soit leur pays d'agrément et de fabrication.

La norme proposée exigerait que la conception d'une citerne mobile qui serait agréée par le Canada ou qui sera fabriquée au Canada soit examinée et approuvée par un «*Examineur de la conception*» autorisé par Transports Canada. L'*Examineur de la conception* aurait la charge d'émettre, au nom de Transports Canada, le numéro d'agrément ainsi que le certificat d'agrément de la citerne mobile UN.

La norme proposée permettrait la manutention, la demande de transport ou le transport au Canada de citernes mobiles UN agréées par une autorité compétente étrangère et fabriquées à l'étranger, en autant qu'elles soient conformes aux Recommandations de l'ONU et aux règlements nationaux applicables du pays d'agrément et de fabrication.

Les Recommandations de l'ONU se fondent sur un code pour récipients sous pression « reconnu par l'autorité compétente » afin de prescrire les détails techniques de conception et de construction du réservoir de la citerne, soit la partie qui retient les marchandises dangereuses. La sécurité de la citerne mobile dépend des exigences du code sélectionné. La norme proposée permettrait l'utilisation au Canada de citernes mobiles UN agréées et fabriquées à l'étranger, en autant que les réservoirs des citernes soient conformes à un des codes homologués par la norme. Il s'agit de codes pour récipients sous pression largement reconnus pour promouvoir un niveau de sécurité acceptable, tel que l'ASME (Section VIII, Divisions 1 et 2) ainsi que les principaux codes européens. Il est aussi possible de proposer d'autres codes pour récipients sous pression au comité de la CSA en faisant parvenir vos suggestions au soussigné.

Il est cependant important de noter que la norme n'autorisera pas l'utilisation des citernes mobiles UN au Canada qui ont été agréées en vertu d'« Arrangements Alternatifs » conclus avec une autorité compétente étrangère. L'utilisation de telles citernes devrait continuer à requérir un *Permis de niveau de sécurité équivalent* de Transports Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les citernes mobiles UN, n'hésitez pas à communiquer avec M. Manuel Kotchounian au 613-998-0798 ou par courriel à l'adresse suivante : kotchom@tc.gc.ca.

L'étendue d'un déraillement – Mise à jour

par Michèle Provencher

En avril 1999, un train de Via Rail qui roulait sur la voie principale nord de la subdivision Chatham à Thamesville en Ontario est arrivé à la hauteur d'un aiguillage en position renversée et a déraillé. Le train est entré en collision avec trois wagons immobilisés sur une voie adjacente, tous chargés de nitrate d'ammonium.

D'après les résultats du rapport d'enquête du Bureau de la sécurité des transports du Canada, « l'entreposage prolongé de certaines marchandises dangereuses dans des wagons immobilisés sur des voies adjacentes à des voies principales, où la vitesse des trains n'est pas limitée et où circulent des trains de voyageurs, a occasionné des risques inacceptables pour les personnes, la propriété et l'environnement ».

Parmi les autres travaux, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses a octroyé un contrat à Transys Research ltée en novembre 2005 pour :

- examiner de façon approfondie les collisions et les déraillements de trains en Amérique du Nord;

- évaluer le risque de heurter des wagons de marchandises dangereuses immobilisés sur une voie d'évitement à proximité d'une ligne principale;
- formuler des recommandations pour réduire les risques connexes en insistant particulièrement sur l'étendue du déraillement et la vitesse du train.

Le comité directeur se composait initialement de représentants de l'Association des chemins de fer du Canada, du Canadien National, du Chemin de fer Canadien Pacifique, du Centre de développement des transports et de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Des représentants de Teamsters Canada et de la direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada se sont joints plus tard.

Transys Research ltée a terminé la première partie des travaux. Son personnel a pu consulter une banque de données ferroviaires du Bureau national de la sécurité des transports des États-Unis. Ces données portaient entre autres sur l'étendue des déraillements survenus entre 1978 et 1985. Le personnel de Transys a également examiné des rapports provenant des bureaux de la sécurité des transports canadien et américain pour la période 1992-2004. Les rapports antérieurs à 1992 ont aussi fait l'objet d'un examen, de pair avec d'autres sources d'information comme des illustrations provenant des médias et certains documents pertinents. Au total, on a rassemblé des données sur environ 200 déraillements, dont leur étendue latérale maximale, en plus des données sur les déraillements antérieurs.

L'analyse préliminaire des données indique que la distance latérale maximale des déraillements à partir de la voie ferrée se répartit environ de la même façon que les données recueillies par le Bureau national de la sécurité des transports des États-Unis de 1978 à 1985 (dans 10 % des accidents, les wagons ont déraillé à plus de 90 pieds de la voie).

On s'attend à disposer du rapport préliminaire avant la fin de l'année. Le projet lui-même devrait être terminé d'ici la fin mars 2007.

Les résultats et les recommandations issues de ce projet aideront à la résolution partielle de questions soulevées par le déraillement de Thamesville.



23 avril 1999, Thamesville, ON

Sommes-nous de bons citoyens ?

par Michèle Provencher

Je ne parle pas ici d'aider les personnes âgées à traverser la rue ou de céder votre place dans l'autobus à quelqu'un qui en a plus besoin que vous, mais, bravo si vous le faites !

Je m'intéresse en fait au respect des lois et des règlements, particulièrement ceux qui touchent au transport des marchandises dangereuses (TMD).

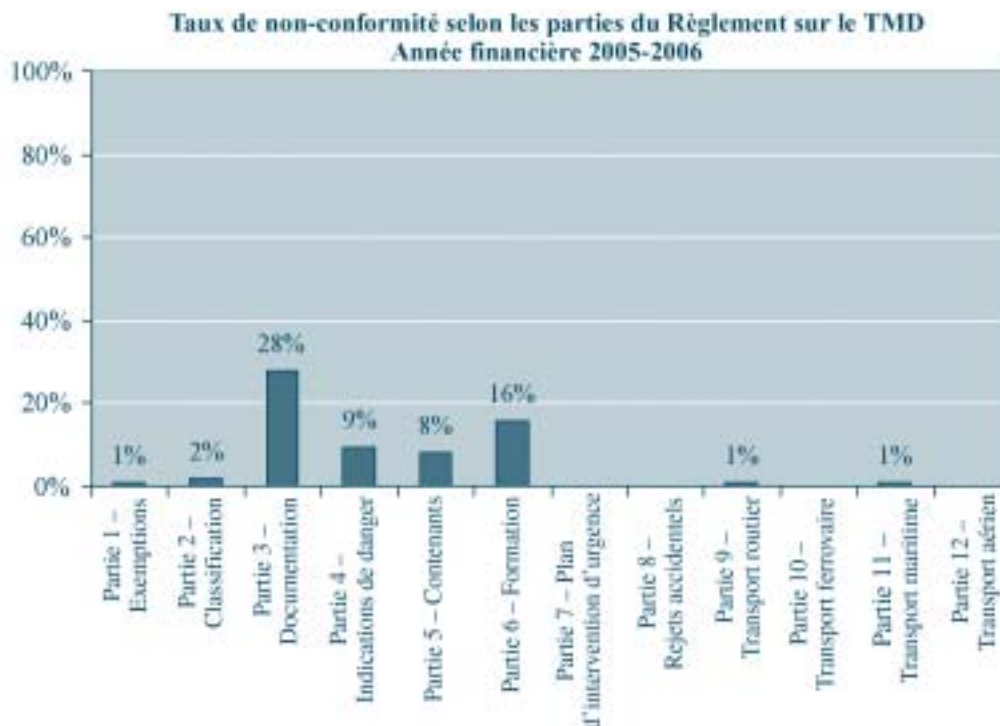
La surveillance de la conformité au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* est un aspect important de notre programme. En respectant les dispositions du *Règlement*, les entreprises contribuent à la diminution du risque associé au transport des marchandises dangereuses. Cette affirmation repose sur l'idée que la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement* afférent contiennent les mesures de protection nécessaires pour améliorer la sécurité du public.

Au cours du printemps 2005, on a demandé aux inspecteurs du TMD de visiter un certain nombre de sites d'expédition sélectionnés au hasard pour mesurer leur taux de conformité au *Règlement sur le TMD*. La sélection au hasard visait à assurer une évaluation objective, libre de l'influence des préoccupations du jour, des renvois ou des inspections antérieures. Cette activité marquait le début d'un exercice annuel, car la Direction générale du TMD a l'intention de continuer à évaluer la non-conformité au moyen d'inspections au hasard, tout en veillant, bien sûr, à ce que le programme d'inspection habituel soit aussi peu perturbé que possible.

Le taux général de non-conformité pour l'année financière (AF) 2005-2006 est de 38 %, ± 6 %¹. Au total, 497 sites d'expédition ont été sélectionnés. De ce nombre, 374 sites d'expédition ont été inspectés. Les 123 autres étaient inactifs.

On estime donc que pour l'AF 2005-2006, 38 % des sites d'expédition répartis dans tout le Canada ne se conformaient pas à une ou à plusieurs parties du *Règlement sur le TMD*.

En examinant le taux de non-conformité pour chaque partie du *Règlement*, on se rend compte que la majorité des infractions touchaient la documentation (28 %), la formation (16 %), les indications de danger (9 %) et les contenants (8 %).



On a constaté qu'au moins le tiers des sites inspectés contrevenaient au *Règlement sur le TMD*, souvent en raison d'une documentation ou d'une formation inadéquates. N'oublions pas que dans les situations d'urgence, une bonne documentation et une formation appropriée peuvent faire toute la différence.

N'hésitez pas à visiter notre site Web (www.tc.gc.ca) pour consulter la plus récente information sur la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et son *Règlement* ainsi que des documents de formation et de sensibilisation.

¹ Le ± 6 % correspond à la marge d'erreur associée à un niveau de confiance de 95 %. En d'autres mots, le taux de non-conformité pour toute la population devrait se situer entre 32 % et 44 % 19 fois sur 20.

Rectificatif

Indications trompeuses sur les wagons de chemin de fer

Au cours des dernières années, en se basant sur des opinions juridiques divergentes, la Direction générale a émis des interprétations dissemblables à propos des indications trompeuses sur les wagons de chemin de fer. Cet article a pour but de rétablir les faits en se basant sur une opinion juridique officielle du ministère de la Justice.

Le problème

La réglementation s'appliquant aux chemins de fer requiert que le nom de certaines marchandises dangereuses ou d'autres indications telles que « not odorized » soient inscrits sur les parois des wagons de chemin de fer. La question s'est posée de savoir si ces marques étaient des indications de danger réglementaires ou non. Si ces marques sont des indications de danger réglementaires, elles doivent être couvertes ou enlevées en vertu du paragraphe 4.9(2) du *Règlement* lorsqu'il n'y a plus de marchandises dangereuses dans les contenants. Dans le cas des wagons-citernes, ceci pose des difficultés particulières, entre autres, pour les ateliers de réparation.

L'exigence de marquage, elle-même, ne se trouve pas dans le texte du règlement canadien. Elle se trouve, en fait, à l'article 172.330 du règlement américain! Cet article est inclus par renvoi dans le manuel de l'AAR¹ qui est lui-même inclus par renvoi dans la norme CGSB-43.147-2002. Le règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses, quant à lui, exige de satisfaire aux exigences de la norme CGSB-43.147-2002. Le schéma suivant montre la succession des divers renvois.



Par le passé, la Direction générale a favorisé une réponse positive à cette question et, en conséquence, a fourni l'avis qu'il s'agissait d'indications réglementaires. Il y a quelques mois, une nouvelle opinion juridique a mis en doute cette réponse, ce qui a amené la Direction générale à adapter ses avis précédents et conclure alors qu'il ne s'agissait pas d'indications réglementaires. À cause des nombreux commentaires reçus relativement à ce changement de position, la Direction générale a décidé de demander un avis juridique définitif au ministère de la Justice.

La question se posait donc de savoir si le texte du règlement américain devenait à travers tous ces renvois successifs un texte réglementaire au sens de la loi canadienne sur le transport des marchandises dangereuses.

Conclusion

Récemment, le ministère de la Justice nous a fait parvenir sa réponse. Un texte qui fait l'objet d'un renvoi par l'intermédiaire de plusieurs autres textes faisant eux-mêmes l'objet de renvois successifs, est considéré aussi comme un texte réglementaire au même titre que celui qui fait l'objet d'un renvoi par le règlement lui-même.

La seule restriction à cet énoncé est que la nature du texte appelé par la référence puisse faire l'objet de règlements en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. En conséquence, les sujets qui ne tombent pas sous l'autorité de cette loi ne peuvent être considérés comme étant intégrés par référence dans le texte réglementaire. De plus, seul le texte existant au moment du renvoi dans le document « parent » est valide. Les renvois à un document « tel qu'amendé » sont impossibles. Par exemple, d'éventuelles exigences dans le texte faisant l'objet du renvoi qui se rapporteraient aux scies à main ne deviendront pas automatiquement des textes réglementaires de TMD car l'objet de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* n'inclut pas le sujet des scies à main. En guise de deuxième exemple, si le manuel de l'AAR ou le règlement américain étaient modifiés suite à l'entrée en vigueur du *Règlement sur le TMD*, les modifications du manuel de l'AAR et celles du règlement américain ne seraient pas obligatoires.

En conséquence, pour se conformer aux conclusions des avocats du ministère de la Justice, la Direction générale a révisé les interprétations sur cette question sur son site Web. Les marquages des noms de produits ajoutés sur les parois des wagons de chemin de fer en vertu du règlement américain constituent bien des indications réglementaires canadiennes et doivent être couverts ou enlevés lorsqu'il n'y a plus de marchandises dangereuses dans les contenants [à moins que l'utilisateur ne soit détenteur d'un permis de niveau de sécurité équivalent (PNSE) permettant de s'en abstenir à certaines conditions.]

Par contre, l'exigence de l'article 172.330, paragraphe (c) du règlement américain concernant le marquage des mots « non-odorized » ou « not odorized » sur un wagon-citerne contenant des gaz de pétrole liquéfiés non odorisés, ne constitue pas une indication de danger réglementaire selon le règlement canadien sur le TMD, puisque ce paragraphe ne fait pas l'objet d'un renvoi direct ou de renvois successifs dans le règlement canadien pour le moment. Conséquemment, l'apposition de l'indication de danger « non-odorized » ou « not odorized » ne saurait être considérée comme trompeuse selon la *Loi* ou le *Règlement sur le TMD*, que le wagon-citerne contienne des gaz de pétrole liquéfiés odorisés ou non.

¹ « AAR Manual of Standards and Recommended Practices – Specifications for Tank Cars M-1002 » de l'Association of American Railroads (AAR)

Séance de formation sur les agents chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires (CBRN)

par Kathleen Corriveau

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses a organisé, en collaboration avec les spécialistes de Magellan en matière d'incidents critiques, une séance de formation à l'intention des équipes de l'industrie qui pourraient intervenir en cas d'incident Chimique, Biologique, Radiologique ou Nucléaire (CBRN). La séance de formation s'est déroulée du 9 au 11 mai 2006 à Morrisburg (Ontario). Elle a attiré une trentaine de participants ainsi que des observateurs de Santé Canada, de l'Agence canadienne de santé publique et de CANUTEC.

Transports Canada a travaillé avec les experts-conseils de Magellan pour mettre au point une formation adaptée aux besoins des intervenants. Cette séance de formation avait pour but d'améliorer la préparation des équipes de l'industrie désirant intervenir en cas d'incidents criminels ou terroristes impliquant des marchandises dangereuses ou des agents chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires au Canada.

Plusieurs sujets ont été abordés au cours de ces trois jours de formation, notamment les différents agents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires ou explosifs (CBRN), les fondations d'une structure de commande CBRN et explosifs et son intégration au Système national d'intervention en cas d'urgence, l'évaluation des dangers, y compris la reconnaissance, la surveillance et la détection des menaces, la sélection et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle et la décontamination. On a également étudié différents scénarios et effectué des exercices. Les participants ont été divisés en trois petits groupes qui devaient passer du temps à tour de rôle à chacune de quatre stations portant sur l'équipement de protection individuelle, la décontamination, le contrôle et la reconnaissance des menaces CBRN et d'explosifs.

Les intervenants en cas d'urgence peuvent être appelés sur les lieux d'un accident impliquant des agents CBRN et explosifs pour donner des conseils spécialisés aux autorités locales et aux premiers intervenants. On ferait uniquement appel aux intervenants de l'industrie possédant l'expertise et le matériel nécessaires pour les produits en cause. De plus, ces personnes devraient attendre que les autorités aient maîtrisé le danger sur le site et éliminé toute menace secondaire. Il se pourrait donc que les intervenants aient à fournir des conseils techniques portant sur les marchandises dangereuses et les risques qu'elles représentent ainsi que de l'information technique sur les contenants en cause.

L'aide aux premiers intervenants peut également être l'occasion d'établir des exigences en matière de première intervention afin de minimiser l'exposition à un type particulier de marchandises dangereuses, de gérer les conséquences d'un rejet de marchandises dangereuses, de fournir du matériel spécialisé et du personnel formé pour manutentionner (transférer, neutraliser, confiner, brûler, etc.) une marchandise dangereuse ou atténuer le danger qu'elle représente. On s'attend à ce que le rôle des intervenants en cas d'incidents CBRN soit sensiblement le même qu'en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, mais il y a tout de même des différences. La formation pratique a pour but d'améliorer les capacités actuelles de ces personnes à intervenir en cas d'incidents CBRN.

Les intervenants sur le site d'un incident CBRN devront sans doute travailler pendant de longues périodes vêtus de l'équipement offrant le plus haut niveau de protection individuelle disponible. Cet équipement de protection individuelle, souvent dit *de niveau A* dans le monde des matières dangereuses, est composé d'un ensemble de protection étanche et d'un appareil respiratoire autonome. Cet équipement fournit un niveau de protection individuelle adéquat, mais ne permet pas de travailler pendant de longues périodes, car l'appareil respiratoire a une réserve d'air limitée. De plus, l'ensemble de protection *de niveau A* est un vêtement très inconfortable qui entrave les mouvements et la vision et qui pourrait se percer en cours de travail. À titre de solution de rechange approuvée, les intervenants qui doivent travailler dans un environnement CBRN pourraient porter l'équipement canadien avec protection intégrée. L'équivalent civil de la tenue militaire de protection contre les dangers chimiques ou biologiques, cet équipement est composé d'une tenue de protection Saratoga Hammer adaptée, d'un masque à gaz canadien C4 muni d'une boîte filtrante, ainsi que de gants et de couvre-chaussures de protection contre les produits chimiques. La combinaison de protection Saratoga Hammer ordinaire couvre tout le corps et est doublée de charbon actif. On l'a transformée en ensemble deux pièces bleu marine à l'intention des civils. Le Canada a approuvé l'utilisation de cet ensemble de protection par les intervenants. Il offre un niveau de protection adéquat pour le travail sur un site contaminé par des agents CBRN. Les avantages de cette solution de rechange approuvée pèsent plus lourds dans la balance que la protection contre les éclaboussures fournie par l'équipement *de niveau A*.

On définit la décontamination comme le processus par lequel on débarrasse les individus, l'équipement ou l'environnement des agents CBRN. Avant de pénétrer dans la zone contaminée (« zone chaude ») où l'incident CBRN s'est produit, il faut installer un couloir de décontamination pour se déplacer entre la zone froide et la



zone chaude. Il faut choisir soigneusement l'emplacement du couloir. En général, il devrait être installé dans le sens du vent et sur un point surélevé par rapport aux lieux de l'incident. On s'efforcera d'établir une aire de décontamination distincte pour les hommes, pour les femmes et pour les victimes non ambulatoires, ainsi qu'une ligne d'urgence pour les intervenants. Dans le cadre de la séance de formation, les intervenants ont appris, pour toute activité de décontamination, à retirer leur ensemble de protection de façon sécuritaire, sans contaminer les personnes qui les aident. On a également passé en revue les protocoles de décontamination établis en fonction des différents scénarios CBRN (p. ex., radiologique c. chimique c. biologique) et les particularités des activités de décontamination lorsqu'il y a un grand nombre de victimes. On avait ainsi pour but de donner aux participants un aperçu des différents processus avant qu'ils se rendent sur les lieux d'un incident CBRN « multiservice » de grande envergure. Par exemple, le processus de décontamination n'est pas le même pour les agents biologiques (il s'agit alors de désinfection) que pour les agents chimiques (détoxification). Un même incident peut nécessiter des activités de décontamination pour plusieurs dangers CBRN. Peu importe la nature de l'incident, on recommandera une solution et une méthode de décontamination appropriées fondées sur des priorités et sur les particularités de l'incident en question.

La détection et la surveillance des agents présents s'avèrent essentielles à l'élaboration d'un plan d'intervention en cas d'incident CBRN. Effectuées de façon adéquate, ces activités permettront au personnel d'intervention d'urgence d'établir des zones potentielles d'évacuation ou d'abri, des périmètres de sécurité ainsi que les zones chaude et froide entourant le site où s'est produit le rejet d'agents CBRN. Une fois la menace détectée et l'agent en cause identifié, il devient possible d'utiliser des méthodes de surveillance appropriées. Certaines techniques permettent de confirmer la présence d'un agent particulier ou d'une famille d'agents. D'autres techniques visent à mesurer la concentration d'un agent donné dans les différentes zones. Les participants ont été encouragés à se familiariser avec ces techniques lors de leur passage à la station de surveillance, qui présentait les différents instruments de détection et de surveillance des agents CBRN.

La station consacrée à la reconnaissance des menaces CBRN et d'explosifs présentait dix dispositifs différents correspondant soit à un mécanisme de déversement improvisé ou à un contenant normalisé saboté. Ces dispositifs ont été créés pour répandre des agents CBRN et explosifs ou des marchandises dangereuses réglementées. Les participants ont discuté des types de menaces, des mesures à prendre, de l'équipement de protection individuelle, des mesures de contrôle et de décontamination ainsi que des façons possibles de remédier à chaque situation.

Au terme de la séance de formation, chaque groupe a présenté un exposé portant sur les scénarios qu'on leur avait soumis. La résolution des incidents CBRN et d'explosifs dans chaque scénario devait refléter les aspects pertinents du matériel didactique.

Les participants se sont généralement entendus pour dire que la séance de formation avait réussi à fournir une information précieuse aux équipes d'urgence du secteur industriel devant intervenir en cas d'incidents terroristes impliquant des agents chimiques, biologiques, radiologiques ou nucléaires. Le gouvernement fédéral doit continuer de travailler avec l'industrie pour mettre en place des mesures et des plans d'intervention d'urgence en prévision de telles situations.

Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord 2006

par Micheline Paquette

M. Richard Roberts, un inspecteur en matière de sécurité des véhicules commerciaux et d'application de la loi travaillant au sein du ministère des Transports de la Colombie-Britannique (Delta, C.-B.), a obtenu la plus haute distinction lors du Championnat des inspecteurs de l'Amérique du Nord (CIAN) qui s'est tenu à la Nouvelle-Orléans, en Louisiane, du 14 au 20 août. M. Roberts a été couronné grand champion pour son rendement combiné dans six aspects du concours.

Au total, 53 inspecteurs routiers autorisés par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux à effectuer des inspections normalisées de niveau I, ont participé au 14^e Championnat annuel. De ce nombre, six inspecteurs représentaient le Canada (Alberta, Colombie-Britannique, Nouveau-Brunswick, Ontario, Québec, Saskatchewan), trois provenaient du Mexique et 44, des États-Unis.

M. Alain Riendeau, inspecteur pour Contrôle Routier Québec (St-Jean-sur-Richelieu, Québec) et M^{me} Lorie Floyd, de l'État du Wisconsin, ont tous deux reçu le prix John Youngblood, remis chaque année à l'inspecteur qui s'est démarqué par sa courtoisie, son leadership, son intégrité, son professionnalisme et son dévouement.

Le CIAN, qui se déroule chaque année, est le seul concours ayant pour objectif de souligner et de récompenser l'excellence en matière d'inspection des véhicules commerciaux. Cette activité donne à chaque inspecteur la possibilité de recevoir une formation sur les plus récents développements en matière de sécurité, de technologie, de normes et de procédures d'inspection. Il s'agit également d'une occasion de partager des idées, des techniques et des expériences avec d'autres inspecteurs. Le CIAN souligne l'excellence du travail des inspecteurs routiers, favorise l'uniformité des procédures et améliore la qualité des inspections des véhicules commerciaux.

Félicitations à tous les participants!

On trouvera plus de détails sur le CIAN en se rendant au site Web de l'Alliance : <http://www.cvs.a.org/>

SESSION DE FORMATION SUR LE MANUEL DES INSPECTEURS

Le Manuel des Inspecteurs TMD – Une séance de formation réussie

par John Hunt et Edgar Ladouceur

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) vise à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. La *Loi* confère les pouvoirs nécessaires à la mise en place d'exigences et d'interdictions visant à maintenir le risque associé aux transports à un niveau acceptable. La *Loi* reconnaît que l'atteinte de cet objectif dépend du respect des exigences réglementaires. Elle prévoit donc l'exercice de pouvoirs pour promouvoir et obtenir la conformité (p. ex. le pouvoir d'inspection) ainsi que l'imposition de pénalités en cas de non-conformité.

La Direction générale du transport des marchandises dangereuses possède une équipe d'inspecteurs hautement qualifiés et expérimentés. Ces inspecteurs sont responsables de surveiller la conformité à la *Loi* et au *Règlement sur le TMD*, de réaliser des inspections et de faire appliquer la loi. Répartis entre cinq bureaux régionaux au Canada, ces inspecteurs concentrent leurs efforts sur les expéditeurs, les réceptionnaires et les importateurs de marchandises dangereuses, ainsi que sur les transporteurs fédéraux.

Le *Manuel des Inspecteurs TMD* est le principal outil utilisé pour fournir aux inspecteurs l'orientation et les conseils dont ils ont besoin pour appliquer de façon sécuritaire et professionnelle un programme de conformité à la fois équitable, efficace, efficient, cohérent et transparent. Le *Manuel* définit les pouvoirs, les obligations et les fonctions de l'inspecteur; l'organisme dont relève l'inspecteur; la stratégie et les politiques pour mettre en œuvre le programme de conformité; les préalables nécessaires pour acquérir et conserver les compétences d'inspecteur; les moyens et les mesures mis en place pour assurer la sécurité et protéger la santé de l'inspecteur ainsi que les façons dont on évalue l'application du programme.

On a récemment terminé la révision du *Manuel des Inspecteurs TMD*. Certains chapitres ont été réécrits, tandis que d'autres ont été ajoutés, éliminés ou combinés. Toutes ces activités visaient à faire en sorte que le *Manuel* reflète les initiatives, stratégies, politiques et exigences réglementaires gouvernementales nouvelles ou révisées tout en demeurant une source d'information pertinente pour les inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions quotidiennes.

Une session de formation nationale des inspecteurs TMD s'est déroulée à Québec au mois d'octobre 2006. On désirait, par l'entremise de cette séance, que chaque inspecteur se familiarise à fond avec les objectifs et le contenu du *Manuel*. Au cours d'une période de trois jours, 69 inspecteurs ont écouté des gestionnaires et des experts commenter et expliquer chacun des chapitres du *Manuel* et répondre aux questions des participants.

Les commentaires de ces derniers indiquent d'ailleurs que la séance de formation a été une grande réussite. Nombre d'entre eux ont affirmé que le *Manuel* aiderait la communauté des inspecteurs à appliquer le programme de conformité en matière de TMD de façon uniforme.

