

2006RP-11

**Revue des réglementations applicables  
au stockage et au transport des  
matières dangereuses au Québec**

*Nathalie De Marcellis-Warin, Sébastien Favre,  
Ingrid Peignier, Martin Trepanier*

---

**Rapport de projet**  
*Project report*

---

**Ce rapport a été produit dans le cadre du contrat de recherche avec le  
Ministère des Transports du Québec, la chaire CN en économie et  
intermodalité des transports et l'IRSST**

Montréal  
Décembre 2006

© 2006 *Nathalie De Marcellis-Warin, Sébastien Favre, Ingrid Peignier, Martin Trepanier*. Tous droits réservés. *All rights reserved*. Reproduction partielle permise avec citation du document source, incluant la notice ©.  
*Short sections may be quoted without explicit permission, if full credit, including © notice, is given to the source*

## **CIRANO**

Le CIRANO est un organisme sans but lucratif constitué en vertu de la Loi des compagnies du Québec. Le financement de son infrastructure et de ses activités de recherche provient des cotisations de ses organisations-membres, d'une subvention d'infrastructure du Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, de même que des subventions et mandats obtenus par ses équipes de recherche.

*CIRANO is a private non-profit organization incorporated under the Québec Companies Act. Its infrastructure and research activities are funded through fees paid by member organizations, an infrastructure grant from the Ministère du Développement économique et régional et de la Recherche, and grants and research mandates obtained by its research teams.*

### **Les partenaires du CIRANO**

#### **Partenaire majeur**

Ministère du Développement économique,  
de l'Innovation et de l'Exportation

#### **Partenaires corporatifs**

Alcan inc.  
Banque de développement du Canada  
Banque du Canada  
Banque Laurentienne du Canada  
Banque Nationale du Canada  
Banque Royale du Canada  
Bell Canada  
BMO Groupe financier  
Bombardier  
Bourse de Montréal  
Caisse de dépôt et placement du Québec  
Fédération des caisses Desjardins du Québec  
Gaz de France  
Gaz Métro  
Hydro-Québec  
Industrie Canada  
Investissements PSP  
Ministère des Finances du Québec  
Pratt & Whitney Canada  
Raymond Chabot Grant Thornton  
Ville de Montréal

#### **Partenaires universitaires**

École Polytechnique de Montréal  
HEC Montréal  
McGill University  
Université Concordia  
Université de Montréal  
Université de Sherbrooke  
Université du Québec  
Université du Québec à Montréal  
Université Laval

Le CIRANO collabore avec de nombreux centres et chaires de recherche universitaires dont on peut consulter la liste sur son site web.

# Revue des réglementations applicables au stockage et au transport des matières dangereuses au Québec\*

*Nathalie De Marcellis-Warin<sup>†</sup>, Sébastien Favre<sup>‡</sup>,  
Ingrid Peignier<sup>§</sup>, Martin Trepanier<sup>\*\*</sup>*

## Résumé

L'activité industrielle nécessite la production et l'emploi de matières dangereuses mais aussi le transport de celles-ci entre les installations fixes. Ces matières représentent donc des risques sur les sites industriels mais également entre ces sites du fait de leur transport en passant par les installations de stockage temporaire et les activités de chargement et de déchargement.

Ce rapport dresse un état des lieux des réglementations qui s'appliquent au stockage, à la manipulation et au transport de matières dangereuses au Québec. Ces différentes lois/réglementations vont contraindre les choix logistiques des entreprises qui produisent, utilisent ou transportent des matières dangereuses (par exemple, obligation d'un mode de transport pour certaines matières dangereuses, quantité seuil imposée pour le stockage, obligation de transporter, etc...).

Ainsi, dans un premier temps, nous avons analysé les réglementations touchant la Sécurité Publique, l'Environnement, le Transport et la Santé Sécurité au Travail. Nous avons survolé également les réglementations américaines compte tenu de la proximité du Canada avec ce pays et surtout de l'importance des flux de transport Nord/Sud. Dans un second temps, nous nous sommes intéressés davantage à expliquer les éventuelles concordances, disparités et contradictions entre chacune des réglementations analysées.)

**Mots clés :** matières dangereuses, transport, stockage, réglementations, logistique, stratégie.

---

\* Ce rapport fait partie du projet « Global », évaluation globale des risques liés au transport et à l'utilisation de matières dangereuses, rapport tâche 1 – opération B.

<sup>†</sup> *Ph.D.*, chercheure au CIRANO et professeure adjointe, département de mathématiques et de génie industriel, École Polytechnique de Montréal, téléphone : (514) 340-4711 poste 4127, télécopieur : (514) 340-4173, courriel : [Nathalie.De\\_Marcellis@cirano.qc.ca](mailto:Nathalie.De_Marcellis@cirano.qc.ca).

<sup>‡</sup> *Étudiant de maîtrise*, École Polytechnique de Montréal.

<sup>§</sup> *Ing. jr.*, directrice de projet à CIRANO, téléphone : (514) 985-4000 poste 3020, télécopieur : (514) 985-4039, courriel : [ingrid.peignier@cirano.qc.ca](mailto:ingrid.peignier@cirano.qc.ca).

<sup>\*\*</sup> *Ing., M.Sc.A., Ph.D. (Poly)*, professeur agrégé, département de mathématiques et de génie industriel, École Polytechnique de Montréal, téléphone : (514) 340-4711 poste 4911, télécopieur : (514) 340-4173, courriel : [martin.trepanier@polymtl.ca](mailto:martin.trepanier@polymtl.ca)

## ***Abstract***

*Industrial activity requires the production and the use of dangerous goods in the chemical plants. It also requires their transport between these installations. These products induce risks on the plants sites, but also between them, because of their transport while passing by the temporary storage sites and the loading and unloading activities.*

*This report presents a review of regulations applicable to storage, handling, and transportation of dangerous goods in Quebec. These various laws/regulations will force the logistic choices of the companies which produce, use or transport dangerous goods (for example, obligation of a transport mode for particular dangerous goods, threshold quantity imposed for storage, obligation to transport, etc...).*

*Thus, in the first part, we analyzed the regulations concerning public safety, environment, transport and work safety and security. We also flew over the American regulations taking into account the proximity of Canada with this country and the importance of north-south transport flow. In the second part of this report, we were more interested to explain the possible similarities, disparities and contradictions between each analyzed regulation.*

***Keywords:*** *dangerous goods, transport, storage, regulations, logistic, strategy*

## NOTE

Cette recherche a été effectuée dans le cadre du projet de recherche GLOBAL. L'objectif du projet de recherche « GLOBAL » mis en place par l'INERIS (*Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques*) en France est de développer une méthodologie d'évaluation des risques permettant de prendre en compte globalement les risques liés au stockage et au transport des marchandises dangereuses. Cette méthode devrait permettre d'évaluer les effets des mesures prises en tenant compte des effets induits éventuels. Elle permettra aussi de donner une base plus objective aux décisions publiques en matière de maîtrise des risques technologiques (mesure de l'impact et des effets d'une réglementation existante, mise en place d'une nouvelle réglementation, « coordination » des réglementations existantes sous différents ministères – par exemple, Sécurité Publique, Transport, Santé, Environnement).

La collaboration du CIRANO et de l'École Polytechnique de Montréal au projet « GLOBAL » de l'INERIS porte d'une part sur plusieurs opérations effectuées conjointement (notre équipe se chargeant de l'application québécoise de ces opérations) :

- Description des activités de stockage et de transport des matières dangereuses (rencontres des acteurs de la chaîne logistique de MD + enquête par questionnaires) (opération A);
- Revue des réglementations applicables au stockage et transport des matières dangereuses (opération B);
- Revue des bases de données existantes sur les accidents impliquant des matières dangereuses (opération C).

D'autre part, notre équipe se chargera des deux volets de recherche suivants :

- Évaluation économique des coûts du transport de matières dangereuses;
- Analyse des stratégies logistiques dans un contexte de stockage et de transport de matières dangereuses et incitations économiques.

D'une manière générale, il s'agira d'essayer de comprendre quels sont les coûts associés au transport de matières dangereuses et l'arbitrage fait par les entreprises dans leurs choix de stratégies logistiques, d'une part transport versus stockage mais aussi dans les choix des transporteurs, choix des itinéraires, choix du mode de transport,.... Nous allons chercher à savoir comment mesurer le coût économique du transport des produits dangereux et identifier quels sont les facteurs qui influencent les choix logistiques et si le fait d'avoir une connaissance globale du risque (stockage et transport) et de ses impacts potentiels modifierait les décisions. Cette analyse économique des stratégies logistiques des entreprises (contraintes et choix) devrait permettre de mettre en évidence les incitatifs (par le biais ou non de la réglementation) qui permettraient l'atteinte d'un optimum global (coût et risque minimisés).

Ce rapport présente l'opération B du projet GLOBAL, c'est-à-dire la revue des réglementations applicables au stockage et au transport des matières dangereuses au Québec (réglementations touchant la Sécurité Publique, l'Environnement, le Transport et la Santé-Sécurité au Travail).

## NOTE

This research was carried out within the framework of the research project GLOBAL. The objective of the “GLOBAL” research project set up by INERIS (National Institute of the Industrial Environment and the Risks) in France is to develop a methodology to evaluate the risk of storage and transportation of dangerous goods.

Actually, industrial activity requires the production and the use of dangerous goods in the chemical plants. It also requires their transport between these installations. These products induce risks on the plants sites, but also between them, because of their transport. Today, regulations constrain on one hand chemical plants to minimise their risks and on the other hand the transport of dangerous goods. This is in this context that the present GLOBAL project will examine how the logistic strategies of the industrialists can influence the risks due to the transport of dangerous goods. For example, by minimising the quantities stored in the fixed installations, does one increase the risks due to transport and in this case, up to what extent? Thus the main objectives of the research are: first to examine new risks assessments methods in order to provide harmonised quantification of the chemical risks and to propose possible policies for the global decrease of risks.

The collaboration of the CIRANO and the École Polytechnique de Montréal to the GLOBAL project consist, on the one hand, of several operations performed jointly with INERIS (our team taking care of the application in Quebec of these operations):

- Description of the activities of storage and transportation of dangerous goods (meetings with actors of the logistics chain of dangerous goods + survey by questionnaires) (operation A).
- Review of regulations applicable to the storage and transportation of dangerous goods (operation B);
- Review of existing databases on the accidents implicating dangerous goods (operation C);

In addition, our team will work on the two following research themes:

- Economic evaluation of the costs of the transport of dangerous goods
- Analysis of the logistic strategies in a context of storage and transport of dangerous goods and economic incentive.

It consist actually in trying to understand which are the costs associated with transport of dangerous goods and on the other hand understand the arbitration made by facilities in their logistic strategies, for example, transport versus storage but also in the choices of carriers, choice of itineraries, choice of transport mode,... We would like to measure the economic cost of the transport of the dangerous goods, to know the factors which influence the logistic choices (for example, necessary training of the workers, working conditions, history of accidents, comparison of the amount of CSST premium, reputation of the carriers, etc.) and to evaluate if the fact of having a total knowledge of the risk (storage and transport) and of its potential impacts would modify the global decisions.

The purpose is to study a few cases which might induce a transfer of risk from the fixed installations towards freight vehicles of dangerous goods, for example by decreasing the quantity stored in the fixed installations and by increasing the quantity stored temporarily in the bulks. It will consist in understanding the mechanisms of the transfer, judging their interest and their disadvantages, finding means of avoiding them if the disadvantages are significant, and then considering solutions of global management of the dangerous goods.

This report presents the operation B of the GLOBAL project, i.e. “Review of regulations applicable to storage, handling, and transportation of dangerous goods in Quebec” (regulations concerning public safety, environment, transport and work safety and security).

## Remerciements

---

Les auteurs tiennent à remercier l'ensemble des personnes qui ont contribué à la réalisation de ce rapport et plus particulièrement Raynald Boies, Ministère des Transport du Québec et Marc Baril, Institut de Recherche en Santé Sécurité au Travail pour leurs commentaires et les échanges fructueux tout au long du projet.

Nous tenons également à remercier Romain Saint-Cyr, Ministère de la Sécurité Publique du Québec, Robert Reiss, Environnement Canada, François Boutin et Renée-Claude Chrétien, Ministère de l'Environnement du Québec et Gaëtan Demers, Ministère des ressources naturelles et de la faune pour leurs commentaires sur la partie descriptive des législations les concernant dans le présent document.

Enfin, nous souhaitons remercier les représentants des ministères concernés par le stockage, l'utilisation et le transport de matières dangereuses (Ministère du Transport du Québec, Transports Canada, Ministère de la Sécurité Publique du Québec, Environnement Canada, Ministère de l'Environnement du Québec, Régie du Bâtiment du Québec, Ministère des ressources naturelles et de la faune) qui ont participé à deux rencontres d'une journée chacune, organisées au CIRANO sur le thème « Réglementations TMD et Stockage »

## **Avant-propos**

---

La présente publication a pour objet de fournir de l'information relative aux législations concernant le stockage, l'utilisation et le transport de matières dangereuses au Québec et au Canada. Son contenu ne constitue pas une interprétation juridique des législations. Les différents éléments factuels de ce rapport peuvent donc aider à la prise de décision, mais la responsabilité des auteurs de cette étude ne saurait se substituer à celle des décideurs, le cas échéant. Cette étude s'inscrit dans un contexte défini et ne devrait pas être utilisée à d'autres fins que celles énoncées dans le rapport.

# Table des Matières

## PARTIE I : DESCRIPTION DES LOIS S'APPLIQUANT AUX MATIÈRES DANGEREUSES

### A. LÉGISLATION FÉDÉRALE

<b>1</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AU TRANSPORT</b> .....	<b>23</b>
1.1	LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (LTMD).....	23
1.1.1	<i>Description</i> .....	23
1.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	25
1.1.2.1	Classification.....	25
1.1.2.2	Documentation.....	27
1.1.2.3	Indication de danger.....	28
1.1.2.4	Contenants.....	29
1.1.2.5	Formation.....	30
1.1.2.6	Plan d'intervention d'urgence.....	32
1.1.2.7	Permis de niveau de sécurité équivalente.....	33
1.1.2.8	Rapport de rejet accidentel.....	33
1.1.2.9	Inspections.....	34
1.1.2.10	Expédition de MD au Canada et recours à d'autres règlements.....	35
1.1.2.11	Exemptions.....	36
1.2	LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA – RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT PAR MER DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....	37
1.2.1	<i>Description</i> .....	37
1.2.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	38
1.2.2.1	Classification.....	38
1.2.2.2	Rapports d'accidents ou d'incidents.....	39
1.3	LOI SUR LE TRANSPORT MARITIME.....	40
1.3.1	<i>Description</i> .....	40
<b>2</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AU STOCKAGE</b> .....	<b>43</b>
2.1	LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (LCPE).....	43
2.1.1	<i>Description</i> .....	43
2.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	44
2.1.2.1	Classification.....	44
2.1.2.2	Plan d'urgence environnementale (PUE).....	44
2.1.2.3	Signalement d'une urgence environnementale.....	46
2.1.2.4	Contrôle et vérification de l'application de la loi.....	46
2.1.2.5	Exemptions.....	47
2.1.2.6	Principales exigences du RUE.....	47
2.1.2.7	Situation actuelle au Québec.....	49
<b>3</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AUX PRODUITS</b> .....	<b>50</b>
3.1	LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX.....	50
3.1.1	<i>Description</i> .....	50
3.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	50
3.2	LOI SUR LES EXPLOSIFS.....	51
3.2.1	<i>Description</i> .....	51
3.2.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	52
3.3	LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES.....	52
3.3.1	<i>Description</i> .....	52

## B. LÉGISLATION PROVINCIALE

<b>4</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AU TRANSPORT.....</b>	<b>54</b>
4.1	CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	54
4.1.1	<i>Description.....</i>	54
4.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	55
4.1.2.1	Le code de la sécurité routière.....	55
4.1.2.2	Le règlement sur le transport de matières dangereuses.....	56
4.1.2.3	Contenants.....	57
4.1.2.4	Formation des transporteurs.....	57
4.2	LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS.....	57
4.2.1	<i>Description.....</i>	57
4.2.2	<i>Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds.....</i>	58
4.3	LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET LOI SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT TERRESTRE GUIDÉ.....	58
4.3.1	<i>Description.....</i>	59
4.3.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	59
4.3.2.1	Loi sur les chemins de fer et loi sur la sécurité du transport terrestre guidé.....	59
4.3.2.2	Règlement sur le transport ferroviaire.....	60
4.3.2.3	Règlement sur la sécurité ferroviaire.....	60
<b>5</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AU STOCKAGE.....</b>	<b>61</b>
5.1	LOI SUR LA SÉCURITÉ CIVILE.....	61
5.1.1	<i>Description.....</i>	62
5.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	63
5.1.2.1	Objectifs du règlement à venir.....	63
5.1.2.2	Déclarer les risques à la municipalité :.....	63
5.1.2.3	Établir une procédure d'alerte.....	64
5.1.2.4	Communiquer les risques à la population.....	65
5.2	LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT.....	65
5.2.1	<i>Description.....</i>	65
5.2.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	66
5.2.2.1	Classification.....	66
5.2.2.2	Déclaration.....	66
5.2.2.3	Contrôle.....	67
5.2.2.4	Responsabilité.....	67
5.2.2.5	Détail de 4 règlements rattachés à la loi.....	67
<b>6</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AUX PRODUITS.....</b>	<b>69</b>
6.1	LOI SUR LES PRODUITS ET LES ÉQUIPEMENTS PÉTROLIERS.....	69
6.1.1	<i>Description.....</i>	69
6.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	69
6.1.2.1	Permis d'utilisation.....	70
6.1.2.2	Vérification des équipements.....	71
6.1.2.3	Déclaration d'événements.....	71
6.1.3	<i>Modifications « récentes » de la loi.....</i>	72
6.2	LOI SUR LES EXPLOSIFS.....	73
6.2.1	<i>Description.....</i>	73
6.2.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	73
6.3	RÈGLEMENT SUR LE GAZ ET LA SÉCURITÉ PUBLIQUE.....	74
6.3.1	<i>Description.....</i>	74
6.3.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	74
6.4	LOI SUR LES PESTICIDES.....	75
6.4.1	<i>Description.....</i>	75
6.4.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses.....</i>	76
6.4.2.1	Classification des pesticides.....	76
6.4.2.2	Le régime de permis et certification.....	78
6.4.2.3	Le Code de gestion des pesticides.....	78

6.5	CODE MUNICIPAL DU QUÉBEC ET LOI SUR LES CITÉS ET VILLES .....	80
6.5.1	<i>Description</i> .....	80
6.5.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	80
<b>7</b>	<b>LÉGISLATIONS RELATIVES AU TRAVAIL</b> .....	<b>81</b>
7.1	LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL.....	81
7.1.1	<i>Description</i> .....	82
7.1.2	<i>Partie concernant les matières dangereuses</i> .....	82
7.1.2.1	SIMDUT .....	83
7.1.2.2	Responsabilités imposées par le SIMDUT .....	84
7.1.2.3	Formation .....	85
7.1.2.4	Contrôle.....	86
7.1.2.5	Entreposage et manutention de matières dangereuses .....	86

## C. LÉGISLATION AMÉRICAINE

<b>8</b>	<b>LÉGISLATION AMÉRICAINE RELATIVE AU TRANSPORT</b> .....	<b>88</b>
8.1	DESCRIPTION .....	88
8.2	PARTIE CONCERNANT LES MATIÈRES DANGEREUSES .....	88
8.2.1	<i>Exigences de la réglementation 49CFR - HMR (section 171 à 180)</i> .....	89
8.2.2	<i>Réponse d'urgence (section 172.600)</i> .....	90
8.2.3	<i>Formation (section 172.700)</i> .....	91
8.2.4	<i>Plan de sécurité (section 172.800)</i> .....	91
8.2.5	<i>Contrôle et inspection</i> .....	92
<b>9</b>	<b>TRANSPORT TRANSFRONTALIER ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS (VOIES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES)</b> .....	<b>93</b>
9.1	DOCUMENTATION .....	94
9.2	INDICATIONS DE DANGER - MARCHANDISES DANGEREUSES .....	94
9.3	CONTENANTS.....	95
9.4	FORMATION .....	95

## D. LÉGISLATION INTERNATIONALE

<b>10</b>	<b>ORGANISMES INTERNATIONAUX DE RÉGLEMENTATION</b> .....	<b>96</b>
<b>11</b>	<b>RÉGLEMENTATION TRANSPORT AÉRIEN</b> .....	<b>97</b>
11.1	ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) .....	97
11.1.1	<i>Organisation</i> .....	97
11.1.2	<i>Description des spécifications de l'OACI</i> .....	98
<b>12</b>	<b>RÉGLEMENTATION TRANSPORT MARITIME</b> .....	<b>100</b>
12.1	THE INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS (IMDG) .....	100
12.1.1	<i>Paragraphe 1 : Dispositions applicables à l'arrimage</i> .....	100
12.1.2	<i>Paragraphe 2 : Dispositions applicables à la séparation des marchandises</i> .....	101

## PARTIE II : DÉMARCHES VOLONTAIRES

<b>13</b>	<b>DÉMARCHES VOLONTAIRES.....</b>	<b>104</b>
13.1	PARTIE STOCKAGE : PROGRAMME DE « GESTION RESPONSABLE » .....	104
13.2	PARTIE TRANSPORT : PROGRAMME DE « DISTRIBUTION RESPONSABLE » .....	105
13.3	PARTIE MESURE D'URGENCE : PROGRAMME « TRANSCAER » .....	108

## PARTIE III : ANALYSE COMPARATIVE DES LEGISLATIONS ET FAITS SAILLANTS

<b>14</b>	<b>TABLEAUX RÉCAPITULATIFS CONCERNANT LA LÉGISLATION SUR LES MATIÈRES DANGEREUSES.....</b>	<b>111</b>
14.1	SCHÉMA DE L'ARCHITECTURE DE LA LÉGISLATION SUR LES MD AU CANADA .....	112
14.2	POSITIONNEMENT DES LOIS PAR RAPPORT AUX ACTIVITÉS DE TRANSPORT, STOCKAGE ET CHARGEMENT/DÉCHARGEMENT .....	113
<b>15</b>	<b>FAITS SAILLANTS.....</b>	<b>114</b>
15.1	CLASSIFICATIONS DES MATIÈRES DANGEREUSES .....	114
15.1.1	<i>Classification non homogène.....</i>	<i>114</i>
15.1.2	<i>Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ONU</i>	<i>115</i>
15.2	PROBLÉMATIQUE LIÉE AUX DÉFINITIONS ET AUX APPELLATIONS.....	118
15.2.1	<i>Définition différente du terme expéditeur entre le niveau provincial et le niveau fédéral .....</i>	<i>118</i>
15.2.2	<i>Problématique entre réservoir stationnaire et citerne de gaz.....</i>	<i>118</i>
15.2.3	<i>Définition du transport pour le RTMD.....</i>	<i>119</i>
15.2.4	<i>Problématique liée à la notion de mélange pour le Règlement sur les Urgences Environnementales</i>	<i>120</i>
15.2.5	<i>Perception du concept de « matière dangereuse ».....</i>	<i>120</i>
15.2.6	<i>Définition des envois dans le RTMD .....</i>	<i>121</i>
15.3	EXIGENCES DES RÉGLEMENTATIONS.....	121
15.3.1	<i>Intervention d'urgence .....</i>	<i>121</i>
15.3.1.1	<i>Plan d'intervention d'urgence .....</i>	<i>121</i>
15.3.1.2	<i>Petites entreprises et contrat de sous-traitance pour le plan d'urgence .....</i>	<i>121</i>
15.3.1.3	<i>Municipalités.....</i>	<i>122</i>
15.3.1.4	<i>Secteurs des pâtes et papier .....</i>	<i>122</i>
15.3.2	<i>Formation des transporteurs.....</i>	<i>122</i>
15.3.3	<i>Réglementations aériennes.....</i>	<i>124</i>
15.3.4	<i>Problématique du transbordement : problème typique du gaz ou des produits pétroliers.....</i>	<i>124</i>
15.4	TRANSFERT DE RISQUES ET CONTOURNEMENT DES RÉGLEMENTATIONS .....	125
15.4.1	<i>Exemple de l'accident du 3 mai 2000 sur le métropolitain .....</i>	<i>127</i>
15.4.2	<i>Transfert de responsabilité des expéditeurs .....</i>	<i>127</i>
15.4.3	<i>Problème concernant le stockage temporaire .....</i>	<i>128</i>
15.4.4	<i>Les risques du juste à temps .....</i>	<i>129</i>
15.4.5	<i>Problématique de contournement des lois et risques associés .....</i>	<i>129</i>
<b>16</b>	<b>BILAN .....</b>	<b>131</b>
16.1	SUPERPOSITIONS.....	132
16.2	ASPECTS NON RÉGLEMENTÉS PAR UNE LOI .....	132
16.3	PROBLÈMES D'HARMONISATION .....	133
16.4	STRATÉGIES DE CONTOURNEMENT DES ENTREPRISES .....	133

## Table des Figures

---

Figure 1 : Organigramme du TMD .....	24
Figure 2 : Renseignements à fournir dans le rapport immédiat (article 8.3, RTMD) .....	34
Figure 3 : Schéma explicatif du RUE .....	48

## Table des Tableaux

---

Tableau 1 : Caractéristiques de la loi fédérale de 1992 sur le TMD .....	23
Tableau 2 : Extrait du tableau de classification des matières dangereuses du règlement TMD .	26
Tableau 3 : Caractéristiques de la loi fédérale sur le transport de marchandises dangereuses par la mer .....	37
Tableau 4 : Caractéristiques de la loi fédérale sur la protection de l'environnement de 1999 ...	43
Tableau 5 : Extrait du tableau de classification des matières dangereuses .....	44
Tableau 6 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les produits dangereux .....	50
Tableau 7 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les explosifs.....	51
Tableau 8 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les produits antiparasitaires .....	52
Tableau 9 : Caractéristiques du code provincial de la sécurité routière .....	54
Tableau 10 : Caractéristiques de la loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.....	57
Tableau 11 : Caractéristiques de la loi sur les chemins de fer et la loi sur la sécurité .....	58
Tableau 12 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la sécurité civile .....	61
Tableau 13 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la qualité de l'environnement .....	65
Tableau 14 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les produits et équipements pétroliers ...	69
Tableau 15 : Caractérisation des équipements à risque élevé.....	70
Tableau 16 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les explosifs.....	73
Tableau 17 : Caractéristique du règlement sur le gaz et la sécurité publique .....	74
Tableau 18 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les pesticides.....	75
Tableau 19 : Historique des règlements qui découlent de la Loi sur les pesticides (Source : site Internet du Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs).....	76
Tableau 20 : Caractéristiques du code municipal du Québec et de la loi provinciale sur les cités et les villes.....	80
Tableau 21 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la santé et la sécurité au travail .....	81
Tableau 22 : Caractéristiques de la loi américaine 49CFR .....	88
Tableau 23 : Tableau de positionnement des lois par rapport aux activités de Transport, Stockage et Chargement/Déchargement .....	113
Tableau 24 : Comparaison entre les éléments exigés sur une étiquette par le SGH et le SIMDUT .....	117

**PREAMBULE**  
**LE PROJET GLOBAL**

L'activité industrielle nécessite la production et l'emploi de matières dangereuses (MD) mais aussi le transport de celles-ci entre les installations fixes. Ces matières représentent donc des risques pour les travailleurs et pour le public sur les sites industriels mais également entre ces sites du fait de leur transport. Le stockage de matières dangereuses d'une part et le transport de ces matières dangereuses d'autre part font séparément l'objet d'évaluation des risques sur la base de méthodologies qui leur sont propres et sur lesquels des mesures de maîtrise des risques sont décidées. Or certaines décisions de stockage dans les installations fixes sont susceptibles d'induire des risques liés au transport.

L'objectif du projet de recherche GLOBAL mis en place par l'INERIS (*Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques*) en France est de développer une méthodologie d'évaluation des risques permettant de prendre en compte globalement les risques liés au stockage et au transport des marchandises dangereuses. Cette méthode devrait permettre d'évaluer les effets des mesures prises en tenant compte des effets induits éventuels. Elle permettra aussi de donner une base plus objective aux décisions publiques en matière de maîtrise des risques technologiques (mesure de l'impact et des effets d'une réglementation existante, mise en place d'une nouvelle réglementation, « coordination » des réglementations existantes sous différents ministères – par exemple, Sécurité Publique, Transport, Santé, Environnement).

La collaboration du CIRANO et de l'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DE MONTREAL au projet GLOBAL porte sur l'analyse des coûts et des bénéfices attendus des potentiels changements de stratégies logistiques relatives au stockage et au transport de matières dangereuses. D'une manière générale, il s'agit d'essayer de comprendre quels sont les coûts associés au transport de matières dangereuses et l'arbitrage fait par les entreprises dans leurs choix de stratégies logistiques, d'une part transport versus stockage mais aussi dans les choix des transporteurs, choix des itinéraires, choix du mode de transport,... Nous souhaitons mesurer le coût économique du transport des matières dangereuses, connaître quels sont les facteurs qui influencent les choix logistiques (par exemple, la formation requise des travailleurs et conditions de travail, l'historique d'accidents du transporteur, la comparaison du montant de la prime CSST, la réputation du transporteur mais aussi la réglementation qui s'applique au stockage et au transport) et évaluer si le fait d'avoir une connaissance globale du risque (stockage et transport) et de ses impacts potentiels modifierait les décisions. Cette analyse économique des

stratégies logistiques des entreprises (contraintes et choix) devrait permettre de mettre en évidence les incitatifs (par le biais ou non de la réglementation) qui permettraient l'atteinte d'un optimum global (coût et risque minimisés).

Prenons l'exemple qui a été évoqué par EPA aux Etats-Unis lors de la mise en place du *Risk Management Program - section 112r du Clean Air Act* (De Marcellis-Warin et al., 2001). Une petite entreprise peut chercher à diminuer les quantités stockées pour ne pas avoir à tomber sous cette nouvelle législation (qui concerne le stockage). Toutefois, si elle réduit ses stocks, elle va très certainement devoir augmenter le nombre de livraisons ou être livrée de façon urgente en cas d'une augmentation non anticipée des besoins. Elle sait mesurer l'impact financier d'une telle décision (elle peut estimer le coût de mise en conformité à la législation, le coût d'une livraison supplémentaire et le coût de ne pas être livrée à temps). Mais elle ne se préoccupe pas du niveau de risque ni des impacts pour les travailleurs et pour le public. Elle a diminué le risque sur son installation fixe mais elle a transféré ce risque sur l'activité de transport, risque qu'elle ne mesure pas. Elle ne mesure pas non plus les effets induits par cette décision (notamment du fait d'un retard potentiel de livraison). De plus, en cas d'accident cela peut avoir des impacts sociaux plus importants.

Rappelons à ce sujet l'exemple du déraillement d'un wagon-citerne du CN rempli de propane qui a eu lieu près de Notre-Dame-du-bon-Conseil le 23 février 2005. Il n'y a eu aucun blessé mais les conséquences ont tout de même été très importantes : un périmètre de sécurité d'un kilomètre; une dizaine de résidences évacuées en raison de la présence de matières dangereuses ; le corridor ferroviaire fermé après l'accident ; les clients de Via Rail transportés par autobus entre Montréal et Québec ; les trains de marchandise transférés sur la rive nord. La circulation ferroviaire n'a repris que 2 jours plus tard. On peut se demander quel est l'impact d'un tel événement (pour le transporteur mais aussi au niveau social) pour avoir une idée de l'impact potentiel de la décision de transporter du propane par train.

La problématique que nous soulevons dans ce projet est donc très pertinente pour l'ensemble des acteurs de la société et touchent à la fois des questions reliées à la sécurité industrielle, à l'environnement et à la santé sécurité au travail. De plus, au Canada, la plupart des accidents à déclaration obligatoire mettant en cause des marchandises dangereuses ne sont pas survenus durant le transport, mais plutôt durant le chargement ou le déchargement dans les installations de transport. Les procédures pour la manutention de MD, la formation des travailleurs en santé sécurité, les matériels disponibles semblent être des éléments qu'il est primordial de considérer.

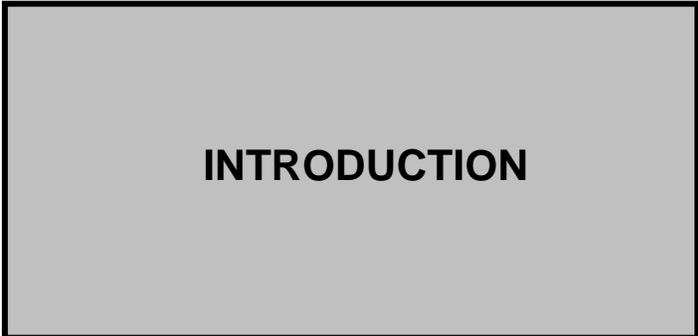
Notre participation au projet GLOBAL se structure en 5 tâches :

- Tâche 1 : Portrait actuel du stockage et du transport des matières dangereuses au Québec ;
  - a) Description des activités de stockage et de transport des MD
  - b) Revue des réglementations applicables au stockage et transport des MD
  - c) Revue des bases de données existantes sur les accidents
- Tâche 2 : Évaluation économique des coûts du transport de MD ;
- Tâche 3 : Stratégies logistiques dans un contexte de stockage et de transport de MD et incitations économiques ;
- Tâche 4 : Étude de cas ;
- Tâche 5 : Valorisation et diffusion des résultats.

Ce rapport présente l'opération b) de la tâche 1, c'est-à-dire la revue des réglementations applicables au stockage et au transport des matières dangereuses. Cette étape consiste à analyser les contextes réglementaires auxquels sont liées les entreprises qui produisent, utilisent ou transportent des matières dangereuses. Ainsi, nous allons analyser les réglementations touchant la Sécurité Publique, l'Environnement, le Transport et la Santé Sécurité au Travail. Nous survolerons également les réglementations américaines compte tenu de la proximité du Canada avec ce pays et surtout de l'importance des flux de transport Nord/Sud. Dans un second temps, nous nous intéresserons davantage à expliquer les éventuelles concordances, disparités et contradictions entre chacune des réglementations analysées<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Deux tables rondes ont été organisées au CIRANO sur le thème de la réglementation des MD. Tous les ministères concernés étaient présents.



**INTRODUCTION**

## **Le cadre législatif :**

### **Une contrainte « forte » de la logistique des matières dangereuses**

Chaque jour, des produits dits dangereux mais néanmoins nécessaires à la qualité de la vie des Canadiens sont utilisés, stockés, chargés et transportés d'un endroit à l'autre au Canada. Ils arrivent par terre, air et mer et ils quittent le Canada par les routes, aéroports et ports. Ces envois trop nombreux pour être enregistrés avec précision se chiffrent en millions chaque année. Tous ces déplacements multiplient les risques d'accidents nuisibles aux êtres humains et à l'environnement.

Selon l'auteur de l'ouvrage « Politique et droit de la sécurité maritime » (Boisson, 1998), on peut considérer que les marchandises dangereuses comprennent « les matières dont l'expérience a montré ou montrera qu'elles présentent un risque pour la santé et la sécurité des personnes et des biens ou pour l'environnement ». De nombreux exemples d'accidents impliquant des marchandises dangereuses survenus durant ces trente dernières années témoignent des conséquences que peuvent occasionner les marchandises dangereuses sur la sécurité des personnes et sur l'environnement.

Ainsi, citons l'accident ferroviaire de Mississauga-Toronto qui a eu lieu le 10 novembre 1979. Un train de wagons contenant divers produits chimiques dangereux (propane, toluène, styrène, soude caustique, chlore, etc.), a déraillé dans la banlieue d'une grande capitale économique. L'accident a conduit à une évacuation de longue durée pour plus de 200 000 personnes.

On pourrait citer également l'accident ferroviaire très marquant qui s'est produit à La Voulte (en Ardèche) en France en 1993. À la suite d'une rupture d'essieu, un convoi de vingt wagons d'essence (20 000 litres par wagon) déraila : trois citernes renversées s'enflammèrent et explosèrent. L'incendie se propagea aux habitations voisines. L'essence s'infiltra dans les sols et les égouts. Près de 500 personnes, dont six blessés, furent évacuées dans un périmètre de sécurité de 300 mètres. Cinq maisons furent détruites, cinq autres endommagées et des voitures calcinées. Des couvercles de bouches d'égout furent projetés à plusieurs mètres. À 800 mètres du lieu du sinistre, un bâtiment abritant une station de relevage des effluents fut détruit. Des puits agricoles furent pollués et 2,6 ha de terrains contaminés.

On peut également citer plusieurs accidents qui ont impliqué des usines qui stockent et manipulent des matières dangereuses. En décembre 1984, une catastrophe sans précédent se produisait à Bhopal, grande ville indienne, peuplée par plus d'un million d'habitants. Un nuage de gaz mortel s'échappait de l'usine de l'Union Carbide, entourée par des milliers d'habitations. La pression et la température sont montées dans un réservoir de méthylisocyanate (MIC) de l'entreprise, puis la structure a vibré et explosé, laissant s'échapper une fumée blanchâtre. Au petit matin, un nuage de MIC s'est étendu sur une zone de 40 kilomètres carrés. Une trentaine de tonnes de méthylisocyanate, composé volatil, inflammable et explosif, ont été libérées dans l'atmosphère, provoquant l'intoxication des populations se trouvant sous le vent. Dès le premier jour, les morts se comptaient par milliers, et les infirmes par dizaines de milliers.

La gravité de ces accidents explique la nécessité de réglementer les activités de stockage et de transport. Aussi est-il essentiel que les fabricants, les expéditeurs, les transporteurs, les exploitants de terminal, les usagers et les gouvernements s'efforcent continuellement de limiter le plus possible les risques d'accidents de ce genre et les dommages causés<sup>2</sup>.

Il aurait paru difficile de poursuivre une étude sur l'intégration de la gestion des risques liés aux chaînes logistiques de matières dangereuses sans d'abord en étudier le contexte réglementaire. En effet, les différentes lois/réglementations touchant la Sécurité Publique, l'Environnement, le Transport et le Travail vont contraindre les choix logistiques des entreprises et nous voulons savoir de quelle manière (par exemple, en imposant un mode de transport pour certaines matières dangereuses, en fixant des quantités seuil imposées pour le stockage, ou en mettant une obligation de transporter, etc.).

Nous allons donc identifier l'ensemble des lois concernant les matières dangereuses pour les entreprises qui stockent, transportent ou utilisent des matières dangereuses au Québec et faire une analyse du cadre réglementaire.

La partie I présente tout d'abord un bref historique de l'évolution réglementaire environnant la notion de matières dangereuses durant les 30 dernières années au Canada. Par la suite, elle tente d'établir la situation réglementaire actuelle vis-à-vis de la manipulation, du transport et de l'entreposage des matières dangereuses en décrivant les lois actuellement en vigueur sur le

---

<sup>2</sup> Site web de Transports Canada : [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

territoire du Québec<sup>3</sup>. La description de chacune des lois suit une trame identique : tout d'abord un tableau qui donne l'information utile sur la loi ou règlement puis une partie description générale et enfin une partie qui concerne spécifiquement les matières dangereuses.

La partie II propose une synthèse de l'ensemble de ces lois. Tout d'abord, un schéma récapitulatif de l'environnement réglementaire est construit. Puis, une analyse comparée des différentes réglementations est effectuée en tentant de faire ressortir des faits saillants à prendre en compte.

---

<sup>3</sup> L'exhaustivité de cette liste reste relative à la date de fin de sa composition et également aux simplifications qui ont été faites pour la présentation de ce document. En effet, en addition aux lois, il existe de nombreux règlements qui ne sont pas tous cités explicitement dans ce document. Cependant, les liens Internet associés à chaque loi renvoient parfois aux textes des règlements non cités, là encore dans la limite de la persistance des pages Internet concernées après la date de rédaction de ce document.

**PARTIE I**  
**Description des lois s'appliquant**  
**aux matières dangereuses**

## **Introduction : historique de la législation canadienne**

Suite à une étude intergouvernementale lancée en 1972 sur l'état de la réglementation concernant les matières dangereuses qui conclut que la réglementation des matières dangereuses, aussi bien dans le domaine du transport que de l'entreposage, se fait par un trop grand nombre de lois, mal coordonnées entre elles et qui omettent de s'occuper de beaucoup d'aspects de risques générés par ces matières, le ministère canadien des Transports décida de prendre des mesures sérieuses pour remédier à ces problèmes. En 1975 est créé le secrétariat des matières dangereuses chargé de rédiger des projets de règlements concernant les matières dangereuses. Par la suite, il se verra également renforcé en effectif pour l'élargissement de ses missions. En 1978, le projet de loi C-53 est formulé et en 1979, est créé CANUTEC, le centre canadien des situations d'urgences en matière de transport. C'est en 1980 qu'une loi est votée avec comme but d'augmenter la sécurité du public en matière de transport de matières dangereuses. En 1984 est voté le règlement sur les ordres, puis en 1985 le règlement sur les inspecteurs. Tous deux seront révoqués à la fin de l'année 1985 par la mise en place d'un règlement régissant le transport des matières dangereuse par route. En 1989, ce règlement est modifié pour prendre en compte le transport de matières dangereuses par rail (Ghali, 1990). Il faudra attendre 1992 pour la mise en application d'un règlement général pour les transports de matières dangereuses par la route, le rail, la mer et l'air. Parallèlement à cela, le Ministère de l'Environnement canadien a mis en place en 1984 la Liste Intérieure des Substances (LIS) et la Liste des Substances d'Intérêt Prioritaire (LSIP), permettant de recenser et de catégoriser l'ensemble des substances connues et d'établir une liste des matières à caractère dangereux. Puis en 1988, la loi C-74, « Loi canadienne sur la protection de l'environnement » est votée. Elle sera remplacée en l'an 2000 par la « Loi canadienne sur la protection de l'environnement ».<sup>4</sup>

### **Les Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses de l'ONU**

Il est intéressant de mentionner qu'aujourd'hui beaucoup de règlements nationaux et régionaux régissant le transport des marchandises dangereuses sont basés sur les Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses édictées par l'ONU. Ces recommandations sont adressées aux gouvernements et aux organisations internationales intéressées par la sécurité du transport des marchandises dangereuses. La première version, préparée par le

---

<sup>4</sup> Source : <http://www.nb.lung.ca/cepa/francais/examendelalcp.html>, consulté le 30 novembre 2005

Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies, a été publiée en 1956 (sous la cote : ST/ECA/43-E/CN.2/170).

En réponse aux développements en technologie et les besoins changeants des utilisateurs, elles ont été régulièrement modifiées et mises à jour aux sessions de réussite du comité d'experts conformément à la résolution 645 G (XXIII) du 26 avril 1957 du Conseil économique et social et des résolutions suivantes.

Au départ et aujourd'hui encore, le but était de faciliter l'intégration directe du Règlement type dans toutes les réglementations nationales et internationales et modales et ainsi d'améliorer l'harmonisation et de faciliter la mise à jour périodique de tous les instruments juridiques concernés tout en permettant aux gouvernements des États Membres, à l'Organisation des Nations Unies, aux institutions spécialisées et à d'autres organisations internationales de réaliser des économies substantielles.

Par sa résolution 1999/65 du 26 octobre 1999, le Conseil économique et social a étendu le mandat du Comité à l'harmonisation à l'échelle mondiale des différents systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques applicables sous des régimes réglementaires concernant différents secteurs, par exemple: le transport, la sécurité du travail, la protection des consommateurs, la protection de l'environnement, etc. Le Comité a été restructuré en "Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques", doublé d'un Sous-Comité<sup>5</sup> d'experts du transport des marchandises dangereuses et d'un Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques.

À sa première session (11 au 12 décembre 2002), le Comité restructuré a adopté de nouvelles dispositions pour le Règlement type pour le transport des marchandises dangereuses concernant, par exemple, la sûreté du transport des marchandises dangereuses, la classification des matières dangereuses pour l'environnement (milieu aquatique), les matières toxiques par inhalation, les instructions d'emballage pour les gaz liquéfiés réfrigérés, le transport des matières solides dans des conteneurs pour vrac, les systèmes d'agrément relatifs au

---

<sup>5</sup> Les pays suivants ont le statut expert et ils peuvent voter sur des propositions à l'étude par le sous-comité des experts en transport des marchandises dangereuses (sous-comité de TDG) : L'Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Brésil, Canada, Chine, République Tchèque, Finlande, France, Allemagne, Inde, République islamique de l'Iran, Italie, Japon, Mexique, Maroc, Pays Bas, Norvège, Pologne, Portugal, fédération russe, Afrique du Sud, Espagne, Suède, Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord et les États-Unis d'Amérique.

contrôle et à l'épreuve périodiques des récipients à pression. Il a aussi modifié des dispositions existantes (liste des marchandises dangereuses, dispositions concernant le transport des matières infectieuses, des déchets médicaux et des organismes génétiquement modifiés, etc.). À sa deuxième session (le 10 décembre 2004), le Comité modifié a adopté un ensemble d'amendements aux règlements modèles sur le transport des marchandises dangereuses, au sujet de, entre autres, l'inclusion de nouvelles dispositions (par exemple : transférer la classification des feux d'artifice, l'emballage des aérosols de rebut envoyés pour la disposition et la réutilisation, des solutions de rechange sur l'essai de bain d'eau pour des distributeurs d'aérosols, procédé pour l'accident ou incident rapportant, marquant des dispositions pour les substances dans l'environnement dangereuses) ou la révision des dispositions existantes (par exemple : liste de marchandises dangereuses, alignement des critères de classification avec ceux du système globalement harmonisé de la classification et de marquer des produits chimiques (GHS), transport des substances infectieuses, étiquette pour la Division 5.2, chargement et dispositions d'empilement).

La dernière édition (quatorzième édition) des Recommandations tient compte de tous ces amendements et a été adoptée en décembre 2004 et consolidée dans le document [ST/SG/AC.10/32/Add.1](#).

## A. Législations fédérales

---

La partie qui suit tente de présenter de manière synthétique les lois en application au niveau des autorités fédérales du Canada se rapportant à la manipulation, le transport ou l'entreposage de matières classifiées comme dangereuses au niveau international, national ou même au niveau de la loi en question. A chaque loi est associée une fiche caractéristique donnant les références de la loi, ainsi que le nom du règlement associé. Mais également pour chaque loi est associée une description succincte décrivant ses grandes lignes directrices.

### 1 Législations relatives au transport

---

#### 1.1 Loi sur le transport des marchandises dangereuses (LTMD)

Référence officielle	L.C. 1992, ch. 34, DORS/2001-286
Nom anglais de la loi	<i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 ( 1992, c. 34 )</i>
Ministère de tutelle	Ministère des Transports du Canada
Règlement associé	Règlement sur le transport des marchandises dangereuses
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/T-19.01/110323.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/T-19.01/110323.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/t-19.01/dors-2001-286/180329.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/t-19.01/dors-2001-286/180329.html</a>

Tableau 1 : Caractéristiques de la loi fédérale de 1992 sur le TMD

##### 1.1.1 Description

Au Canada, le gouvernement fédéral d'une part, chaque province et chacun des territoires d'autre part se sont dotés de lois pour réglementer le transport des matières dangereuses (aérien, maritime, ferroviaire et routier). Les textes législatifs varient d'une autorité à l'autre, mais ils servent la même fin et tous incorporent le Règlement sur le transport de marchandises dangereuses (RTMD) édicté en vertu de la loi fédérale du même nom. Le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses permet une harmonisation des réglementations à travers le Canada mais aussi entre le Canada les États-Unis.

Le Règlement sur le transport des matières dangereuses du Québec (inclus dans le Code de la sécurité routière), qui adopte par référence la réglementation fédérale, s'applique uniquement au TMD sur les chemins publics, notamment, à la manutention et à l'offre de transport de ces matières. Vous trouverez la description de ce règlement se retrouve à la section 2.1.

Le schéma suivant illustre clairement les champs de compétence entre le provincial et le fédéral en ce qui a trait au transport de matières dangereuses : il est bon de noter que le domaine routier relève de la compétence du gouvernement québécois. Cependant, l'application de la réglementation s'effectue sur les routes (chemins publics) et non au sein même de l'entreprise.

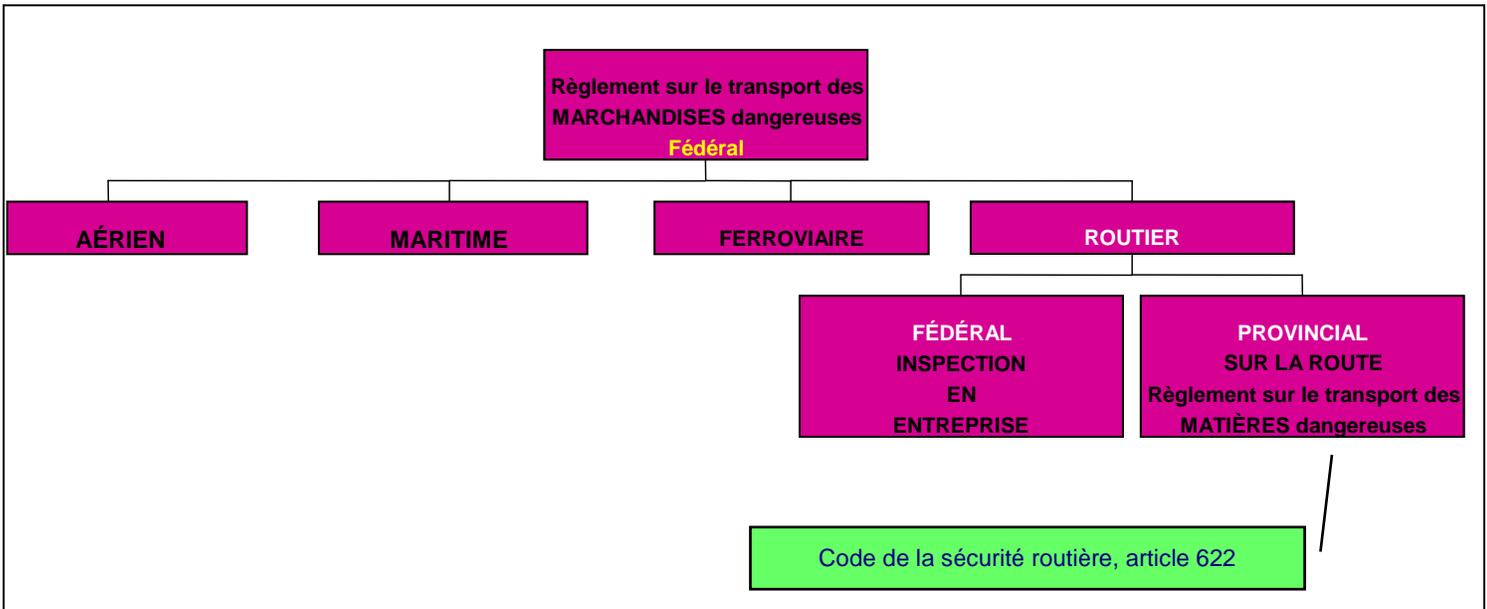


Figure 1 : Organigramme du TMD<sup>6</sup>

L'objectif premier de la réglementation fédérale sur le transport et la manutention des marchandises dangereuses est d'assurer que les matières dangereuses puissent être transportées de manière sécuritaire en minimisant les risques pour la population en générale.

La réglementation vise à s'assurer que la bonne information soit transmise aux personnes qui manutentionnent, demandent le transport ou transportent des marchandises dangereuses, ainsi qu'aux personnes qui doivent répondre à des urgences impliquant des marchandises dangereuses.

Cette loi, avec son règlement attaché, régit l'ensemble du transport, depuis la sortie de la zone d'expédition (chargement inclus) jusqu'à l'entrée en zone de réception du destinataire (déchargement inclus) pour l'ensemble du Canada.

<sup>6</sup> Source : R. Boies, Ministère des Transports du Québec, présentation du 05/05/05 au Cirano.

Selon la LTMD (1992), le terme «manutention» englobe toute opération de chargement, de déchargement, d'emballage ou de déballage de marchandises dangereuses effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou par après. Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont incluses dans la définition juridique. Une des exigences générales du règlement est que, si aucun emballage normalisé n'est prescrit, les marchandises dangereuses doivent être emballées de manière à prévenir tout rejet, émission ou fuite de produit susceptible de représenter un danger pour la vie et la santé ou de causer des dommages à des biens ou à l'environnement.

Elle englobe tous les modes de transport et prend également en charge, sous certaines conditions, l'ensemble des infrastructures de transit (plateformes multimodales, gare de triages, etc.). Elle précise la classification des marchandises dangereuses adoptées pour le transport, ainsi que l'ensemble des règles qui régissent le transport en ce qui concerne la formation, les documents de transports obligatoires, les indications de danger obligatoires, les contenants normalisés, ainsi que toutes les exceptions et exemptions.

## **1.1.2 Partie concernant les matières dangereuses**

Dans ce cas, la loi concerne les matières dangereuses. Toutefois, nous avons choisi de détailler le règlement associé à cette loi, cette dernière étant seulement là pour faire référence aux règlements qui s'y rapportent.

### **1.1.2.1 Classification**

Les marchandises dangereuses sont réparties en neuf classes, selon le type de risques qu'elles représentent. La plupart des classes comprennent des divisions établies selon des critères liés aux caractéristiques propres d'un produit donné.

Le système de classification comprend 4 parties :

- l'appellation réglementaire;
- la classification primaire et subsidiaire;
- le numéro UN; et
- le groupe d'emballage, le groupe de risque, le groupe de compatibilité.

On compte 9 classes :

- CLASSE 1 EXPLOSIFS
- CLASSE 2 GAZ
- CLASSE 3 LIQUIDES INFLAMMABLES
- CLASSE 4 SOLIDES INFLAMMABLES
- CLASSE 5 MATIÈRES COMBURANTES ET PEROXIDES ORGANIQUES
- CLASSE 6 MATIÈRES TOXIQUES ET INFECTIEUSES
- CLASSE 7 MATIÈRES RADIOACTIVES
- CLASSE 8 MATIÈRES CORROSIVES
- CLASSE 9 MATIÈRES OU PRODUITS DIVERS

Col. 1 Numéro d'ordre français	Col. 2 Numéro d'ordre anglais	Col. 3 Description	Col. 4 Classe primaire	Col. 5 Numéro UN
1	330	ACCUMULATEURS AU SODIUM	4.3	UN3292
2	334	ACCUMULATEURS électriques INVERSABLES REMPLIS D'ÉLECTROLYTE LIQUIDE	8	UN2800
3	332	ACCUMULATEURS électriques REMPLIS D'ÉLECTROLYTE LIQUIDE ACIDE	8	UN2794
4	333	ACCUMULATEURS électriques REMPLIS D'ÉLECTROLYTE LIQUIDE ALCALIN	8	UN2795

**Tableau 2 : Extrait du tableau de classification des matières dangereuses du règlement TMD**

Le tableau qui suit donne quelques précisions sur les spécificités de certaines marchandises dangereuses qui sont régies par des règlements qui leur sont propres.

<p><b>Classe 2</b> <b>GAZ</b></p>	<p>Les contenants sous pression comme les aérosols sont inclus.</p> <p>Pour certains gaz, d'autres législations que le RTMD s'appliquent. En effet, pour le gaz naturel, et les gaz liquéfiés, c'est la Loi sur le Bâtiment (anciennement c'était la loi sur la distribution du gaz (L.R.Q chapitre D-10) et le Règlement sur le gaz et la sécurité publique (c.D-10 r.4) mais ils ont été remplacés et intégrés dans la Loi sur le Bâtiment) qui s'applique. Cette loi dépend de la Régie du Bâtiment.</p> <p>De cette loi découle deux règlements : le code de construction et le code de sécurité (plus particulier aux villes).</p> <p>Cette loi de la Régie du bâtiment ne vise pas les autres gaz sauf indirectement par son règlement sur les équipements sous pression.</p>
<p><b>Classe 3</b> <b>LIQUIDES INFLAMMABLES</b></p>	<p><b>Cas des produits pétroliers</b></p> <p>Pour les produits pétroliers, une législation provinciale s'applique : la Loi sur les produits et les équipements pétroliers (L.R.Q., chapitre P-29.1) associée au Règlement sur les produits pétroliers (c. U-1.1, r.1).</p> <p>Par contre s'il y a un accident, c'est alors la Loi sur la qualité de l'environnement (art.20) et le Règlement sur les matières dangereuses du Ministère du développement durable, de l'environnement et des parcs du Québec qui s'appliquent.</p>
<p><b>Classe 5</b> <b>MATIÈRES COMBURANTES ET PEROXIDES ORGANIQUES</b></p>	<p><b>Exception pour le nitrate d'ammonium</b> - il est soumis à divers règlements car c'est aussi un explosif :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Règlement sur les installations d'emmagasinage du nitrate d'ammonium (C.R.C., ch. 1145)</li> <li>- Le règlement sur la marine marchande (celui-ci va probablement être transféré sur la nouvelle loi sur les ports).</li> </ul> <p>Ce dernier règlement impose une autorisation (prévenir le maître de port) pour qu'un navire transportant du nitrate d'ammonium entre dans le port.</p> <p>De plus, le nitrate d'ammonium va bientôt rentrer dans les substances légiférées par le programme sur les Urgences Environnementales d'Environnement Canada lorsqu'il sera utilisé comme engrais.</p>

### 1.1.2.2 Documentation

Tout envoi de marchandises dangereuses doit être accompagné d'un document d'expédition.

L'EXPÉDITEUR doit :

- l'établir et le dater;
- le remettre au transporteur; et
- conserver une copie du document pour une période de deux ans.

Le TRANSPORTEUR s'assure :

- qu'il reçoit de l'expéditeur une copie du document d'expédition;
- que le document contient les informations requises par le règlement;
- qu'il conserve une copie du document pour une période de deux ans.

### Description des matières dangereuses

En ordre :

- Appellation réglementaire
- Classification primaire
- (Classification subsidiaire) s'il y a lieu
- Numéro UN
- Groupe d'emballage ou groupe de risque (s'il y a lieu)
- Masse ou volume et nombre de petits contenants
- (ou résidu - dernier contenu)

### Renseignements en cas d'urgence

- N° du plan d'intervention d'urgence (PIU) si requis
- N° de téléphone pour mettre en œuvre le PIU si requis
- N° 24 heures (Ex.: CANUTEC<sup>7</sup>)

#### **1.1.2.3 Indication de danger**

Responsabilités de l'expéditeur :

- L'expéditeur a la responsabilité de s'assurer que les indications de danger soient apposées sur les contenants ;
- Peut fournir les indications de danger au transporteur pour les grands contenants.

Responsabilités du transporteur :

- Veille à ce que les indications de danger restent bien en place sur les petits contenants ;
- Appose les indications de danger sur les grands contenants et veille à ce que les plaques restent bien en place ;
- Fournit et appose, ou enlève, les indications de danger lorsque les exigences changent.

---

<sup>7</sup> CANUTEC est le Centre canadien d'urgence transport offert par Transports Canada pour venir en aide aux intervenants lors d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses. Ce service de consultation national bilingue a été établi en 1979 et relève de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada. Cette dernière a pour mandat principal de réglementer la manutention, la demande de transport et le transport de marchandises dangereuses par tous les modes pour assurer la sécurité publique.

#### **1.1.2.4 Contenants**

Les exigences relatives aux contenants sont sous la forme de normes publiées et adoptées en référence dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD). Les normes visent la conception, la fabrication, le marquage et l'utilisation des différents types de conteneurs<sup>8</sup>.

La direction générale du TMD gère le programme d'inscription pour les installations ou les personnes qui fabriquent et entretiennent les contenants conformément à ces normes. Le programme de véhicules ferroviaires fait exception; il est géré par "[Association of American Railroads](#)".

#### ***Les emballages de l'ONU et les Grands Récipients pour Vrac***

Le comité d'experts sur le transport des marchandises dangereuses, un comité du conseil social et économique des Nations Unies a établi des recommandations afin d'uniformiser le système international d'identification et d'emballage des marchandises dangereuses lors du transport. Transports Canada a introduit ce système dans sa loi et son règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD).

Les recommandations de l'ONU visent la conception, la fabrication et l'utilisation des emballages (fûts, boîtes, sacs, jerrycans ayant une capacité inférieure à 450 litres) et des grands récipients pour vrac (tout récipients portables ayant une capacité allant jusqu'à 3000 litres et utilisés pour les produits autres que le gaz). Quatre normes de sécurité écrites et publiées par [l'Office des normes générales du Canada \(ONGC\)](#) basées sur les recommandations de l'ONU ont été adoptées dans le règlement sur le TMD. Chacune de ces normes requière que les compagnies qui fabriquent et entretiennent les conteneurs soient inscrites auprès de Transports Canada.

#### ***Grands Récipients (Citernes routières, citernes portables et citernes ferroviaires)***

La réglementation du TMD exige que les citernes routières et les citernes portables soient fabriquées, réparées et re-testées à une installation qui est inscrite auprès de Transports Canada, conformément à la norme<sup>9</sup> CSA B620-1987 "Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses".

---

<sup>8</sup> Source : <http://www.tc.gc.ca/tmd/recipients/menu.htm>

<sup>9</sup> Norme disponible sur le site web de [l'Association canadienne de normalisation \(CSA\)](#)

Par exemple, depuis le 1er juillet 1995, les citernes routières qui transportent des matières dangereuses doivent être construites selon les normes de l'ACNOR/CSA B620 à B622, et une plaque de certification doit être apposée sur la citerne par une installation qualifiée.

Les citernes qui transportaient du diesel n'ont pas à subir les essais.

Les citernes sous vide qui ne sont pas conformes et qui transportent des déchets dangereux ont bénéficié d'une période de transition jusqu'au 1er juillet 1999, à la condition de subir les essais décrits dans la norme ACNOR/CSA B620.

Après ces dates, les citernes qui transportaient des marchandises dangereuses devaient être conformes aux normes et être certifiées par les installations qualifiées.

Ces exigences sont requises à la fois par le niveau fédéral et provincial.

Note : Au Québec, le Règlement sur les produits pétroliers exige la conformité à ces normes pour les citernes transportant de l'essence ou du diesel. De plus, les propriétaires de citernes doivent obtenir un certificat ou un permis du ministère des Ressources naturelles.

### ***Réceptacles pour gaz (Bouteilles à gaz et tubes)***

La réglementation exige que les bouteilles et les tubes à gaz comprimé soient fabriqués, requalifiés, réparés, reconstruits et re-traités thermiquement (le cas échéant) dans une installation qui est inscrite auprès de Transports Canada conformément à la norme CAN/CSA-B339-96, "Bouteilles et tubes pour le transport des marchandises dangereuses."

#### **1.1.2.5 Formation**

Toute personne qui manutentionne, demande le transport ou transporte des marchandises dangereuses doit soit posséder une formation appropriée, soit effectuer ces opérations sous la surveillance directe d'une personne possédant les certifications requises. Dans les cas contraires, l'employeur ne peut ordonner à un employé d'effectuer ces opérations.

Le certificat de formation émis par l'employeur:

- est valide pour une période maximale de trois ans;
- doit indiquer les sujets et le domaine pour lesquels l'employé a reçu une formation;
- n'est pas transférable, s'il y a un changement d'employeur.

Le certificat d'aptitude est délivré par l'employeur si ce dernier a des motifs raisonnables de penser que l'employé possède les connaissances suffisantes sur les domaines suivants<sup>10</sup> qui ont un rapport direct avec les fonctions qu'il est appelée à effectuer et avec les marchandises dangereuses qu'il est appelée à manutentionner, à demander de transporter ou à transporter:

- **Classification** : les critères de classification et les méthodes d'épreuve prévus à la partie 2;
- les **appellations réglementaires**;
- l'utilisation des annexes<sup>11</sup> 1, 2 et 3 du règlement TMD;
- **Document d'expédition** : les exigences concernant le document d'expédition et la feuille de train prévues à la partie 3, Documentation;
- **Indications de danger** : les exigences concernant les indications de danger — marchandises dangereuses prévues à la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses; et — conformité, les normes de sécurité et les règles de sécurité prévues à la partie 5, Contenants;
- **Plan d'intervention d'urgence** : les exigences concernant le plan d'intervention d'urgence prévues à la partie 7, Plan d'intervention d'urgence;
- **Rejet accidentel** : les exigences relatives aux rapports prévues à la partie 8, Exigences relatives aux rapports de rejet accidentel et de rejet accidentel imminent;
- **Normes de sécurité** : les méthodes à suivre pour la manutention et le transport sécuritaires de marchandises dangereuses, y compris les caractéristiques des marchandises dangereuses en cause;
- **Équipement** : l'utilisation appropriée de l'équipement utilisé pour la manutention ou le transport des marchandises dangereuses;
- **Mesures d'urgence** : les mesures d'urgence raisonnables qu'une personne doit prendre en vue de diminuer ou d'éliminer tout danger à la sécurité publique qui survient ou pourrait raisonnablement survenir à la suite d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses;

---

<sup>10</sup> Source : <http://www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie6.htm>

<sup>11</sup> L'annexe 1 concerne la classification des matières dangereuses, l'annexe 2 énonce les dispositions particulières qui sont applicables aux marchandises dangereuses. Dans l'annexe 3 sont présentées, par ordre alphabétique, les appellations réglementaires des matières, suivies du numéro UN. Les matières dont le transport est interdit, qu'elles aient ou non un numéro UN, sont également incluses dans cette annexe.

- dans le cas du **transport aérien**, les aspects de la formation énoncés au chapitre 4 de la 1<sup>re</sup> Partie des Instructions techniques de l'OACI concernant les personnes nommées dans ce chapitre, ainsi que les exigences énoncées à la partie 12 du RTMD. *Les Instructions techniques de l'OACI exigent l'approbation des programmes de formation des transporteurs aériens. Des renseignements peuvent être obtenus auprès du chef, Normes des marchandises dangereuses, Aviation civile, Transports Canada ;*
- dans le cas du **transport maritime**, les exigences énoncées au Code IMDG et au « Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses », ainsi que les exigences du chapitre 11 du règlement TMD.

Certains employés peuvent n'avoir besoin d'être formés que sur les aspects du règlement directement liés à leurs tâches. Par exemple, un conducteur de camion-citerne qui ne transporte que des produits de classe 3 peut n'avoir besoin que d'une formation précise portant sur le transport de marchandises dangereuses de classe 3. Dans ce cas, il incombe aux employeurs de déterminer quelle est la formation adéquate à donner à leurs employés<sup>12</sup>.

#### **1.1.2.6 Plan d'intervention d'urgence**

Les plans d'intervention d'urgence (PIU) sont exigés par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) pour certaines marchandises dangereuses très nocives qui nécessitent une expertise et un équipement d'intervention spécialisé. Ces plans ont pour objet d'aider les intervenants d'urgence locaux en leur fournissant des experts techniques et des équipements spécialisés sur les lieux d'un accident. On retrouve notamment dans le plan comment les spécialistes et d'autres employés ayant les connaissances, l'équipement et les compétences nécessaires seront disponibles sur les lieux d'un accident mettant en cause les matières dangereuses. Ces plans viennent s'ajouter à ceux du transporteur et des autorités locales et provinciales, et devraient être intégrés aux plans d'urgence des autres organismes afin d'aider à atténuer les conséquences d'un accident.

L'établissement de ce plan d'urgence incombe à la personne qui demande le transport ou qui importe des marchandises dangereuses qui exigent un plan d'intervention d'urgence (PIU)

---

<sup>12</sup> Source : Directives sur les critères de formation Transports Canada -

<http://www.tc.gc.ca/tmd/Documents/AvisLC/ADVOL1Fnew.htm>

(conditions d'obligation détaillées dans le règlement TMD). Il faudra également faire agréer ce dernier par Transports Canada. Le règlement précise les renseignements que doit contenir le dit PIU. Les personnes qui doivent répondre à des urgences impliquant des marchandises dangereuses utilisent le Guide Nord-Américain des mesures d'urgence de CANUTEC pour réagir le plus efficacement possible lors d'un accident.

#### **1.1.2.7 Permis de niveau de sécurité équivalente**

La loi prévoit que le ministre ou la personne qu'il désigne peut délivrer un permis de niveau de sécurité équivalent si le ministre ou la personne désignée est convaincue que l'opération autorisée par le permis sera effectuée d'une manière à assurer un niveau de sécurité au moins équivalent à celui découlant de la conformité avec la Loi et le présent règlement. Ceci permet de délivrer des dérogations pour certains transports n'entrant pas dans le cadre édicté par la loi, mais présentant pourtant un niveau de sécurité suffisant.

#### **1.1.2.8 Rapport de rejet accidentel**

L'article 8.1 du RTMD précise que toute personne qui est en possession de marchandises dangereuses doit rapporter (grâce au rapport de rejet immédiat) tout rejet accidentel durant le transport aux personnes énumérées au paragraphe (5) si le rejet accidentel vise une quantité de marchandises dangereuses ou une émission de rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiqués au tableau qui figure dans ce même article.

Quelques précisions sont cependant apportées par le Règlement : par exemple, dans le cas du transport aérien, tout accident défini comme tel par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) impliquant des marchandises dangereuses doit être rapporté, quelque soit la quantité impliquée.

La paragraphe (5) de l'article 8.1 précise que la personne responsable d'un chargement de marchandises dangereuses qui constate un rejet accidentel, comme un déversement, un accident ou autres, avise ou s'assure que les personnes suivantes sont avisées :

- police locale;
- employeur;
- propriétaire du moyen de transport;
- propriétaire ou expéditeur des matières dangereuses.

Le rapport immédiat devrait comprendre tous les renseignements suivants :

- a) l'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- b) la quantité de marchandises dangereuses qui :
  - (i) d'une part, était dans le contenant avant le rejet accidentel, l'« accident concernant des marchandises dangereuses » ou l'« incident concernant des marchandises dangereuses »,
  - (ii) d'autre part, a été rejetée ou est susceptible d'avoir été rejetée;
- c) une description de l'état du contenant duquel les marchandises dangereuses ont été rejetées, notamment des renseignements à savoir si les conditions de transport étaient normales au moment de la défaillance;
- d) dans le cas d'un rejet accidentel provenant d'une bouteille à gaz qui a subi une défaillance catastrophique, une description de la défaillance;  
*Par exemple, une explosion, le bris par cisaillement d'une valve ou une fissure de la bouteille.*
- e) le lieu du rejet accidentel, de l'« accident concernant des marchandises dangereuses » ou de l'« incident concernant des marchandises dangereuses »;
- f) s'il s'agit d'un navire, sa position, ainsi que le prochain endroit où le navire mouillera ou sera accosté;
- g) le nombre de blessés et de morts par suite du rejet accidentel, de l'« accident concernant des marchandises dangereuses » ou de l'« incident concernant des marchandises dangereuses »;
- h) une estimation du nombre de personnes évacuées de résidences privées ou de lieux ou d'édifices publics par suite du rejet accidentel, de l'« accident concernant des marchandises dangereuses » ou de l'« incident concernant des marchandises dangereuses ».

**Figure 2 : Renseignements à fournir dans le rapport immédiat (article 8.3, RTMD)**

Si un rapport immédiat était exigé à l'égard d'un rejet accidentel, un rapport de suivi doit être fait par l'employeur d'une personne responsable de matières dangereuses et envoyé à Transports Canada dans les 30 jours.

### **1.1.2.9 Inspections**

Le gouvernement fédéral inspecte tout ce qui à trait à la sécurité et la sûreté et à l'application des règlements dans tous les modes de transport (uniquement sur site).

Les inspections faites aux points de distribution pour le compte des fabricants, des transporteurs et des acheteurs portent principalement sur le type d'emballage requis pour l'expédition.

Il est intéressant de noter que la loi de Transports Canada est écrite, interprétée et appliquée comme une loi criminelle.

Pour le ferroviaire, il y a tout de même une exception pour les lignes privées :

« CFIL-Québec » Chemin de fer d'intérêt local et de compétence du Québec ou un système de transport ferroviaire exploité sur un site industriel ainsi que sur les embranchements reliant ce site à la ligne de chemin de fer la plus rapprochée.

Dans ce cas, il y a une entente de service entre les inspecteurs fédéraux et les inspecteurs provinciaux. Les inspecteurs fédéraux inspectant pour le compte du MTQ selon la Loi sur la

sécurité du transport terrestre guidé (L.R.Q., c. S-3.3) et le Règlement sur la sécurité ferroviaire (Chapitre III – Transport des matières dangereuses)

#### **1.1.2.10 Expédition de MD au Canada et recours à d'autres règlements**

Le Règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) permet que les expéditions de marchandises dangereuses provenant de l'étranger soient préparées en conformité avec d'autres réglementations.

##### Expéditions aériennes ou maritimes

Par exemple, les expéditions aériennes doivent être préparées en conformité avec les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Les expéditions maritimes, quant à elles, doivent être préparées en conformité avec les instructions techniques de l'International Maritime Dangerous Goods (Code IMDG). ([art. 1.10 du RTMD](#))

##### Expéditions routières ou ferroviaires entre le Canada et les États-Unis

Le Règlement sur le TMD permet également à une personne de transporter une matière entre le Canada et les États-Unis par véhicule routier ou ferroviaire conformément aux exigences du titre 49 du *Code of Federal Regulations* (CFR)<sup>13</sup>, lorsque cette matière est réglementée aux États-Unis mais n'est pas réglementée au Canada. Ceci veut dire que, par exemple, les indications de danger apposées conformément au 49 CFR ne seraient pas considérées comme trompeuses ([art. 1.11 du RTMD](#)).<sup>14</sup>

Les expéditions routières et ferroviaires de marchandises en provenance des États-Unis doivent être préparées en conformité avec le titre 49 du CFR<sup>15</sup> ([art. 9.1](#) et [art. 10.1](#) du RTMD). [Le titre 49 du CFR](#) contient des dispositions semblables pour les expéditions routières et

---

<sup>13</sup> Règlement sur les matières dangereuses – Parties 171 à 180

<sup>14</sup> Source <http://www.tc.gc.ca/tmd/formation/eu.htm>

<sup>15</sup> Les envois de marchandises dangereuses en provenance des États-Unis sont assujettis à une inspection d'expert effectuée par des inspecteurs américains. Ils peuvent être transportés au Canada s'ils sont conformes aux exigences du 49 CFR. Toutefois, le transport d'envois en provenance du Canada n'est pas autorisé s'ils sont conformes uniquement aux exigences du 49 CFR car ils ne sont pas assujettis à une inspection d'expert effectuée par des inspecteurs américains.

ferroviaires de marchandises transportées du Canada vers les États-Unis. Il convient de consulter le titre 49 du CFR pour prendre connaissance des conditions et des limites qui s'appliquent.

Il est important de noter dans ces cas d'importations de MD les responsabilités des différents acteurs. En effet, selon la définition de « importer », lorsque des marchandises dangereuses importées sont transportées vers un endroit au Canada, la personne qui importe les marchandises dangereuses est l'expéditeur. Si les marchandises dangereuses sont transportées en passant par le Canada, chaque personne qui les transporte sur le territoire du Canada (c.-à-d. chaque transporteur) est l'expéditeur pendant qu'il est en possession des marchandises dangereuses. (Partie 9 et Partie 10 du RTMD)

Le Règlement canadien sur le TMD stipule que les marchandises dangereuses en provenance des États-Unis qui sont transportées par voie routière ou ferroviaire vers une destination au Canada ou vers une destination aux États-Unis en passant par le Canada peuvent se conformer aux exigences du titre 49 du CFR visant la classification, le marquage, l'apposition d'étiquettes et de plaques et la documentation. Toutefois, le règlement canadien sur le TMD doit s'appliquer dans les cas suivants ([art. 9.1](#) paragraphe (2)) :

1. Les marchandises dangereuses sont interdites en vertu du Règlement sur le TMD, mais non en vertu du titre 49 du CFR;
2. Les marchandises dangereuses sont assujetties au Règlement sur le TMD, mais sont soustraites à l'application du titre 49 du CFR;
3. Les marchandises dangereuses sont transportées en vertu d'une exemption accordée conformément à la partie 107 du titre 49 du CFR.

#### **1.1.2.11 Exemptions**

Il existe quelques exceptions qui soustraient certains utilisateurs (le grand public, l'industrie, les services d'intervention d'urgence et les employés de l'État) à cette loi. Les exemptions qui nous intéressent s'appliquent à l'industrie. Il s'agit des exemptions pour les charges de moins de 500 kg (Article [1.16](#)), les exemptions pour les quantités limitées (Article [1.17](#)) ou encore les exemption pour transport à l'intérieur d'une installation (Article [1.25](#)).

Il existe aussi des exemptions pour les services de la défense nationale (Article [1.19](#)).

Il est également à noter que les navires ou les aéronefs immatriculés au Canada, sont soumis à cette réglementation qu'ils soient ou non sur le territoire canadien.

## 1.2 Loi sur la marine marchande du Canada – Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses

Référence officielle	DORS/81-951
Nom anglais de la loi	<i>Canada Shipping Act ( R.S. 1985, c. S-9 )</i>
Ministère de tutelle	Ministère des Transports du Canada
Règlement associé	Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/62756.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/S-9/62756.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/s-9/dors-81-951/92755.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/s-9/dors-81-951/92755.html</a>

**Tableau 3 : Caractéristiques de la loi fédérale sur le transport de marchandises dangereuses par la mer**

### 1.2.1 Description

Cette loi est bien plus large que le cadre des matières dangereuses. Elle régit la totalité du transport de marchandises par la mer. Les buts de cette loi sont de fournir un cadre au transport maritime pour assurer la sécurité des personnes travaillant dans ce domaine, permettre une régulation et une harmonisation des pratiques maritimes en assurant la viabilité économique et l'efficacité de la marine marchande canadienne, mais également assurer le respect du milieu marin et honorer les engagements du Canada vis à vis des traités internationaux.

Si l'on entre davantage dans les détails, la loi sur le transport par mer des marchandises dangereuses a pour objet :

- a) de protéger la santé et le bien-être de ceux qui participent au transport et au commerce maritimes, y compris l'équipage;
- b) de favoriser la sûreté du réseau de transport maritime;
- c) de protéger le milieu marin contre les dommages causés par les activités de navigation et de transport maritime;
- d) d'élaborer des outils de réglementation qui favorisent des activités de transport et de commerce maritimes viables, efficaces et économiques;
- e) de favoriser l'efficacité du réseau de transport maritime;

- f) de faire en sorte que le Canada honore ses obligations internationales découlant d'accords bilatéraux et multilatéraux en matière de navigation et de transport maritime;
- g) d'encourager l'harmonisation des pratiques maritimes;
- h) d'offrir un régime de responsabilité et d'indemnisation approprié en cas d'incidents mettant en cause des navires;
- i) d'établir un programme efficace d'inspection et d'exécution de la loi.

La nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* est la loi habilitante qui permet l'élaboration de règlements qui y sont conformes. Depuis le 11 septembre 2001, il existe un besoin d'assurer que les équipages, les navires et les ports soient protégés autant que possible contre toute personne qui souhaiterait s'en servir à ses propres fins politiques.<sup>16</sup>

## **1.2.2 Partie concernant les matières dangereuses**

### **1.2.2.1 Classification**

Le Règlement TMD inclut certaines exigences à respecter avant de présenter des marchandises dangereuses pour le transport maritime. Cependant, c'est le « Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses » qui renferme les exigences qui visent l'arrimage et la séparation des contenants ou des moyens de transport à bord d'un navire.

Pour ces exigences, le « Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses » se base beaucoup sur l'IMDG.<sup>17</sup>

Sont déclarées marchandises dangereuses, les marchandises, articles ou matériaux classés comme marchandises dangereuses dans le Code IMDG et destinés à être transportés à bord d'un navire (article 3 du Règlement).

Cependant, ce règlement ne s'applique pas aux marchandises dangereuses transportées en vrac.

---

<sup>16</sup> Bulletin publié par la Guilde de la Marine marchande du Canada : « Nouvelles de la guilde de la marine marchande du Canada », vol 26 n°2, Août 2004. (<http://www.cmsg-gmmc.ca/newsletter/vol26no2-f.pdf>)

<sup>17</sup> Source : <http://www.tc.gc.ca/tmd/clair/partie11.htm>

### **1.2.2.2 Rapports d'accidents ou d'incidents**

L'article 389 de la loi sur la marine marchande traite spécifiquement des matières dangereuses :

**389.** (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déclarer que des marchandises, articles ou matériaux à transporter sur un navire sont des marchandises dangereuses, et prescrire :

- a) le mode d'emballage et d'arrimage;
- b) la quantité admise sur un navire;
- c) l'emplacement ou les emplacements que peuvent occuper ces marchandises sur un navire;
- d) les inscriptions à apposer sur tout colis ou contenant pouvant renfermer des marchandises destinées à l'expédition;
- e) les précautions à prendre par les personnes occupées au chargement, au déchargement ou à l'arrimage de ces marchandises;
- f) les précautions à prendre par les personnes à bord ou dans le voisinage de tout navire qui est en chargement ou en déchargement de semblables marchandises ou qui transporte de telles marchandises;
- g) les pouvoirs d'un inspecteur de navires à vapeur en ce qui concerne tout navire qui est en chargement ou en déchargement de semblables marchandises ou sur lequel se fait l'arrimage de telles marchandises;
- h) toute autre chose requise, relativement à l'inspection d'un navire transportant toute semblable marchandise, qu'il estime nécessaire.

L'article 399 permet au gouverneur en conseil d'adopter des règlements pour prévenir les accidents. Ces règlements sont liés par exemple au port de vêtements de protection ou aux manœuvres lors du chargement – déchargement.

Par ailleurs l'article 11 du Règlement spécifie clairement que « le capitaine du navire ou son mandataire doit immédiatement signaler au plus proche bureau du service de la sécurité des navires de la Garde côtière ou à l'inspecteur de navires à vapeur, par le moyen le plus rapide possible, tout incident ou accident survenu au cours du chargement, du déchargement ou du

transport de marchandises dangereuses, qui présente un danger grave et imminent pour le navire ou pour quelqu'un. »<sup>18</sup>

## **1.3 Loi sur le transport maritime**

### **1.3.1 Description :**

En matière de transport maritime, la loi constitutionnelle de 1867 a imposé un partage de compétence. Alors que le Parlement fédéral héritait du pouvoir de légiférer en matière de « navigation and shipping », les législatures provinciales se voyaient confier les entreprises d'une nature locale dont les lignes de bateaux à vapeur ou autres navires sauf celles qui relient la province à une ou à d'autres provinces ou s'étendent au-delà des limites de la province. Les tribunaux ont reconnu par ces textes que le Parlement fédéral avait compétence sur toutes les questions de navigation, c'est-à-dire de circulation maritime, et sur les questions de transport maritime extraprovincial alors que les législatures provinciales devraient se contenter des seules questions de transport maritime intraprovincial.

De plus, le Parlement du Canada exerce depuis 1867 une compétence incontestée à l'égard des ports. Cette compétence lui vient de l'article 108 et de l'annexe 3 de la Loi constitutionnelle de 1867 qui lui a attribué la propriété des havres publics et des quais existants à cette époque.

La seule limitation qui existe à l'exercice de la compétence fédérale en cette matière est le droit de propriété des provinces sur les lots de grève et en eau profonde. Le gouvernement du Canada a dû se faire céder par le gouvernement du Québec cette propriété pour la mise en place d'installations portuaires depuis 1867, cette cession étant généralement conditionnelle et comportant un droit de retour. Ainsi, l'application de la politique fédérale de cession des ports pourrait-elle parfois, à l'égard de certains de ces ports, dépendre d'une autorisation préalable du gouvernement provincial.<sup>19</sup>

Plusieurs lois et règlements traitent du transport maritime. Nous avons vu précédemment en détail la loi sur la marine marchande. Nous nous attarderons ici davantage sur les lois qui concernent les infrastructures portuaires et leur gestion sans toutefois rentrer dans les détails.

---

<sup>18</sup> Il serait cependant intéressant de connaître les analyses qui sont faites sur ces déclarations d'incident- accident et si tous les incidents sont réellement déclarés.

<sup>19</sup> Site Internet : <http://www.transportintermodal.com/reglementation/reglementation.html>, juin 2006.

Voici la liste des lois fédérales qui s'appliquent au transport maritime<sup>20</sup> :

- [Loi sur le Cabotage](#) : loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.
- [Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes](#) : Loi soustrayant certaines pratiques des conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence, abrogeant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.
- [Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs](#) : Loi de mise en œuvre de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.  
L'annexe I de la loi précise les règles relatives à l'essai, à l'inspection l'agrément et l'entretien des conteneurs. L'annexe II établit les règles de construction en matière de sécurité et d'essai.
- [Loi concernant la responsabilité en matière maritime et la validité de certains règlements](#) : Loi définissant les responsabilités en matière maritime. La partie 1 s'intéresse à la responsabilité en cas de blessures corporelles et de décès, la partie 2 définit les partages de responsabilités, la partie 3, les limitations de responsabilités en matières de créances maritimes, la partie 4, les responsabilités en matière de transport de passagers par eau, la partie 5, les responsabilités en matière de transport de marchandise par eau et la partie 6 s'intéresse aux responsabilités en matière de pollution.

Par exemple, l'article 51 de la loi décrit les responsabilités des propriétaires de navire en cas de pollution : « sous réserve des autres dispositions de la présente partie, le propriétaire d'un navire est responsable :

- a) des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire;
- b) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans, un organisme d'intervention au sens de l'article 654 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute autre personne au Canada ou toute personne d'un État étranger partie à la Convention sur la responsabilité civile pour la prise de mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire, y compris des mesures en prévision du rejet d'hydrocarbures par le navire, pour autant que ces frais et ces

---

<sup>20</sup> Source : site Internet [http://www.transportintermodal.com/reglementation/re\\_maritime.html#maritime](http://www.transportintermodal.com/reglementation/re_maritime.html#maritime)

mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures;

c) des frais supportés par le ministre des Pêches et des Océans à l'égard des mesures visées à l'alinéa 678(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la surveillance prévue à l'alinéa 678(1)b) de cette loi ou des ordres visés à l'alinéa 678(1)c) de la même loi et des frais supportés par toute autre personne à l'égard des mesures qu'il lui a été ordonné ou interdit de prendre aux termes de ce dernier alinéa, pour autant que ces frais et ces mesures soient raisonnables, de même que des pertes ou dommages causés par ces mesures. »

De plus Lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront.

- [Loi maritime du Canada](#) : Loi favorisant la compétitivité du réseau portuaire canadien par une rationalisation de sa gestion, prévoyant la création des administrations portuaires et l'aliénation de certains ports, régissant la commercialisation de la Voie maritime du Saint-Laurent et des traversiers et des questions connexes liées au commerce et au transport maritimes, modifiant la Loi sur le pilotage et abrogeant et modifiant certaines lois.
- [Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques](#) : Loi sur la prévention de la pollution des zones des eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien.
- [Loi sur la protection des eaux navigables](#)
- [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) : La présente loi s'applique aux bâtiments et aux installations maritimes au Canada et aux navires canadiens se trouvant à l'étranger, de même qu'aux ouvrages en mer, conformément aux articles 5 et 6 de la Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes.
- [Loi sur le pilotage](#)

## 2 Législations relatives au stockage

---

### 2.1 Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE)

Référence officielle	DORS/2003-307
Nom anglais de la loi	<i>Canadian Environmental Protection Act, 1999 ( 1999, c. 33 )</i>
Ministère de tutelle	Ministère de l'environnement Canada
Règlement associé	Règlement sur les urgences environnementales
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/c-15.31/174133.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/c-15.31/174133.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/c-15.31/dors-2003-307/143388.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/c-15.31/dors-2003-307/143388.html</a>

**Tableau 4 : Caractéristiques de la loi fédérale sur la protection de l'environnement de 1999**

#### 2.1.1 Description

La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LCPE) de 1999 concerne la prévention et de la gestion des risques présentés par des substances toxiques et nocives, ainsi que « des conséquences qu'ont sur l'environnement et sur la santé humaine les substances biotechnologiques, la pollution marine, l'immersion de substances en mer, les émissions des véhicules, moteurs et équipements, les combustibles, les déchets dangereux, les urgences environnementales et d'autres sources de pollution. L'administration de la Loi incombe au ministre de l'Environnement (qui administre l'ensemble de la LCPE); au ministre de l'Environnement et à son homologue à la Santé (qui assument conjointement les tâches associées aux substances toxiques). »<sup>21</sup>

En vertu du Règlement sur les Urgences Environnementales (UE), toute personne qui entrepose ou utilise une substance répertoriée en quantités supérieures aux seuils spécifiés ou qui a un récipient dont la capacité est égale ou dépasse celle spécifiée, devra indiquer à Environnement Canada le lieu d'entreposage de la substance ainsi que la quantité maximale prévue et la capacité du plus gros récipient pour la substance. Lorsque les deux critères sont atteints, la personne doit préparer et exécuter un plan d'urgence environnementale et aviser Environnement Canada en conséquence.

---

<sup>21</sup> Source : <http://www.nb.lung.ca/cepa/francais/documentsdinformation.htm>, le 23/09/05

Le Règlement sur les Urgences Environnementales est basé sur le Guide du CRAIM (CRAIM, 2002) qui a été développé depuis plus de 10 ans. Ce guide est conforme aux approches de plusieurs pays de l'OCDE.<sup>22</sup>

## 2.1.2 Partie concernant les matières dangereuses

De même que pour la loi fédérale sur le transport de matières dangereuses, nous détaillerons ici les points importants du règlement associé : le Règlement sur les Urgences environnementales.

### 2.1.2.1 Classification

Le règlement sur les urgences environnementales utilise officiellement le numéro CAS<sup>23</sup> pour classer les matières dangereuses. La correspondance avec les autres règlements peut-être faite grâce au numéro d'identification de l'ONU.

	Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Numéro d'enregistrement CAS	Nom de la substance	Numéro UN	Concentration	Quantité minimale (tonnes métriques)
60-29-7	éther éthylique (éther diéthylique)	UN 1155	1%	4,50
71-43-2	benzène	UN 1114	1%	10,00
74-82-8	méthane	1971 et 1972	1%	4,50

**Tableau 5 : Extrait du tableau de classification des matières dangereuses du règlement des mesures d'urgence**

### 2.1.2.2 Plan d'urgence environnementale (PUE)

En vertu du Règlement UE et sous réserve d'une exemption, toute personne qui est propriétaire d'une substance visée par le Règlement ou qui a toute autorité sur elle, en une quantité égale

<sup>22</sup> Source : [http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/regs/e2\\_FS.cfm#1](http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/regs/e2_FS.cfm#1), le 29/09/05

<sup>23</sup> Le numéro CAS (*CAS number* ou *CAS registry number* en anglais) d'un produit chimique, polymère, séquence biologique et alliage est son numéro d'enregistrement auprès de la banque de données de Chemical Abstracts Service (CAS), une division de American Chemical Society (CAmS). Le CAS assigne ces numéros à chaque produit chimique qui a été décrit dans la littérature.

ou supérieure à la quantité minimale prescrite, et dont la capacité maximale de leur plus grand réservoir où est stockée la substance est égale ou supérieure à la quantité prescrite, doivent préparer et exécuter un plan d'urgence environnementale, et aviser Environnement Canada en conséquence. Si seulement la quantité maximale prévue ou la capacité du plus grand réservoir est supérieure à la quantité minimale spécifiée, mais que l'autre ne la dépasse pas, l'exploitant ne devra remplir que le premier avis identifiant la substance et les lieux où elle se trouve. Dans ce cas, ni la préparation ni l'exécution d'un plan d'urgence environnementale n'est requis. Le plan d'urgence explique les façons de prévenir les urgences environnementales, comment mieux se préparer à ces éventualités et comment intervenir et de réparer les dommages qui en découlent.

Un plan d'urgence existant peut être utilisé pour satisfaire aux exigences du Règlement. S'il n'est pas entièrement conforme à ces exigences, il devra être modifié.

#### Contenu du PUE :

Le plan présenté au ministère doit contenir les informations suffisantes sur au moins les 7 points énoncés dans le règlement :

*a) le détail des facteurs pris en compte au titre du paragraphe (2);*

*(les propriétés et particularités de la substance ainsi que la quantité maximale prévue dans le lieu en cause à un moment quelconque au cours de l'année civile; les activités commerciales, de fabrication, de transformation ou autres visées par le plan; les particularités du lieu où se trouve la substance et de ses environs qui sont susceptibles d'accroître les risques d'effets nuisibles sur l'environnement ou les dangers pour la vie ou la santé humaines; les conséquences possibles d'une urgence environnementale sur l'environnement ou la vie ou la santé humaines.)*

*b) la mention des types d'urgences environnementales qui sont susceptibles de se produire*

*c) le détail des mesures à prendre pour prévenir les urgences environnementales ainsi que les dispositifs d'alerte et de réparation.*

*d) la liste des personnes tenues d'exécuter le plan en cas d'urgence environnementale ainsi qu'une description de leurs rôles et de leurs responsabilités;*

*e) l'indication de la formation à donner aux personnes visées à l'alinéa d);*

*f) la liste de l'équipement pour intervention d'urgence prévu dans le plan et l'emplacement de cet équipement;*

*g) les mesures prévues pour avertir les membres du public auxquels une urgence environnementale pourrait causer un préjudice.*

L'annexe 4 du règlement stipule les exigences du rapport d'élaboration d'un plan d'urgence à envoyer.

### **2.1.2.3 Signalement d'une urgence environnementale**

L'article 201 de la LCPE (1999), stipule que, en cas d'urgence environnementale mettant en cause une substance inscrite sur la liste à l'annexe 1 des règlements de l'article 200, toute personne qui est soit propriétaire de la substance en question — ou a toute autorité sur elle — avant l'urgence environnementale doit, dans les meilleurs délais possibles, signaler l'urgence à un agent de l'autorité ou à toute autre personne désignée par les règlements. Cette personne doit également respecter un certain nombre d'exigences, notamment prendre toutes les mesures d'urgence utiles — compatibles avec la protection de l'environnement et la sécurité publique — et fournir un rapport écrit sur l'urgence.

Les 174 substances énumérées dans le règlement ne sont sujettes à aucune quantité minimale quant aux exigences de signalement des urgences et de présentation d'un rapport écrit. Toutefois, les dispositions générales de la LCPE (1999), imposent une obligation de signalement lorsqu'un lieu au Canada connaît une urgence environnementale impliquant l'une de ces substances, qu'elle soit touchée par le règlement ou non. L'[annexe 6](#) des lignes directrices pour la mise en application de la partie 8 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* contient les coordonnées spécifiques ainsi que les informations requises à des fins de signalement et de présentation d'un rapport écrit de l'urgence environnementale.

Quoique le Règlement sur les urgences environnementales ne spécifie pas pour le moment des quantités seuils pour le signalement et le rapport d'urgences environnementales, le ministère considère que les critères de signalement provinciaux existants ou les critères stipulés par la Loi sur le transport des marchandises dangereuses permettent de déterminer si les exigences de l'article 201 de la LCPE (1999) s'appliquent (voir l'annexe 6 des Lignes Directrices). (Environnement Canada, 2003)

### **2.1.2.4 Contrôle et vérification de l'application de la loi**

Environnement Canada ne reçoit pas les PUE et ne les approuve donc pas. Cependant, il va y avoir des inspections. En outre, les entreprises sont également tenues d'informer la population.

Des exercices d'urgence doivent être réalisés tous les ans et les entreprises doivent aviser Environnement Canada en cas de simulation. L'inspecteur vérifiera ensuite si l'exercice a bien été réalisé avec la Ville, les pompiers, etc.

### **2.1.2.5 Exemptions**

Les principales exemptions à la préparation et à l'exécution d'un plan d'urgence environnementale sont (article 3.2 b) des Lignes Directrices):

- Les contenants de moins de 30 kg de substance
- Stockage de moins de 72 heures
- Les mélanges dont les caractéristiques ne rencontrent pas les critères d'inflammabilité ou dans le cas des autres, la substance dans le mélange n'a pas une pression partielle de 10 mm de Hg
- On ne décompose pas un mélange inscrit sur la liste dans le calcul de la quantité d'une substance
- On ne décompose pas un produit de la liste (essence, gaz naturel)

### **2.1.2.6 Principales exigences du RUE**

Le document ci-dessous, produit par le ministère de l'environnement du Canada, résume l'application du règlement sur les différents points énumérés ci-dessus.

# RÈGLEMENT SUR LES URGENCES ENVIRONNEMENTALES

## AIDE-MÉMOIRE

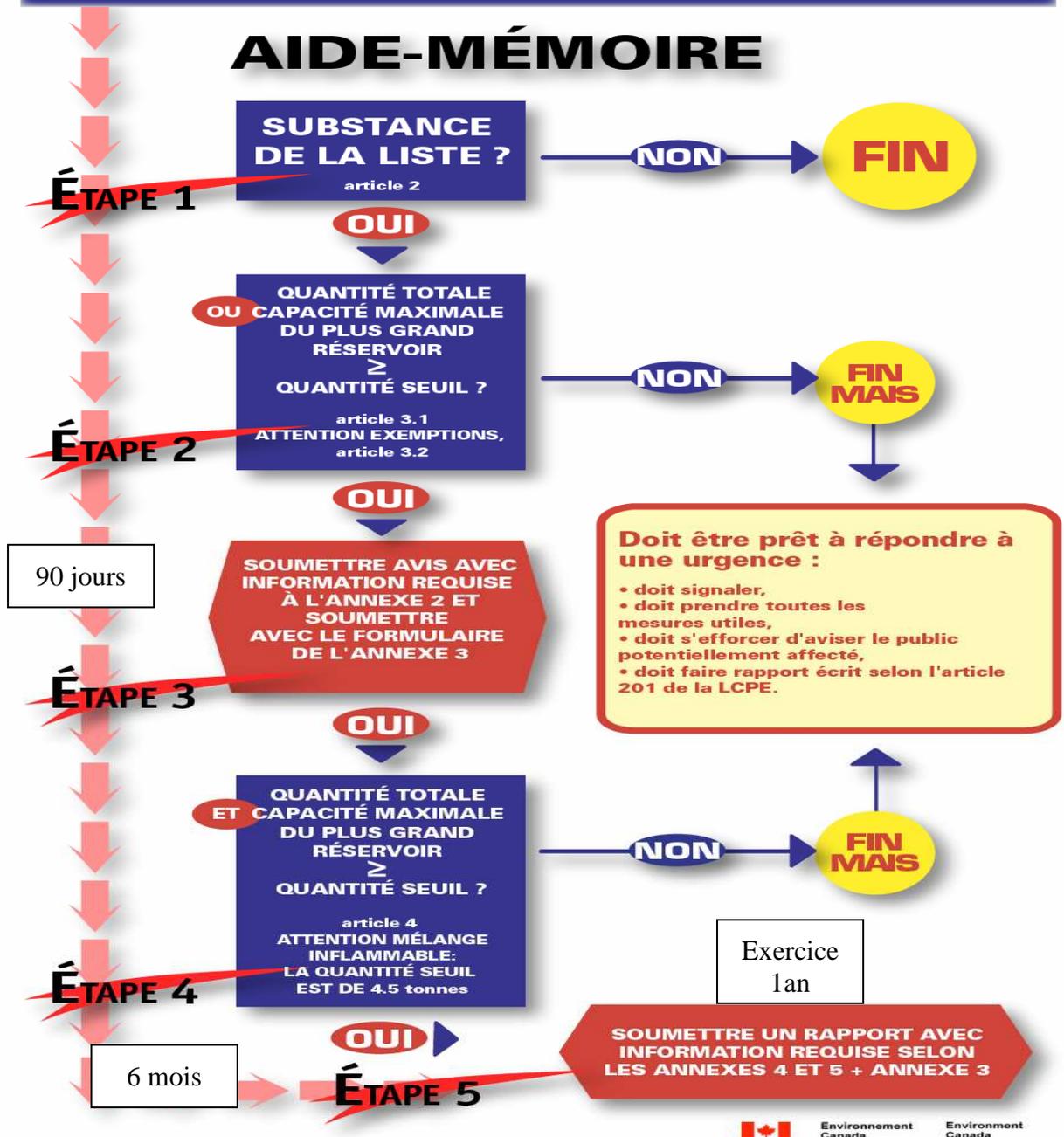


Figure 3 : Schéma explicatif du RUE

(Source : Ministère de l'environnement du Canada)

Principales exigences du Règlement UE:

- Présenter un **avis de renseignements sur les substances et les lieux où elles se trouvent** dans un délai de 90 jours.
- Préparer un plan d'urgence environnementale et présenter un **avis d'élaboration** dans un délai de six mois.
- Exécuter et mettre à l'essai le plan et présenter un **avis d'exécution** dans un délai d'un an.
- Conserver une copie du plan à l'endroit pour lequel il a été préparé.
- Mettre le plan à l'essai annuellement et conserver les dossiers pendant cinq ans.
- Signaler et fournir un rapport écrit concernant les urgences environnementales impliquant des substances réglementées.

**2.1.2.7 Situation actuelle au Québec**

En date du 5 mai 2005, voici la situation en ce qui attrait à la loi sur les Urgences Environnementales :

- 596 déclarations
- 211 avis de PUE reçus sur 233
- 183 avis d'exercice reçus sur 233
- 10 substances de la liste de substances assujetties (sur 174) représentent 90% des déclarations (propane, ammoniacque, chlore, n-pentane, essence, butane, acide chlorhydrique, dioxyde de soufre, l'isobutane et l'isopentane)<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> Ces données proviennent d'une présentation faite par Environnement Canada dans le cadre d'une table ronde effectuée au CIRANO le 19 mai 2005.

## 3 Législations relatives aux produits

---

### 3.1 Loi sur les produits dangereux

Référence officielle	L.R. 1985, ch. H-3
Nom anglais de la loi	<i>Hazardous Products Act ( R.S. 1985, c. H-3 )</i>
Ministère de tutelle	Ministère de la santé du Canada
Règlement associé	Règlement sur les produits contrôlés
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/h-3/193655.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/h-3/193655.html</a>
Texte des règlements associés	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/h-3/dors-88-66/139268.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/h-3/dors-88-66/139268.html</a>

Tableau 6 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les produits dangereux

#### 3.1.1 Description

Cette loi contrôle l'importation, la vente et la publicité sur une liste de produits considérés comme dangereux. Les produits concernés sont très divers allant de jouets pour enfants, à des produits tels des explosifs. Les règlements associés déterminent le cadre dans lequel il est autorisé d'importer, de vendre ou de promouvoir le produit en question.<sup>25</sup>

#### 3.1.2 Partie concernant les matières dangereuses

La loi concerne plus précisément les règles contrôlant l'importation et la vente de produits classés comme contrôlés. Elle ne concerne donc pas directement le stockage, ni le transport, ni le chargement/déchargement. Cependant, dans le domaine de matières dangereuses, la loi impose notamment le respect du Système d'Information sur les Matières Dangereuses Utilisées au Travail (SIMDUT), ce qui indirectement, impose des règles au stockage.

Le SIMDUT<sup>26</sup>, c'est l'arrimage de lois et règlements fédéraux et provinciaux liant la vente et l'importation de produits dangereux à la fourniture d'informations préventives par des étiquettes, des fiches signalétiques et la formation des travailleurs. Dans la Loi sur les produits dangereux, il impose surtout des obligations pour les fournisseurs et les importateurs. Le Règlement sur les

---

<sup>25</sup> Source : <http://www.ec.gc.ca/EnviroRegs/FRE/SearchDetail.cfm?intAct=1028>, consulté le 23 octobre 2005

<sup>26</sup> De plus amples détails sur le SIMDUT seront donnés au paragraphe 7.1.2.1

produits contrôlés, quant à lui, fixe des critères scientifiques, un système de classification, des étiquettes et des fiches signalétiques.

Sur l'ensemble des règlements qui lui sont attachés, le seul qui concerne à proprement dit le type de matières dangereuses qui nous intéresse est le [Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives](#).

Ce règlement concerne uniquement le cas des navires transportant des produits chimiques ou nocifs, et précise les conditions de transport, ainsi que de l'étape de chargement et déchargement du navire.

## 3.2 Loi sur les explosifs

Référence officielle	L.R. 1985, ch. E-17
Nom anglais de la loi	<i>Explosives Act ( R.S. 1985, c. E-17 )</i>
Ministère de tutelle	Ministère des ressources naturelles du Canada
Règlement associé	Règlement sur les explosifs
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/E-17/index.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/E-17/index.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/e-17/c.r.c.-ch.599/57554.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/e-17/c.r.c.-ch.599/57554.html</a>

Tableau 7 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les explosifs

### 3.2.1 Description

Le domaine d'action de cette loi est assez semblable à celui de la Loi sur les produits dangereux, elle concerne l'importation et la vente des explosifs. Cependant, elle dépasse cette dernière en prenant également en compte la fabrication et l'entreposage de manière générale des produits de nature explosive. Par cette loi, le Ministère des Ressources naturelles du Canada se donne le mandat d'assurer la sécurité et la santé des travailleurs et du grand public exposés aux risques liés aux produits explosifs.<sup>27</sup>

Cependant, il est bon de noter que la réglementation sur les explosifs est en général du ressort des provinces (vous trouverez plus de détails sur la réglementation provinciale sur les explosifs au paragraphe 6.2).

---

<sup>27</sup> Source : <http://www.tc.gc.ca/medias/communiques/nat/2004/04-gc004af.htm>, consulté le 23 octobre 2005

### 3.2.2 Partie concernant les matières dangereuses

Le texte de loi dicte certaines exigences en matière de stockage des explosifs, énonce les pouvoirs réglementaires du gouvernement et les inspections et peines en cas d'infraction, ainsi que les interdictions, les licences et les permis que doivent respecter les entreprises.

Le règlement précise la classification qui est faite des types d'explosifs. Il fixe aussi les règles d'emballages des explosifs pour le transport par route (partie V), ainsi que les conditions de transports par route et voie ferrées (partie VI). Il détaille également les règles pour le stockage des explosifs (parties VIII et IX). Enfin la partie XIV donne les règles concernant l'importation des explosifs.

Les modifications<sup>28</sup> apportées à la *Loi sur les explosifs* renforcent le rôle du gouvernement du Canada en ce qui concerne la réglementation de l'acquisition et de l'exportation des explosifs, de même que leur transport au Canada. Elles introduisent des mesures de sûreté plus rigoureuses touchant la fabrication, l'entreposage et le transport des explosifs.

### 3.3 Loi sur les produits antiparasitaires

Référence officielle	L.R., 1985, ch. P-9
Nom anglais de la loi	<i>Pest Control Products Act</i>
Ministère de tutelle	Agence de Réglementation de la lutte antiparasitaire Santé Canada
Règlement associé	Règlement sur les produits antiparasitaires
Texte de la loi	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/P-9/texte.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/P-9/texte.html</a>
Liste du règlement	<a href="http://lois.justice.gc.ca/fr/P-9/C.R.C.-ch.1253/texte.html">http://lois.justice.gc.ca/fr/P-9/C.R.C.-ch.1253/texte.html</a>

Tableau 8 : Caractéristiques de la loi fédérale sur les produits antiparasitaires

#### 3.3.1 Description

Au Canada, le domaine des pesticides est à compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral a confié à l'[Agence de](#)

---

<sup>28</sup> Ces modifications adaptent la législation canadienne à la Convention de 1997 de l'Organisation des États américains (OEA) contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de munitions, d'explosifs et de matériel connexe.

[réglementation de la lutte antiparasitaire \(ARLA\)](#) la gestion de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, dans laquelle est défini le mécanisme d'homologation des pesticides (produits destinés à détruire les parasites et à agir sur les fonctions organiques des plantes et des animaux) préalable à leur mise en marché. L'ARLA doit se rapporter au Ministre de la Santé. Avant que l'homologation ne soit acceptée, tous les pesticides doivent subir une évaluation scientifique qui servira à déterminer le risque qu'ils présentent pour la santé humaine et pour l'environnement, leur valeur et leur efficacité. L'Agence est donc responsable du système d'agrément des produits antiparasitaires. Elle réévalue aussi des produits déjà homologués. Plus de 5 500 produits commercialisés contenant un ou plusieurs des quelque 600 ingrédients actifs homologués sont ainsi enregistrés au Canada. En vertu de cette loi fédérale, il est interdit d'exporter, ou d'envoyer ou de transporter d'une province à l'autre un produit antiparasitaire désigné par règlement et n'ayant pas été fabriqué dans un établissement sauf si l'établissement est agréé et qu'il se conforme aux conditions réglementaires. La fabrication, l'entreposage, l'exposition, la distribution ou l'utilisation des produits antiparasitaires d'une manière dangereuse sont également interdits.

Le Règlement sur les produits antiparasitaires associé à cette loi, exige qu'un demandeur présentant une demande d'homologation d'un produit antiparasitaire démontre au ministre de la Santé que le produit antiparasitaire ne comporte pas de risque inacceptable pour la santé de la population, les plantes, les animaux ou l'environnement.

## B. Législations provinciales

---

La partie suivante va lister les lois actuellement en application sur le territoire du Québec associées à la manipulation, le transport et l'entreposage des matières dangereuses. Dans cette partie, les lois sont présentées sous le même format que dans la partie précédente, mais il est cette fois-ci question des lois régies par l'autorité provinciale du gouvernement du Québec.

### 4 Législations relatives au transport

---

#### 4.1 Code de la sécurité routière<sup>29</sup>

Référence officielle	L.R.Q., chapitre C24.2 r.4.2.1
Nom anglais de la loi	<i>Highway safety act</i>
Ministère de tutelle	Ministère des transports du Québec
Règlement associé	Règlement sur le TMD
Texte du code	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-24.2/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-24.2/20050915/tout.html</a>
Liste des règlements associés	<a href="http://www.iiican.org/qc/legis/loi/c-24.2/index.html#habilite">http://www.iiican.org/qc/legis/loi/c-24.2/index.html#habilite</a>
Texte du règlement matières dangereuses	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/c-24.2r.4.2.1/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/c-24.2r.4.2.1/20050915/tout.html</a>

Tableau 9 : Caractéristiques du code provincial de la sécurité routière

##### 4.1.1 Description

Ce texte légal vise à réglementer la circulation routière sur les routes provinciales du Québec. Il édicte les règles pour la circulation de n'importe quel véhicule sur n'importe quel type de voies

---

<sup>29</sup> **AVERTISSEMENT** : La présente publication a pour objet de fournir de l'information relative au Règlement sur le transport des matières dangereuses du ministère des Transports du Québec. Ces renseignements, qui prennent en compte les modifications réglementaires de 2005, ne constituent pas une interprétation juridique du Règlement et ne libèrent donc en aucun cas les expéditeurs, transporteurs et propriétaires de véhicules de l'obligation de connaître et de respecter les normes relatives à leurs activités de transport. Il est par ailleurs à noter que le terme « transporteur » employé dans le présent rapport englobe également la notion d'exploitant, au sens de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (L.R.Q., c. P-30.3).

de circulation publique au Québec. *Le Code de sécurité routière* et ses règlements regroupent l'ensemble des normes de sécurité et de protection du réseau routier qui s'appliquent au transporteur, au conducteur, aux véhicules de transport routier de marchandises et à leurs chargements. Tout déplacement sur une route provinciale Québécoise doit se faire en accord avec cette loi. L'application de cette loi est effectuée par les agents de la paix présents sur les routes.

De ce texte est toutefois exclu, l'imposition de règles sur le domaine fédéral, tel que les ponts entre deux états, ainsi que sur les chemins privés.

## **4.1.2 Partie concernant les matières dangereuses**

### **4.1.2.1 Le code de la sécurité routière**

L'article 239.1 précise que les personnes responsables de l'entretien d'un chemin public peuvent contrôler la circulation sur cette voie, et notamment celle des convois de matières classifiées comme dangereuses dans le règlement sur le transport de matières dangereuses (RTMD).

L'article 413 oblige l'arrêt des véhicules transportant des matières dangereuses avant les passages à niveau.

L'article 622 précise que le gouvernement peut, par règlement, édicter des normes à l'égard du transport des matières dangereuses sur un chemin public, un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers, sur les terrains de centres commerciaux et autres chemins où le public est autorisé à circuler. Ce règlement peut par exemple :

- désigner une matière comme matière dangereuse ;
- adopter, selon les catégories de véhicules ainsi que les classes et catégories de matières dangereuses, des normes et interdictions relatives à la circulation des véhicules automobiles et des ensembles de véhicules routiers affectés au transport d'une matière dangereuse ou à l'emballage des matières dangereuses transportées ou devant l'être ;
- prescrire selon les catégories de véhicules routiers ainsi que les classes et catégories de matières dangereuses transportées ou devant l'être les indications de danger et les autres informations qui doivent être apposées sur les matières

dangereuses et sur leur emballage ainsi que sur les conteneurs, les véhicules automobiles et les ensembles de véhicules routiers dans lesquels elles se trouvent ou encore les documents qui doivent accompagner les matières dangereuses au cours de leur transport ainsi que les informations minimales que ces documents doivent contenir.

Les articles 474.1, 474.2, 519.28, 519.54 et 646 concernent également les matières dangereuses et traitent pour les 2 premiers des conditions d'immobilisation, d'inspection et de rétention de véhicules lors d'une infraction à un règlement relatif au TMD et pour les deux derniers des responsabilités et amendes en cas d'infraction au règlement sur le TMD (édicte par le décret n°866-0002).

#### **4.1.2.2 Le règlement sur le transport de matières dangereuses**

Le règlement sur le transport de matières dangereuses est le même sur l'ensemble du territoire canadien. Cependant chaque province ajoute ses propres particularités, qui ne doivent que sur contraindre ce règlement.

Dans le cas du Québec, les règles particulières concernent les tunnels *Louis Hippolyte-Lafontaine*, *Ville Marie* et *Viger* à Montréal, ainsi que le tunnel *Joseph Samson* à Québec et les voies d'accès du tunnel de *Melocheville*. Ils sont interdits à tous véhicules transportant une quantité de matières dangereuses lui imposant l'apposition de plaque (hormis si ces matières sont de la classe 9), ou plus de 30 litres<sup>30</sup> d'un liquide de classe 3, ou des gaz des classes 2.1, 2.3 (2.1), 2.2(5.1) et 2.3 (5.1) dans plus de deux bouteilles de 46 litres et moins chacune ou un équipement produisant des flammes nues. Des exceptions à ces règles sont cependant autorisées lorsqu'il s'agit :

- de carburant servant à propulser un véhicule et contenu dans un ou des réservoirs prévus à cette fin par le fabricant du véhicule,
- de liquide inflammable servant à faire marcher la climatisation d'un véhicule,
- de liquide inflammable servant à faire fonctionner un équipement vissé ou boulonné en permanence au véhicule et que ce carburant est contenu dans un réservoir de 75 litres et moins, prévu à cette fin par le fabricant du véhicule ou de l'équipement,
- de véhicule d'urgence,
- de grue possédant un deuxième réservoir de diesel installé par le fabricant, ou

---

<sup>30</sup> Il s'agit de la capacité totale de l'ensemble des contenants.

- d'un véhicule servant à l'entretien du tunnel.

Une autre particularité propre au Québec, est l'obligation pour les véhicules de marquer un arrêt avant les passages à niveau, hormis si la signalisation indique le contraire.

A noter que le Québec a des dispositions réglementaires spécifiques des normes et des règles de sécurité concernant les sols contaminés, les produits pétroliers, les gaz liquéfiés de pétrole.

#### **4.1.2.3 Contenants**

Voir le paragraphe 1.1.2.4 de la réglementation fédérale sur le TMD.

#### **4.1.2.4 Formation des transporteurs**

Voir le paragraphe 1.1.2.5 de la réglementation fédérale sur le TMD.

## **4.2 Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds**

Référence officielle	L.R.Q., chapitre. P-30.3
Ministère de tutelle	Ministère des Transports du Québec
Règlement associé	Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, R.Q. c. P-30.3, r.1
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-30.3/20060614/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-30.3/20060614/tout.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/p-30.3r.1/20060614/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/p-30.3r.1/20060614/tout.html</a>

**Tableau 10 : Caractéristiques de la loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds**

### **4.2.1 Description**

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL), adoptée en juin 1998, encadre le transport par véhicules lourds au Québec. La Loi a pour objet d'accroître la sécurité des usagers de la route et de préserver l'intégrité du réseau routier. Elle vise les

propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (PEVL) ainsi que les intermédiaires en services de transport.

Cette loi a été édictée par le décret numéro 985-98 du 21 juillet 1998. Au sens de la Loi, on entend par « véhicules lourds » les véhicules routiers dont la masse nette est de plus de 3 000 kg, les ensembles de véhicules totalisant plus de 3 000 kg, composés de véhicules pesant chacun moins de 3 000 kg et dont la remorque ou la semi-remorque mesure plus de 10 m, ainsi que les autobus, les minibus, les dépanneuses, les véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques d'indication de danger, quelle que soit leur masse nette.

Cette loi stipule que les véhicules routiers assujettis au Règlement sur le transport des matières dangereuses édicté par le décret n°866-0002 sont de s véhicules lourds.

#### **4.2.2 Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds**

Ce règlement exige, entre autres, l'inscription au Registre des PEVL des véhicules sur lesquels doivent être apposées des plaques d'indication de danger.

### **4.3 Loi sur les chemins de fer et Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé**

Référence officielle	L.R.Q. c. C-14.1 et L.R.Q., chapitre S-3.3
Ministère de tutelle	Ministère des Transports du Québec
Règlement associé	Règlement sur le transport ferroviaire R.Q. c. C-14.1, r.1
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-14.1/20060310/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-14.1/20060310/tout.html</a>
Texte du règlement sur le transport ferroviaire	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/c-14.1r.1/20060310/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/c-14.1r.1/20060310/tout.html</a>
Texte du règlement sur la sécurité ferroviaire	<a href="http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&amp;file=/S_3_3/S3_3R2.html">http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&amp;file=/S_3_3/S3_3R2.html</a>
Texte de la loi sur la sécurité du transport terrestre guidé	<a href="http://www.iican.org/qc/legis/loi/s-3.3/20060614/tout.html">http://www.iican.org/qc/legis/loi/s-3.3/20060614/tout.html</a>

**Tableau 11 : Caractéristiques de la loi sur les chemins de fer et la loi sur la sécurité du transport terrestre guidé**

### 4.3.1 Description

La compétence du Québec s'exerce sur les entreprises constituées au Québec lorsque leurs installations sont situées entièrement à l'intérieur de son territoire. Toutefois, dans le cas où les entreprises répondant à ces critères ont été déclarées à l'avantage du Canada, elles relèvent alors du gouvernement fédéral.

Les activités ferroviaires de compétence québécoise sont régies par deux lois : la *Loi sur les chemins de fer* et la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*. La *Loi sur les chemins de fer* vise à favoriser spécifiquement la création de chemins de fer d'intérêt local (CFIL), à la suite du retrait des deux principaux chemins de fer des dessertes locales et régionales. Le règlement d'application qui en découle a été mis en vigueur en septembre 1994. Ce règlement prévoit la délivrance d'un certificat d'aptitude par la Commission de Transport du Québec (CTQ), moyennant le respect de certaines exigences (par exemple, l'assurance responsabilité civile, une description des infrastructures et des services de transport proposés).

Quant à la seconde loi, elle vise à assurer la sécurité des infrastructures, de l'exploitation et de l'équipement ferroviaire (matériel roulant) de compétence provinciale. Les compagnies qui exploitent du matériel ferroviaire sont tenues de déposer au MTQ leurs règles de sécurité. En conséquence, le MTQ procède à l'inspection des compagnies dont l'exploitation relève de sa compétence.

### 4.3.2 Partie concernant les matières dangereuses

#### 4.3.2.1 Loi sur les chemins de fer et loi sur la sécurité du transport terrestre guidé

Quelques articles font références aux matières dangereuses. En effet, l'article 45 de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé* spécifie que l'exploitant d'un système de transport terrestre guidé doit assurer l'application, dans son entreprise, des règlements concernant le transport des matières dangereuses. Il doit aussi assurer l'application dans son entreprise des normes relatives à la circulation, à la prévention et à la protection contre les incendies et les accidents prévues au code de sécurité adopté par règlement et, le cas échéant, aux règles de sécurité approuvées ou imposées par le ministre.

De plus, l'article 54 de la loi sur la sécurité du transport terrestre guidé spécifie que le gouvernement peut par règlement :

10° établir les normes restrictives et prévoir les interdictions requises à l'égard du transport des matières dangereuses dans un système de transport terrestre guidé, notamment:

- a) l'établissement des classes et des catégories de matières dangereuses et la désignation d'une matière comme dangereuse;
  - b) le transport, l'entreposage, les opérations de chargement, de déchargement, de conteneurisation et d'emballage des matières dangereuses transportées par un véhicule de transport terrestre guidé;
  - c) les indications de danger et les autres informations qui doivent être apposées sur les matières dangereuses, sur leur emballage et sur les véhicules de transport terrestre guidé;
  - d) les documents qui doivent accompagner les matières dangereuses au cours de leur transport au moyen d'un véhicule de transport terrestre guidé ainsi que les informations minimales que ces documents doivent contenir;
- 10.1° déterminer, parmi les dispositions d'un règlement pris en vertu du paragraphe 10°, celles qui sont applicables à la personne qui demande le transport d'une matière dangereuse;

#### **4.3.2.2 Règlement sur le transport ferroviaire**

Le règlement sur le transport ferroviaire précise dans ses articles les dispositions que doivent prendre les entreprises en termes d'assurance responsabilité civile et de solvabilité lorsqu'elles transportent des matières dangereuses. La section 2 du règlement établit le montant minimum d'assurance couvrant la responsabilité civile que doit souscrire un transporteur ferroviaire à 5 000 000 \$. Toutefois, ce montant doit être d'au moins 10 000 000 \$ lorsque le transporteur ferroviaire transporte des matières dangereuses et d'au moins 20 000 000 \$ lorsque le transporteur ferroviaire offre au public des services de transport de personnes. De plus, la section 3 souligne que la caution qui doit garantir le paiement de tout jugement final contre le transporteur ferroviaire pour tous les dommages causés au cours d'activités ferroviaires pendant la période de validité du contrat doit être d'au moins 10 000 000 \$ lorsque le transporteur ferroviaire transporte des matières dangereuses, alors qu'elle doit être de seulement 5 000 000\$ par événement pour des matières non dangereuses.

#### **4.3.2.3 Règlement sur la sécurité ferroviaire**

Le réseau ferroviaire relevant de la compétence du Québec a pris un essor considérable ces dernières années, passant de quatre compagnies de chemin de fer et 564 kilomètres de voies ferrées en 1993 à plus de dix compagnies et 1762 kilomètres de voies ferrées à ce jour ce qui représente plus de 25 % de tout le réseau ferroviaire du Québec. Tous les sites industriels

comprenant des équipements ferroviaires relèvent également de la compétence du ministère des Transports<sup>31</sup>.

La responsabilité première de la sécurité ferroviaire relève cependant des compagnies de chemin de fer. Le Ministère, quant à lui, s'assure que ces compagnies prennent tous les moyens à leur disposition pour assurer une exploitation sécuritaire de leurs équipements.

Le Ministère inspecte les installations de chacune de ces compagnies et enquête, au besoin, sur les accidents ou événements qui se produisent sur le réseau relevant de la compétence du Québec.

Le Règlement sur la sécurité ferroviaire est entré le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Ce règlement a pour objectif d'assurer la sécurité des activités ferroviaires sur le réseau relevant de la compétence québécoise. Le règlement prévoit diverses normes concernant les aspects suivants : le Code de la sécurité ferroviaire, la sécurité ferroviaire aux passages à niveau, le transport des matières dangereuses et les annonces de travaux et les rapports.

Regardons plus précisément la partie qui nous intéresse, à savoir le chapitre III (articles 91 à 105) concernant le transport de matières dangereuses. Le Règlement renvoie aux dispositions du règlement fédéral sur le transport des marchandises dangereuses qui concernent directement le transport ferroviaire. Ces dispositions concernent la classification, les documents, les indications de danger ainsi que les normes et règles de sécurité.

## 5 Législations relatives au stockage

---

### 5.1 Loi sur la sécurité civile

Référence officielle	L.R.Q., chapitre S-23
Nom anglais de la loi	<i>Civil protection act</i>
Ministère de tutelle	Ministère de la sécurité publique du Québec
Règlement associé	Règlement à venir, actuellement cette loi s'appuie sur le règlement fédéral sur les urgences environnementales
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/s-2.3/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/s-2.3/20050915/tout.html</a>

Tableau 12 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la sécurité civile

---

<sup>31</sup> Source : <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/securite/ferroviaire/index.asp>

### 5.1.1 Description

En vigueur depuis le 20 décembre 2001, la [Loi sur la sécurité civile](#) fait suite aux recommandations du rapport de la commission Nicolet qui a analysé les conséquences de la tempête de verglas survenue dans le sud-ouest du Québec en janvier 1998.

Le but de cette loi est de protéger les biens et les personnes des sinistres. Pour cela, elle contraint les citoyens à la prudence, à la vigilance et à la préparation dans la mesure du possible aux risques de leur environnement. Elle contraint également les générateurs de risques, telles que les entreprises menaçant leurs environnements humain et biologique à déclarer à leur municipalité les risques que leurs activités génèrent et également à lutter pour réduire ces risques par des actions de prévention. Elle demande également à ces générateurs de risques de préparer les phases d'intervention et de rétablissement dans le cas où le sinistre se déclenche.<sup>32</sup>

Cette loi a un objectif bien plus large que la réglementation des matières dangereuses. En effet, elle a été mise en place dans le but de préparer les citoyens québécois et les structures de gestion des situations d'urgences, à faire face aux situations de sinistres majeurs qui peuvent se produire. Dans ce sens, le domaine du stockage des matières dangereuses est inclus. En effet, cette loi a une vision statique de la chose, ce qui fait qu'elle ne peut réguler que l'entreposage des matières dangereuses (et dans une certaine limite les transports d'approche des entreprises concernées).

Le schéma qu'elle applique pour gérer cette préparation est constitué de 3 niveaux : le citoyen et les autorités municipales, les autorités régionales et enfin les autorités gouvernementales. Des schémas de sécurité civile sont établis à chaque niveau, et coordonnés par le niveau supérieur. Au niveau des municipalités, ces schémas sont établis à l'aide des citoyens et des responsables locaux et la participation des entreprises génératrices de risque. Dans certains cas, il y a formation d'un CMMI (Comité mixte municipal industriel)

Le règlement d'application de cette loi est à l'heure actuelle en cours d'adoption. Pour le moment la loi s'appuie sur le règlement sur les urgences environnementales (RUE). Une coordination des deux ministères a eu lieu. La loi sur la sécurité civile doit cependant être plus contraignante que le RUE au niveau des actions posées et non des substances assujetties.

---

<sup>32</sup> Source : <http://www.msp.gouv.qc.ca/secivile/secivile.asp?ndn=04&txtSection=loi>, le 23/09/05

La mise en application de cette loi comporte trois parties : les orientations qui concernent plus précisément les municipalités, le règlement en tant que tel, qui s'applique essentiellement aux entreprises, et les lignes directrices des ministères qui s'appliquent aussi bien aux entreprises qu'aux municipalités.

## **5.1.2 Partie concernant les matières dangereuses**

### **5.1.2.1 Objectifs du règlement à venir**

Les objectifs du futur règlement sont :

- Procurer l'information aux municipalités sur les risques associés aux matières dangereuses (entreprises privées)
- Favoriser la concertation entre les différents acteurs (municipalités, industries, citoyens, ministères) dans la gestion de ces risques
- Réduire les risques (probabilités et conséquences)

Le règlement concerne une liste de 174 matières considérées comme dangereuses. C'est en réalité la même liste que celle du RUE. En effet, cette liste comprend les matières considérées comme dangereuses rencontrées le plus fréquemment dans les entreprises québécoises (chlore, ammoniac, propane essence, chlorate de sodium). Les quantités seuils sont donc identiques et les matières sont identifiées par les mêmes numéros CAS.

Les entreprises visées sont donc les entreprises utilisant des matières comprises dans ces 174.

Les exigences du futur règlement seront probablement proches de ce qui suit.

### **5.1.2.2 Déclarer les risques à la municipalité :**

Cette déclaration doit contenir les informations de bases telles que :

- Lieu où se trouve la substance
- Nature de l'activité
- Personnes responsables des mesures d'urgence (noms et coordonnées)
- Nom, numéro CAS et fiche signalétique de la substance
- La quantité maximale prévue sur le site

- La capacité maximale du plus grand réservoir

Cette première partie est semblable aux exigences du RUE, il n'y a donc pas de « travail » supplémentaire demandé aux entreprises.

En revanche, la déclaration doit également contenir, ce qui est nouveau, les conséquences possibles d'un accident, y compris le territoire qui peut être touché (scénario normalisé<sup>33</sup> et scénarios alternatifs<sup>34</sup>). Il doit également faire mention des mesures prises et les autres moyens disponibles pour réduire les probabilités et les conséquences d'un accident. On peut noter que ces dernières exigences semblent être difficiles à atteindre pour les entreprises, essentiellement pour les PME.

A la demande de la municipalité, l'entreprise doit encore être capable de fournir les autres renseignements nécessaires à l'élaboration ou à la mise en œuvre des mesures d'urgence de la municipalité, ainsi que de participer à la mise à l'essai des mesures d'urgence des municipalités concernées. La municipalité a en outre un droit réglementaire d'exiger qu'une entreprise prenne plus de mesures de sécurité si cela lui semble nécessaire.

L'ensemble de ces informations sont nécessaires afin de contrôler le développement autour des sites à risques et l'aménagement du territoire.

### **5.1.2.3 Établir une procédure d'alerte**

Cette procédure d'alerte concerne la ou les municipalités touchées par le territoire du scénario normalisé, ainsi que la population des territoires exposés.

---

<sup>33</sup> Le scénario normalisé d'accident est le relâchement de la plus grande quantité d'une substance dangereuse détenue dans le plus gros contenant, dont la distance d'impact est la plus grande. (Guide de Gestion des risques d'accidents industriels majeurs, 2002, CRAIM)

<sup>34</sup> Le scénario alternatif représente l'accident le plus important qui peut se produire pour une matière dangereuse de la liste, détenue en quantité supérieure à la quantité seuil. Ce scénario tient compte de la proximité ou de l'interconnexion des récipients de la substance concernée. Toutefois, il tient aussi compte des mesures d'atténuation passives et actives. (Guide de Gestion des risques d'accidents industriels majeurs, 2002, CRAIM)

### 5.1.2.4 Communiquer les risques à la population

Le générateur de risque se doit de communiquer les faits suivants à la population :

- les risques associés aux matières dangereuses;
- le territoire qui peut être touché (scénarios normalisés et alternatifs);
- la procédure d'alerte à la population;
- comment se protéger en cas de sinistre.

Cette partie est la pièce maîtresse du futur Règlement. Cela repose sur le concept de régulation par divulgation d'information.<sup>35</sup>

## 5.2 Loi sur la qualité de l'environnement

Référence officielle	L.R.Q., chapitre Q-2
Nom anglais de la loi	<i>Environment quality act</i>
Ministère de tutelle	Ministère de l'Environnement du Québec
Règlement associé	environ 60 règlements y sont associés
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/q-2/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/q-2/20050915/tout.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/q-2/index.html#habilité">http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/q-2/index.html#habilité</a>

Tableau 13 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la qualité de l'environnement

### 5.2.1 Description

Cette loi, ainsi que l'ensemble de ces règlements associés a pour but de régir la protection de l'environnement au niveau du gouvernement du Québec. Elle définit les règles selon lesquelles les citoyens, les entreprises et le gouvernement peuvent agir, ainsi que l'étendue du pouvoir qui leur est conféré. Cette loi aborde notamment les compétences dans les champs suivants : la protection des espèces vivantes, les études d'impacts environnementaux avant projet, les besoins d'assainissement de terrains et leur réhabilitation, la gestion de la qualité de l'atmosphère, la gestion des matières résiduelles et dangereuses, ainsi que les bruits ou les rayonnements vecteurs d'énergie pouvant être émis par certaines activités.

---

<sup>35</sup> Pour de plus amples informations sur ce point, vous pouvez consulter les documents suivants : De Marcellis-Warin N., Peignier I., Sinclair-Desgagné B., « Communication des risques industriels au public - Les expériences aux États-Unis et en France », rapport CIRANO mars 2003 et De Marcellis-Warin N., Peignier I., Sinclair-Desgagné B., « Informational Regulation of Industrial Safety - An Examination of the U.S. "Local Emergency Planning Committees" », cahier scientifique CIRANO février 2003

## **5.2.2 Partie concernant les matières dangereuses**

### **5.2.2.1 Classification**

Au Québec, la Loi sur la Qualité de l'environnement (Q2-L-21) administrée par le ministère de l'Environnement du Québec, définit une matière dangereuse de la manière suivante : « toute matière qui, en raison de ses propriétés, présente un danger pour la santé ou l'environnement et qui est, au sens des règlements pris en application de la présente loi, explosive, gazeuse, inflammable, toxique, radioactive, corrosive, comburante ou lixiviable, ainsi que toute matière ou objet assimilé à une matière dangereuse selon les règlements ».

Les matières dangereuses sont divisées selon neuf classes comme dans la LTMD (cependant, ce sont les critères SIMDUT qui sont utilisés pour la classification) :

- Classe 1-Matières explosives
- Classe 2-Gaz comprimés
- Classe 3-Liquides inflammables
- Classe 4-Matières solides inflammables
- Classe 5-Matières comburantes et peroxydes organiques
- Classe 6-Matières toxiques et matières infectieuses
- Classe 7-Matières radioactives
- Classe 8-Matières corrosives
- Classe 9-Matières et objets dangereux divers

Chaque classe présente des subdivisions présentées en annexe 1. Les matières dangereuses ont un numéro d'identification international UN (United Nations) établi par les Nations Unies.

### **5.2.2.2 Déclaration**

Quiconque a en sa possession une matière dangereuse doit fournir au ministre, dans le délai qu'il fixe, tout renseignement ou document qu'il demande concernant cette matière dangereuse et doit tenir un registre contenant les informations prescrites par le règlement pour toutes les matières dangereuses qu'il a produit ou eu en sa possession, dans le passé ou à la date concernée. D'autre part, la possession d'une matière dangereuse ne peut excéder la durée de 12 mois consécutifs, à moins de posséder une dérogation du ministre (article 70.8). Doit être titulaire d'un permis délivré par le ministre, quiconque exploite pour ses fins ou pour autrui un

lieu d'élimination de matières dangereuses, ou bien exploite ou entrepose ces dernières à des fins commerciales.

### **5.2.2.3 Contrôle**

La section VII.1 de la loi concerne plus précisément les matières dangereuses et précise que « le ministre peut, lorsqu'il est d'avis qu'une matière dangereuse est dans une situation susceptible d'entraîner une atteinte à la santé de l'être humain ou des autres espèces vivantes ou un dommage à l'environnement ou aux biens, ordonner à quiconque a en sa possession la matière dangereuse ou en a la garde de prendre, dans le délai qu'il fixe, les mesures qu'il indique pour empêcher ou diminuer l'atteinte ou le dommage. L'ordonnance peut consister notamment à faire cesser, temporairement ou définitivement, l'exercice d'une activité relativement à une matière dangereuse, susceptible d'être une source de contamination ». L'utilisateur de matières dangereuses est prévenu au minimum 15 jours à l'avance. Également « le ministre peut sans préavis, mais pour une période d'au plus 30 jours, rendre une ordonnance visée à l'article 70.1 s'il estime qu'un danger immédiat pour la santé de l'être humain ou des autres espèces vivantes ou un danger de dommages sérieux ou irréparables aux biens résulte de la situation dans laquelle se trouve une matière dangereuse.

### **5.2.2.4 Responsabilité**

Pour les matières résiduelles, gérées par Environnement Québec, la responsabilité incombe au destinataire (voir le Règlement sur les matières dangereuses, notamment le chapitre IV).

### **5.2.2.5 Détail de 4 règlements rattachés à la loi**

- Règlement sur les matières dangereuses

Ce règlement qui consacre une grande partie aux matières dangereuses résiduelles (déchets dangereux), intervient à la fois sur le transport et sur le stockage, ainsi que le stockage définitif de ces matières dangereuses. Il définit les matières qu'il prend en compte comme dangereuses au sein des matières identifiées par la liste ONU, et ajoute certaines matières assimilées comme dangereuses. En outre, il exige un permis pour le transport de matières dangereuses résiduelles acheminées vers des sites d'élimination.

([texte du règlement sur les matières dangereuses](#))

- Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement

« Ce règlement établit une procédure par laquelle certains projets pouvant perturber l'environnement de façon significative et susciter des préoccupations chez le public sont soumis à une évaluation environnementale. Du même coup, le public gagne le droit d'être informé et de donner son avis par l'entremise de consultations menées par un organisme indépendant, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). »<sup>36</sup>

[\(texte du règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement\)](#)

- Règlement sur les fabriques de pâtes et papiers

« Par ce règlement, le gouvernement du Québec édictait certaines normes environnementales relatives à la qualité des effluents et des émissions atmosphériques, des règles relatives à la gestion des déchets de fabrique et l'obligation de surveiller la qualité des effluents et d'en faire rapport mensuellement au ministre. »<sup>37</sup>

[\(texte du règlement sur les fabriques de pâtes et papiers\)](#)

- Règlement sur les déchets biomédicaux

Ce règlement définit les déchets considérés comme biomédicaux et édicte les règles régissant leur gestion sur les lieux de production et hors des lieux de production, ainsi que lors de leur transport.

[\(texte du règlement sur les déchets biomédicaux\)](#)

---

<sup>36</sup> Source : <http://www.mddep.gouv.qc.ca/evaluations/procedure.htm>, le 27/09/05

<sup>37</sup> Source : [http://www.mddep.gouv.qc.ca/milieu\\_ind/bilans/pates\\_03](http://www.mddep.gouv.qc.ca/milieu_ind/bilans/pates_03), le 23/09/05

## 6 Législations relatives aux produits

---

### 6.1 Loi sur les produits et les équipements pétroliers

Référence officielle	L.R.Q., chapitre P-29.1
Nom anglais de la loi	<i>An act respecting petroleum products and equipment</i>
Ministère de tutelle	Ministère des ressources naturelles et de la faune du Québec
Règlement associé	Règlement sur les produits et les équipements pétroliers
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-29.1/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-29.1/20050915/tout.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/p-29.1r.2/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/p-29.1r.2/20050915/tout.html</a>

Tableau 14 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les produits et équipements pétroliers

#### 6.1.1 Description

Cette loi et ce règlement ont pour but d'assurer la sécurité du public et des travailleurs exposés aux risques spécifiques générés par des installations et des équipements liés aux produits pétrolifères. Elle a également pour but de protéger les équipements publics et privés ainsi que l'environnement des risques liés aux activités en rapport avec les produits pétroliers. Dans une autre mesure, cette loi protège les consommateurs en régulant la qualité des produits et des équipements pétroliers.<sup>38</sup>

Depuis son entrée en vigueur, en 1973, la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers* a subi plusieurs modifications. La révision de 1991 a permis d'assujettir à la loi les équipements pétroliers non commerciaux. En 1996, la réforme visait davantage à responsabiliser les clientèles qui exploitent des équipements pétroliers à risque élevé. Ce dernier régime légal est entré en vigueur en 1999 et a entraîné la mise en place d'un système privé de vérification des équipements pétroliers.

#### 6.1.2 Partie concernant les matières dangereuses

Le texte de loi concerne plus particulièrement les équipements pétroliers, donc plutôt le stockage de ces produits. Les chapitres II et III de ce texte concernent les règles que doivent

---

<sup>38</sup> Source : <http://www.mrn.gouv.qc.ca/energie/securite/securite-cadre.jsp>, le 27/09/05

rencontrer ces installations, notamment celles présentant des risques élevés (chapitre III). Nous nous intéresserons plus particulièrement à ces dernières, les exigences étant plus sévères.

### 6.1.2.1 Permis d'utilisation

Afin d'accroître la sécurité des personnes et des biens ainsi que la protection de l'environnement, les exigences ont été établies selon la capacité d'entreposage des équipements pétroliers et les risques liés à ces derniers plutôt que selon les activités des propriétaires concernés. L'expression « risque élevé » concerne autant les équipements pétroliers souterrains que certains réservoirs de surface. Le mode d'entreposage, le type de produit en cause de même que le contexte d'usage entourant l'utilisation du produit sont autant de variables considérées dans la détermination du niveau de risque des équipements<sup>39</sup>. Ainsi, selon l'article 2, les équipements à risque élevé présentent l'une ou l'autre des caractéristiques suivantes :

Produits pétroliers	Équipements pétroliers		
	Systèmes d'entreposage souterrains	Systèmes d'entreposage hors terre	Réservoirs utilisés à des fins lucratives
Essence	500 litres et +	2 500 litres et +	Tout
Diesel	500 litres et +	10 000 litres et +	Tout
Huile à chauffage et mazout lourd	4 000 litres et + <sup>40</sup>	10 000 litres et +	Tout
Huiles usées	500 litres et +	S/O	S/O

**Tableau 15 : Caractérisation des équipements à risque élevé<sup>41</sup>**

<sup>39</sup> Source « Loi sur les produits et les équipements pétroliers », Brochure destinée à la clientèle du Ministère des Ressources Naturelles, de la Faune et des Parcs, reçu par fax le 4 mai 2005.

<sup>40</sup> À l'exclusion des équipements pour le chauffage résidentiel de type unifamilial de moins de 10 000 litres.

<sup>41</sup> Source : site web du Ministère des Ressources Naturelles et de la faune (<http://www.mrn.gouv.qc.ca/energie/securete/securete-permis.jsp>)

L'utilisation d'un équipement pétrolier à risque élevé est subordonnée à la délivrance d'un permis et la section I du chapitre III décrit les exigences quant à ce permis.

Le coût du permis d'utilisation est établi en fonction du risque que représentent les équipements pétroliers pour les personnes, les biens et l'environnement. Ce risque est calculé en fonction de la capacité d'entreposage des équipements détenus. Le mode de calcul est le suivant : à un montant de base de 130\$ s'ajoutent des frais de 40\$ pour chaque 10 000 litres supplémentaires de capacité d'entreposage. Le coût des permis variera entre 170\$ et 2 500 \$ pour une période de 2 ans.

### **6.1.2.2 Vérification des équipements**

Le chapitre 2.3 du Règlement sur les produits et les équipements pétroliers précise les modalités de vérification des équipements. En outre, l'article 49 oblige une vérification lors de l'installation, du remplacement, de l'abandon ou de l'enlèvement d'un équipement pétrolier.

Par ailleurs, le détenteur de permis doit consigner dans un registre des informations telles que les données sur les inventaires et les rapports de vérification du système de protection contre la corrosion. Les informations inscrites au registre permettent au vérificateur agréé<sup>42</sup> de compléter les travaux de vérification prescrits et de délivrer l'attestation de bon fonctionnement des équipements. Tous les équipements pétroliers à risque élevé sont soumis périodiquement à des vérifications.

La fréquence des vérifications des équipements pétroliers est déterminée en fonction du type d'équipement détenu (souterrain ou hors terre), de sa fabrication (paroi simple ou double) et des produits qu'il contient (essence, diesel, mazout, etc..).<sup>43</sup>

### **6.1.2.3 Déclaration d'événements**

Le registre évoqué précédemment contient une déclaration d'événements dans laquelle le détenteur de permis doit consigner tous les incidents tels que les fuites ou les déversements de

---

<sup>42</sup> L'article 39 de la loi définit un vérificateur agréé comme étant une personne aux conditions suivantes : 1°elle a réussi l'examen, possède la formation ou détient les qualifications selon les exigences prévues par règlement du gouvernement ou, dans les conditions prévues au règlement, elle a démontré, par tout autre moyen que le ministre juge approprié, qu'elle possède les connaissances ou une expérience équivalente en matière de produits et d'équipements pétroliers; 2°elle a payé les frais exigibles pour l'étude de sa demande et payé les droits requis pour être inscrite au registre; 3°elle remplit les autres conditions que le gouvernement peut prévoir par règlement.

<sup>43</sup> Source « Loi sur les produits et les équipements pétroliers », Brochure destinée à la clientèle du Ministère des Ressources Naturelles, de la Faune et des Parcs, reçu par fax le 4 mai 2005.

produits pétroliers supérieurs à 100 litres, les bris d'équipements, d'entreposage ou de distribution ayant touché les équipements sous permis. Une déclaration d'événement devra accompagner la demande de renouvellement de permis.

### **6.1.3 Modifications « récentes » de la loi**

Les modifications à la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*, en vigueur depuis avril 1999, ont permis d'accroître la fiabilité et la sécurité des équipements pétroliers exploités au Québec. Il faut noter toutefois qu'il s'agit de modifications mineures. Elles visent un contrôle plus rigoureux des équipements à risque élevé, ce qui assure une meilleure sécurité de la population et une protection accrue de l'environnement. De plus, ces modifications rendent obligatoire un régime privé de vérification des équipements pétroliers à risque élevé.

Toutefois, selon l'échéancier prévu, c'est au 1<sup>er</sup> avril 2007 que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune n'assumera plus certaines responsabilités relatives aux équipements pétroliers, en vertu de la *Loi modifiant la Loi sur les produits et les équipements pétroliers, la Loi sur le bâtiment et d'autres dispositions législatives*. Les modifications ont pour objet de transférer à la Régie du bâtiment du Québec et au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs certaines responsabilités actuellement attribuées au ministre des Ressources naturelles et de la Faune par la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*.

Les responsabilités confiées à la Régie du bâtiment du Québec consistent à assurer la qualité des travaux de construction des équipements pétroliers, à assurer la sécurité du public qui utilise ces équipements, de même qu'à vérifier et contrôler le respect des normes de construction et de sécurité de ces équipements.

Les responsabilités transférées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernent les aspects environnementaux reliés à l'utilisation de certains équipements pétroliers et les cas où une étude de caractérisation et, le cas échéant, un plan de réhabilitation sont nécessaires.

Mentionnons cependant que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune continuera d'assurer la responsabilité de l'établissement des normes, de la surveillance et du contrôle de la qualité des produits pétroliers.

Ces modifications de la loi abolissent le comité consultatif prévu par la *Loi sur les produits et les équipements pétroliers*.

## 6.2 Loi sur les explosifs

Référence officielle	L.R.Q., chapitre E-22
Nom anglais de la loi	<i>An act respecting explosives</i>
Ministère de tutelle	Ministère de la Sécurité Publique du Québec
Règlement associé	Règlement sur les explosifs
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/e-22/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/e-22/20050915/tout.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/e-22r.1/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/e-22r.1/20050915/tout.html</a>

Tableau 16 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les explosifs

### 6.2.1 Description

Cette loi est la correspondance au niveau provincial du Québec de la Loi canadienne sur les explosifs. Elle contrôle l'utilisation des explosifs sur le territoire du Québec en imposant des normes encadrant l'utilisation, l'entreposage ou la manutention de tout produit de nature explosive et visant principalement la sécurité des personnes. Elle contrôle également la possession d'explosifs en délivrant des permis pour leur utilisation à des fins industrielles ou commerciales.<sup>44</sup>

### 6.2.2 Partie concernant les matières dangereuses

La section II du règlement concerne les permis de transport et de dépôts pour les explosifs. La section III du règlement définit les règles d'entreposage et de conservation des explosifs. Par exemple, un dépôt de catégorie IV (pouvant recevoir jusqu'à 50 livres de poudre de chasse ou pour pièces pyrotechniques) doit être fermé à clef, et si la période d'entreposage de pièces pyrotechniques excède 7 jours, il doit être construit suivant les normes de l'annexe 6 du règlement.

La section V est entièrement consacrée au transport. Elle se base essentiellement sur l'annexe 7 qui concerne les normes de transports des explosifs par route et par chemin de fer. L'article 48 précise les documents que doit avoir en sa possession un conducteur de véhicule transportant des explosifs : une déclaration, un bordereau de réception, un connaissance, un bulletin d'expédition ou tout autre document pertinent; ce document doit indiquer les noms et adresses et le numéro de permis de l'expéditeur et du destinataire, le nom et la description des explosifs

---

<sup>44</sup> Source : <http://www.msp.gouv.qc.ca/msp/loisregl/index.asp?theme=4>, le 28/09/05

transportés, leur date de chargement et le nom du conducteur du véhicule et des personnes autorisées par le propriétaire du véhicule à accompagner le conducteur. L'article 50 précise que le conducteur d'un véhicule transportant des explosifs qui est impliqué dans un accident ou retardé considérablement par tout autre événement, ou son supérieur si le conducteur en est incapable, doit:

- a) en aviser immédiatement le poste de la Sûreté du Québec le plus près;
- b) en aviser le propriétaire du véhicule qui, si les explosifs n'ont pas été avariés, doit prendre les dispositions nécessaires à leur transport immédiat à la destination prévue ou à un endroit approprié à leur entreposage jusqu'à ce qu'on puisse les rendre à destination, ou, si ces explosifs ont été endommagés, prendre les dispositions nécessaires à leur transport immédiat à un endroit désigné par un inspecteur d'explosifs.

### 6.3 Règlement sur le gaz et la sécurité publique

Référence officielle	c. D-10, r.4
Ministère de tutelle	Régie du Bâtiment du Québec
Texte du règlement	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/d-10r.4/20060614/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/d-10r.4/20060614/tout.html</a>

Tableau 17 : Caractéristique du règlement sur le gaz et la sécurité publique

#### 6.3.1 Description

Ce règlement touche les gaz canalisés (pipeline) ainsi que les gaz de pétrole liquéfié emmagasinés, transportés, vendus ou distribués autrement que par canalisation. Il rassemble des éléments concernant la conception des appareils à gaz, l'étiquetage, les conditions d'utilisation et d'installation et d'enlèvement, etc.

#### 6.3.2 Partie concernant les matières dangereuses

Ce règlement est spécifique à certains gaz. Il est bon de noter que l'Article 19 impose que lorsqu'il a été jugé par une autorité compétente qu'une explosion, un incendie ou un accident est directement ou indirectement imputable au gaz, le distributeur en fasse rapport sans retard à la Régie et lui communiquer tous les renseignements supplémentaires qu'elle peut exiger.

## 6.4 Loi sur les pesticides

Référence officielle	L.R.Q. c. P-9.3
Nom anglais de la loi	<i>Pesticides act</i>
Ministère de tutelle	Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs
Règlement associé	Cinq règlements y sont associés
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-9.3/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/p-9.3/20050915/tout.html</a>
Liste des règlements associés	<a href="http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/p-9.3/index.html#habilite">http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/p-9.3/index.html#habilite</a>

Tableau 18 : Caractéristiques de la loi provinciale sur les pesticides

### 6.4.1 Description

Au Canada, le domaine des pesticides est à compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Le gouvernement fédéral a confié à l'[Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire \(ARLA\)](#) la gestion de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, dans laquelle est défini le mécanisme d'homologation des pesticides préalable à leur mise en marché.

Toutes les provinces possèdent leur propre législation ou réglementation sur les pesticides visant, entre autres, à encadrer les activités des vendeurs et des utilisateurs de ces produits. La vente et l'usage des pesticides sont encadrés au Québec par la Loi sur les pesticides et, de façon complémentaire, par la Loi sur la qualité de l'environnement. Ces lois et les règlements qui en découlent sont administrés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. La loi sur les pesticides établie en 1987 possède deux objectifs. D'une part, elle vise à contrôler la vente et l'usage des pesticides en vue de protéger en même temps l'environnement et les personnes des dangers qu'induit l'utilisation de tels produits. D'autre part, elle vise à réguler les comportements des utilisateurs et à inciter la réduction d'utilisation de telles substances. Les moyens retenus afin d'atteindre ces objectifs sont d'abord de promouvoir l'analyse, l'évaluation et la maîtrise des incidences des pesticides, ce qui se traduit par des interventions qui permettent d'approfondir la connaissance de ces produits et de leurs effets.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Source : site Internet du Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs.

Enfin, le contrôle législatif et réglementaire constitue l'un des moyens retenus afin d'assurer les qualifications des intervenants et de fixer des balises aux pratiques. Les dispositions prévues permettent :

- de classer les pesticides;
- d'établir un système de permis et de certificats;
- d'exiger des registres et des bilans de vente et d'utilisation;
- d'exiger des mesures visant à minimiser les atteintes à l'environnement en raison des activités liées à l'entreposage, à la vente et à l'utilisation des pesticides;
- d'imposer des sanctions.

Afin de préciser les modalités d'application de la Loi sur les pesticides, 5 règlements y sont associés.

Nom du règlement	Référence légale (Lois refondues du Québec)	Date d'adoption	Numéro du décret	Date d'entrée en vigueur
Règlement sur les pesticides*	Chapitre P-9.3, r.1	8 juin 1988	874-88	7 juillet 1988
Règlement sur les pesticides en milieu agricole*	Chapitre P-9.3, r.2	8 juin 1988	875-88	7 juillet 1988
Règlement sur les pesticides en milieu forestier*	Chapitre P-9.3, r.3	8 juin 1988	876-88	7 juillet 1988
Règlement sur les permis et les certificats pour la vente et l'utilisation des pesticides	Chapitre P-9.3, r.0.1	12 mars 1997	305-97	23 avril 1997
Règlement modifiant le Règlement sur les permis et les certificats pour la vente et l'utilisation des pesticides		5 mars 2003	332-2003	3 avril 2003
Code de gestion des pesticides	Chapitre P-9.3, r.0.0.1	5 mars 2003	331-2003	3 avril 2003

\* Remplacé par le Règlement sur les permis et les certificats pour la vente et l'utilisation des pesticides

**Tableau 19 : Historique des règlements qui découlent de la Loi sur les pesticides (Source : site Internet du Ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs)**

## 6.4.2 Partie concernant les matières dangereuses

### 6.4.2.1 Classification des pesticides

Les pesticides sont classés en fonction de cinq différents niveaux de risque pour l'environnement et la santé humaine.

### Classe 1

La classe 1 comprend tous les pesticides constitués d'un mélange qui renferme un ou plusieurs des ingrédients actifs suivants : aldicarbe, aldrine, chlordane, dieldrine, endrine, heptachlore et tout pesticide dont l'enregistrement n'est pas exigé par la *Loi sur les produits antiparasitaires* (utilisé à des fins expérimentales).

### Classe 2

La classe 2 comprend les pesticides considérés à usage restreint dans la *Loi sur les produits antiparasitaires* du gouvernement fédéral, sauf ceux désignés en classe 1 et certaines formulations de *Bacillus thuringiensis Berliner var. kurstaki* (B.t.k.). La partie principale de l'étiquette du contenant d'un produit de classe 2 comporte une mention indiquant qu'il s'agit d'un produit à usage restreint.

### Classe 3

La plupart des pesticides considérés à usage commercial, agricole ou industriel dans la *Loi sur les produits antiparasitaires* sont inclus dans la classe 3. Cette classe comprend, en plus, les pesticides constitués de B.t.k. destinés à un usage en forêt ou sur une terre boisée ainsi que les mélanges constitués de fertilisants et de pesticides de classe 3 préparés par son utilisateur.

### Classe 4

La classe 4 est composée, pour sa part, de tous les pesticides considérés à usage domestique dans la *Loi sur les produits antiparasitaires* qui sont présentés généralement sous forme de concentré et non compris dans la classe 5. Elle comporte aussi tous les mélanges de fertilisants et de pesticides pour la pelouse, sauf ceux compris dans la classe 3.

### Classe 5

La classe 5 comprend tous les pesticides à usage domestique vendus sous forme de préparation prête à utiliser, en volume ou en poids égal ou inférieur à un litre ou à un kilogramme, et visant uniquement une ou plusieurs des fonctions suivantes :

- la protection des textiles si le produit est à base de paradichlorobenzène ou de naphthalène; du type « boules à mites »;
- l'utilisation comme appât à fourmis, à blattes ou à perce-oreilles s'il n'y a aucun risque de contact avec le produit; ce sont les pièges à coquerelles ou les boîtes-appâts à fourmis dont le diamètre des ouvertures ne laisse entrer que les insectes;

- les répulsifs à animaux qui ne contiennent pas de butène polymérisé ou de thirame;
- le collier ou la médaille antipuce pour chien et chat;
- l'insectifuge pour application sur l'humain (les chasse-moustiques);
- l'herbicide pour traitement localisé, c'est-à-dire un traitement effectué directement sur la plante jugée indésirable : produit à gâchette, bâton herbicide, ou autre qui ne contient pas l'un des ingrédients actifs mentionnés à l'annexe I du Code de gestion des pesticides.

#### **6.4.2.2 Le régime de permis et certification**

Le régime de permis et de certificats permet de s'assurer que les vendeurs et les utilisateurs des pesticides des classes présentant le plus de risques répondent aux exigences de qualification. Les bilans préparés par les titulaires de permis permettent de savoir quels sont les pesticides vendus et utilisés au Québec.

Les activités relatives à la vente de pesticides, à des fins de revente (vente en gros) et à des fins d'utilisation (vente au détail), sont assujetties à l'obligation d'obtenir un permis. De même, l'exécution de travaux comportant l'utilisation de pesticides est visée par cette obligation.

Le permis indique le genre d'activité à laquelle se livre l'entreprise ainsi que les classes de pesticides que celle-ci est autorisée à utiliser ou à vendre. La *Loi sur les pesticides* précise qui doit détenir un permis pour avoir le droit d'exercer les activités assujetties :

« Doit être titulaire d'un permis délivré par le ministre, pour les classes de pesticides désignées par règlement :

- celui qui vend ou offre en vente des pesticides;
- celui qui, pour autrui et contre rémunération, exécute ou offre d'exécuter des travaux comportant l'utilisation de pesticides. »

#### **6.4.2.3 Le Code de gestion des pesticides**

Nous nous attarderons plus longuement sur le Code de gestion des Pesticides édicté par le gouvernement puisqu'il a pour objet de régir et de contrôler les activités visées à l'article 10 de la loi (activité relative à la distribution, à la vente, à l'entreposage, au transport ou à l'utilisation de tout pesticide), en vue d'éviter ou d'atténuer les atteintes à la santé des être humains ou des autres espèces vivantes, ainsi que les dommages à l'environnement ou aux biens.

Le texte du code de gestion des pesticides concerne essentiellement le stockage des pesticides. Tout le chapitre II de ce règlement est consacré à ce sujet.

### **L'entreposage**<sup>46</sup>

Tous ceux qui entreposent des pesticides des classes 1 à 4 doivent le faire dans un lieu où les conditions ambiantes ne sont pas susceptibles d'altérer le produit ni son emballage, et de manière à ne pas laisser son contenu se répandre dans l'environnement. De plus, une affiche indiquant la liste de certains services ainsi que leurs numéros de téléphone doit être apposée bien en vue et à proximité de l'entrée du lieu d'entreposage. Toutefois, ces obligations ne visent pas celui qui entrepose un pesticide de classe 4 en vue d'une utilisation personnelle (ex. : le citoyen) ou pour autrui sans rémunération (ex. : échange de service).

Il est important de noter qu'un contrat d'assurance de responsabilité civile est exigé pour les lieux d'entreposage dont la capacité est supérieure à 10 000 litres ou 10 000 kg de pesticides des classes 1 à 4, et doit comprendre une disposition selon laquelle le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est prévenu dans les 48 heures suivant la révocation, la résiliation, l'annulation ou la modification de la couverture du contrat d'assurance. Notons toutefois que il est imposé par règlement d'inscrire de manière visible près de tous les lieux de stockage de pesticides le numéro d'urgence de Transports Canada (article 21).

Par ailleurs, celui qui entrepose une quantité égale ou supérieure à 1 000 litres ou 1 000 kilogrammes de pesticides doit aviser Urgence Environnement sans délai lors d'un incendie de ces pesticides, en identifiant la nature des produits entreposés et la quantité approximative qui se trouve dans ce lieu d'entreposage. Cette règle vise les pesticides des classes 1 à 4 non préparés ou non dilués.

### **Distances d'éloignement**

Les articles 59 à 66 du Code de gestion des pesticides définissent les distances d'éloignement lors de l'application de pesticides dans les corridors de transport routier, ferroviaire ou d'énergie. Elles ont été fixées par rapport aux fossés, aux cours ou plans d'eau, aux installations de captage d'eau et aux immeubles protégés.

---

<sup>46</sup> Source : site Internet du Ministère du développement durable de l'environnement et des parcs.

## 6.5 Code municipal du Québec et loi sur les cités et villes

Référence officielle	L.R.Q., chapitre C-27.1 et L.R.Q., chapitre C-19
Nom anglais de la loi	<i>Municipal code of Québec</i> et <i>Cities and towns act</i>
Ministère de tutelle	Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
Texte du code	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-27.1/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-27.1/20050915/tout.html</a>
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-19/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/c-19/20050915/tout.html</a>

**Tableau 20 : Caractéristiques du code municipal du Québec et de la loi provinciale sur les cités et les villes**

### 6.5.1 Description

Ces lois sont d'ordre bien plus large que le domaine dont il est question ici. Elles définissent le cadre d'action des municipalités, et définissent les pouvoirs que possède le maire pour agir, ainsi que la manière dont il doit le faire. Les domaines abordés sont très divers, de la protection des incendies, en passant par l'entretien des routes, la restriction d'accès à certaines zones, l'acquisition de terrain, et pour ce qui nous concerne les restrictions de stockage et de transport de matières « dangereuses » sur le territoire de la commune.

### 6.5.2 Partie concernant les matières dangereuses

Les textes du code et de la loi ne comportent pas de référence directe aux matières dangereuses, mais ils autorisent les maires à contrôler les activités dangereuses, donc indirectement les activités liées aux matières dangereuses.

## 7 Législations relatives au travail

---

### 7.1 Loi sur la santé et la sécurité du travail

Référence officielle	L.R.Q., chapitre S-2.1
Nom anglais de la loi	<i>An act respecting occupational health and safety</i>
Ministère de tutelle	Ministère du Travail du Québec
Règlement associé	Règlement sur la santé et la sécurité au travail
Texte de la loi	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/loi/s-2.1/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/loi/s-2.1/20050915/tout.html</a>
Texte du règlement	<a href="http://www.canlii.org/qc/legis/regl/s-2.1r.19.01/20050915/tout.html">http://www.canlii.org/qc/legis/regl/s-2.1r.19.01/20050915/tout.html</a>
Liste d'autres règlements associés	<a href="http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/s-2.1/index.html#habilite">http://www.ijcan.org/qc/legis/loi/s-2.1/index.html#habilite</a>

**Tableau 21 : Caractéristiques de la loi provinciale sur la santé et la sécurité au travail**

#### REMARQUE :

Le Canada compte quatorze administrations - [une fédérale, dix provinciales et trois territoriales](#), chacune disposant de ses propres lois et règlements en matière d'hygiène et de sécurité du travail. La plupart des travailleurs canadiens qui veulent solliciter les services d'un organisme peuvent contacter celui qui dessert la province ou le territoire où ils travaillent. Il existe cependant des exceptions. Ainsi, les lois et règlements fédéraux s'appliquent aux employés du gouvernement fédéral, des organismes de l'État et des sociétés établies dans l'ensemble du Canada. Le *Code canadien du travail* vise également les employés d'entreprises ou de secteurs qui exercent leurs activités hors frontières (provinciales ou internationales). Ces entreprises comprennent :

- les aéroports;
- les banques;
- les entreprises qui administrent les canaux;
- les compagnies d'exploration et d'exploitation pétrolière sur terre de compétence fédérale;
- les entreprises qui administrent les transbordeurs, les tunnels et les ponts;
- les élévateurs à grain homologués par la Commission canadienne des grains, quelques provenderies et entrepôts à provendes, minoteries et usines de nettoyage de graines de céréales;
- les compagnies de transport routier;

- les sociétés de pipeline;
- les entreprises de radiodiffusion, de télédiffusion et de câblodistribution;
- les compagnies de chemin de fer;
- les entreprises de transports maritimes;
- les compagnies de téléphone et de télégraphe.

### **7.1.1 Description**

Cette loi est en réalité beaucoup plus large que le domaine des matières dangereuses. Elle amène des normes, des politiques et des règlements sur les conditions de travail telles que la ventilation, le chauffage, les équipements de confort, ainsi que sur d'autres éléments tels que les précautions à prendre pour la prévention des accidents ou des désagréments possibles, concernant toutes les situations rencontrées dans les lieux de travail. Il serait difficile ici d'être exhaustif mais nous pouvons citer : la manutention et les équipements de sécurité nécessaires, la manutention des matières dangereuses et les équipements de sécurité additionnels nécessaires, les dispositifs de protection et de préventions des risques, la prise en compte de l'ergonomie du travail, la particularité du travail en espaces clos, stockage de marchandises par pile, ...

Son application est effectuée par les inspecteurs de la CSST (Commission de la Santé et Sécurité au Travail) par des contrôles directs dans les entreprises. Ils vérifient à cette occasion que toutes les normes et les règles imposées par la loi et ses règlements attachés sont bien appliquées, aussi bien dans le domaine des conditions de travail, et des conditions de vies des salariés dans l'entreprise, que de certaines méthodologies de travail et procédures à respecter, ainsi que les équipements et procédures de sécurité qui doivent être mis en œuvre.<sup>47</sup>

### **7.1.2 Partie concernant les matières dangereuses**

Les articles 7, 51, 52, 59, 65, 66, 67, 78, 90, 190, 223 concernent les matières dangereuses, dans le sens où la loi les définit. Pour la loi sur la santé et sécurité au travail, une « matière dangereuse » est une matière qui, en raison de ses propriétés, constitue un danger pour la santé, la sécurité ou l'intégrité physique d'un travailleur.

---

<sup>47</sup> Source : <http://www.csst.qc.ca>

Ces articles concernent aussi bien les mesures qui doivent être prises par les responsables de l'entreprise que les responsabilités des membres des différents comités de l'entreprise. Ils concernent également les inspections et les devoirs pour les responsables de l'entreprise d'établir et de conserver un registre des matières dangereuses présentes dans leur entreprise.

Le règlement concerne surtout le stockage et le chargement / déchargement. Il donne des règles à respecter pour ces parties de la chaîne logistique dans les cas généraux, qui doivent donc être respectées dans le cas des matières dangereuses.

Certaines parties de ces règlements concernent également le transport de matières dangereuses, mais il s'agit du transport dans des zones privées dans le cadre d'un chantier ou à l'intérieur même d'une entreprise.

### **7.1.2.1 SIMDUT**

SIMDUT est l'abréviation de « Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail ». Il s'agit d'un plan général en vue d'offrir de l'information sur l'utilisation sécuritaire des matières dangereuses dans les milieux de travail canadiens. Cette information est fournie par le biais d'étiquettes de produits, de fiches techniques sur la sécurité des substances (FTSS) (communément appelées fiches signalétiques) et de programmes de formation des travailleurs.<sup>48</sup>

Il a été créé pour répondre au droit des Canadiens de connaître les dangers que peuvent présenter pour leur santé et leur sécurité les matières ou les produits chimiques qu'ils utilisent au travail. L'exposition à des matières dangereuses peut avoir de nombreux effets sur la santé notamment sur le système nerveux; elle peut entraîner des dommages aux reins ou aux poumons, la stérilité, le cancer, des brûlures ou des démangeaisons. Certaines matières dangereuses présentent des risques pour la sécurité et peuvent causer des incendies ou des explosions. Le SIMDUT a donc été créé pour aider à enrayer les blessures, les maladies, les décès, les frais médicaux et les incendies causés par des matières dangereuses.

Le SIMDUT a pris force de loi par une série de législations fédérales, provinciales et territoriales complémentaires qui sont entrées en vigueur le 31 octobre 1988.

---

<sup>48</sup> Source : centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail

La plus grande partie des exigences relatives à « l'information » (et des exemptions) de la législation du SIMDUT a été intégrée à la Loi sur les Produits Dangereux et à la Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses<sup>49</sup>. Ces lois s'appliquent partout au Canada. Les règlements d'application de ces lois sont les suivants :

- Règlement sur les produits contrôlés
- Liste de divulgation des ingrédients
- Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses; Règlement sur les procédures des commissions d'appel,
- Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses.

Les éléments relatifs à la santé et à la sécurité du SIMDUT qui s'appliquent aux employés fédéraux et aux autres employés relevant du Code canadien du travail (CCT) sont précisés dans le Code et le Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail (Partie X).<sup>50</sup>

### **7.1.2.2 Responsabilités imposées par le SIMDUT**

Les fournisseurs, les employeurs et les employés ont tous des responsabilités qui sont précisées dans la *Loi sur les produits dangereux*.

**Fournisseurs** : les fournisseurs canadiens sont ceux qui vendent ou qui importent des produits. Quand un produit est considéré comme « produit contrôlé » aux termes de la législation sur le SIMDUT, les fournisseurs doivent étiqueter le produit ou le contenant et fournir une fiche technique sur la sécurité des substances (FTSS) à leurs clients. Les étiquettes visent à identifier clairement la nature de la matière dangereuse et la FTSS sert à expliquer en quoi consistent ces dangers.

---

<sup>49</sup> Nous ne nous attarderons pas sur la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses (LCRRMD)* qui est disponible à l'adresse suivante : <http://laws.justice.gc.ca/fr/H-2.7/index.html>. Nous pouvons toutefois mentionner cette loi comporte des liens avec le SIMDUT en ce qui a trait aux renseignements commerciaux confidentiels. En effet, certaines exigences de la *Loi sur les Produits Dangereux* relatives à la divulgation des renseignements, y compris la divulgation des ingrédients sur les fiches signalétiques, sont assujetties aux dispositions de la *LCRRMD* régissant les secrets industriels. La *LCRRMD* institue un conseil qui rend des décisions concernant les demandes de dérogation à l'obligation de divulguer des renseignements commerciaux confidentiels, ainsi que les appels interjetés contre ces décisions.

<sup>50</sup> Source : Site web du Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail

Employeurs : les employeurs doivent mettre sur pied des programmes de formation et d'éducation pour les travailleurs exposés aux produits dangereux sur leur lieu de travail. Les employeurs doivent aussi s'assurer que chaque produit est étiqueté et accompagné d'une FTSS qui est accessible aux employés.

Les lois sur le travail de toutes les provinces, des territoires et du ressort fédéral stipulent que les employeurs doivent informer les travailleurs et les travailleuses au sujet des produits contrôlés. Ces matières sont classées ou définies dans le cadre du SIMDUT. Ils doivent mettre sur pied des programmes de formation et d'éducation pour les travailleurs exposés aux produits dangereux sur leur lieu de travail.

Chaque gaz comprimé, matière inflammable ou combustible, matière comburante, matière toxique ou infectieuse, matière corrosive et matière dangereusement réactive fait l'objet d'une fiche signalétique que l'employeur met à la disposition des travailleurs et travailleuses. Ces matières classées dans le cadre du SIMDUT sont emmagasinées dans des contenants portant une étiquette de mise en garde du SIMDUT.

Cette étiquette et la fiche signalétique doivent indiquer:

- ce qu'est la matière;
- en quoi elle est dangereuse pour les humains;
- comment l'utiliser sans danger au travail;
- les mesures à prendre en cas d'urgence.

La fiche signalétique comprend des renseignements plus détaillés que l'étiquette de mise en garde du SIMDUT que porte le contenant.

Employés : les travailleurs doivent participer aux programmes de formation et utiliser cette information pour travailler de façon sécuritaire avec des matières dangereuses.

### **7.1.2.3 Formation**

Les travailleurs et les travailleuses reçoivent une formation leur permettant:

- de lire des étiquettes du SIMDUT afin de pouvoir identifier les matières dangereuses au travail et comprendre les effets dangereux de ces matières;
- d'obtenir la fiche signalétique et de la lire;

- d'utiliser sans danger des matières dangereuses au travail;
- d'entreposer et d'éliminer des matières dangereuses;
- de savoir quoi faire en cas de déversement, de dégagement, d'incendie ou d'empoisonnement mettant en cause une matière dangereuse;
- d'utiliser de l'équipement de protection en cas d'urgence.

#### **7.1.2.4 Contrôle**

Le SIMDUT est appliqué par la Direction générale du travail de Développement des ressources humaines Canada dans les lieux de travail fédéraux et par les [organismes provinciaux ou territoriaux chargés de la santé et de la sécurité au travail](#) dans les autres lieux de travail. Au Québec, il s'agit de la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec (CSST).

#### **7.1.2.5 Entreposage et manutention de matières dangereuses**

Le contenu du Règlement sur la santé et la sécurité du travail (RSST) est varié puisqu'il s'applique depuis 2001 à tous les secteurs d'activité économique. De nouveaux types d'établissements sont touchés, notamment les postes de police, les lieux de culte, les écoles, les hôpitaux, les immeubles municipaux et les exploitations agricoles. Voici les principaux éléments qui le caractérisent :

- Les limites d'exposition à plusieurs produits chimiques
- Les différents dispositifs de protection sur les machines
- Le travail en espace clos
- L'harmonisation des exigences touchant les appareils de levage et de manutention
- La sélection des appareils de protection respiratoire
- Le port du harnais de sécurité comme moyen de protection contre les chutes de hauteur.

Ce sont les sections IX et X du RSST qui traitent plus précisément des matières dangereuses : elles précisent les conditions d'entreposage et de manutention de matières dangereuses toujours dans une optique santé, la sécurité et intégrité physique des travailleurs.

Par exemple, l'article 72 détaille les mesures de sécurité à prendre lors de l'entreposage et la manutention de matières dangereuses afin de prévenir le renversement ou l'allumage accidentel de celles-ci. « À cette fin, les mesures suivantes doivent être prises :

1° séparer ou isoler les matières dangereuses qui, en se mêlant à d'autres matières, sont susceptibles de provoquer un incendie ou une explosion, ou de libérer des gaz inflammables ou toxiques ;

2° maintenir les récipients, les canalisations et autres appareils en bon état ;

3° nettoyer immédiatement, mais de façon sécuritaire, toute matière dangereuse renversée sur les planchers ou sur les étagères ;

4° lors du transvidage d'un contenant à un autre, utiliser un récipient sécuritaire, compte tenu de l'état et de la nature de la matière dangereuse transvidée ;

5° selon la catégorie à laquelle appartient la matière dangereuse, respecter les dispositions des articles 77 à 99. » (RSST)

L'article 75 détermine les conditions d'installation de douches oculaires ou de douches de secours pour les travailleurs :

1° lorsqu'une matière corrosive ou une autre matière dangereuse est susceptible de causer rapidement des dommages graves ou irréversibles à la peau ou aux yeux des travailleurs ;

2° lorsqu'une matière toxique est susceptible d'être rapidement absorbée par la peau ou les yeux ou de leur causer des irritations sévères.

## C. Législation américaine

---

Référence officielle	<i>Title 49 of the Code of Federal Regulation (49CFR)</i>
Ministère de tutelle	<i>Department Of Transport of US Government (DOT)</i>
Texte de la loi	<a href="http://ecfr.gpoaccess.gov/cqi/t/text/text-idx?&amp;c=ecfr&amp;tpl=/ecfrbrowse/Title49/49tab_02.tpl">http://ecfr.gpoaccess.gov/cqi/t/text/text-idx?&amp;c=ecfr&amp;tpl=/ecfrbrowse/Title49/49tab_02.tpl</a>

Tableau 22 : Caractéristiques de la loi américaine 49CFR

## 8 Législation américaine relative au Transport

---

Nous n'abordons ici que les réglementations concernant le transport aux États-Unis, la réglementation sur l'entreposage ne rentrant pas dans le cadre géographique de notre projet qui se limite à l'étude au niveau du Québec. Nous avons toutefois ajouté cette partie car de nombreuses entreprises de transport sont confrontées à cette réglementation du fait de leurs échanges commerciaux avec les États-Unis.

### 8.1 Description

Les marchandises dangereuses peuvent être envoyées par la route ou par rail aux États-Unis sous certaines conditions. En effet, la réglementation pour le transport de matières dangereuses aux États-Unis, dénommée « 49 CFR » (le titre 49 « Transportation », du « Code of federal regulations ») est en de nombreux points identique à la réglementation Canadienne. De plus, il est prévu des conditions de dérogation qui permettent aux camions canadiens d'effectuer des transports transfrontaliers, en toute légalité, et en permettant de respecter les contraintes d'un côté et de l'autre de la frontière, sans interventions lourdes.

### 8.2 Partie concernant les matières dangereuses

Le chapitre I du sous-titre B concerne le transport des matières dangereuses.

Les expéditions routières, ferroviaires maritimes et aériennes de marchandises en provenance des États-Unis doivent être préparées en conformité avec les parties 171 à 180 du titre 49 du CFR des États-Unis.

## 8.2.1 Exigences de la réglementation 49CFR - HMR (section 171 à 180)

La section 171 montre l'applicabilité des Hazardous Materials Regulations (HMR; 49 CFR Parts 171 through 180) pour ceux qui emballent, et pour les fonctions de pré transport et de transport.

Emballage : les règlements s'appliquent à chaque personne qui fabrique, marque, maintient, reconditionne, répare, ou teste un emballage ou un composant de l'emballage d'un produit dangereux.

Fonctions de pré transport : Les exigences des HMR s'appliquent à toutes personnes qui offrent un produit dangereux en transport ou transportent un produit dangereux et réalisent ou sont responsables de faire réaliser des fonctions de pré transport. Les fonctions de pré transport incluent :

- (1) Déterminer la classe de la matière dangereuse
- (2) Sélectionner un emballage adéquat
- (3) remplir les contenants de matières dangereuses
- (4) sécuriser l'emballage
- (5) marquer l'emballage pour indiquer qu'il contient une matière dangereuse.
- (6) étiqueter le paquet pour indiquer qu'il contient une matière dangereuse.
- (7) préparer un papier d'expédition.
- (8) fournir et maintenir accessible l'information sur les réponses de secours
- (9) passer en revue le papier d'expédition pour vérifier la conformité au HMR ou aux équivalents internationaux.
- (10) pour chaque personne important une matière dangereuse aux États-Unis, fournir à l'expéditeur l'information adéquate et complète quant aux conditions des HMR qui s'appliqueront au transport de la matière aux États-Unis.
- (11) certifier qu'une matière dangereuse est en état approprié pour le transport en conformité avec les conditions des HMR.
- (12) charger, bloquer, et attacher un emballage dangereux de matière dans un véhicule de fret ou de transport.
- (13) ségréger un colis de matière dangereuse dans un véhicule de fret ou de transport de la cargaison incompatible.
- (14) choisir, fournir et appliquer des plaques de signalisation sur le véhicule de transport pour indiquer qu'il contient une matière dangereuse.

Fonction de transport : Le transport d'une matière dangereuse commence quand un transporteur prend la possession physique de la matière afin de la transporter et continue jusqu'à ce que le paquet contenant la matière dangereuse soit remis à la destination qui est indiquée sur un document d'expédition, ou, dans le cas d'un wagon, jusqu'à ce qu'il soit livré à une voie ou à une voie de garage privée.

Le transport d'une matière dangereuse inclut ce qui suit:

- (1) mouvement d'une matière dangereuse par un train, un avion, un navire ou un camion.
- (2) chargement de matière dangereuse emballée ou containerisée sur un véhicule de transport, afin de le transporter,
- (3) déchargement d'un paquet ou d'une matière dangereuse containerisée d'un véhicule, d'un avion, ou d'un navire de transport après que la matière dangereuse ait été remise au destinataire
- (4) stockage d'un véhicule de transport, d'un récipient de fret, ou d'un paquet contenant une matière dangereuse par toute personne entre le moment où un transporteur prend la possession physique de la matière dangereuse afin de la transporter jusqu'à ce que le paquet contenant la matière dangereuse ait été remis à destination.

### **8.2.2 Réponse d'urgence (section 172.600)**

La section 172.600 prescrit les exigences pour fournir et maintenir des informations de réponse d'urgence pendant le transport et dans les installations où des matières dangereuses sont chargées pour le transport.

Cette section s'applique aux personnes qui offrent pour le transport, acceptent pour le transport, transfèrent ou manipulent les matières dangereuses pendant le transport. Les plans de réponses d'urgence doivent contenir l'information suivante:

- (1) la description de base et le nom technique de la matière dangereuse selon les exigences des sections 172.202 et 172.203(k), les instructions techniques de l'OACI, le code IMDG, ou les règlements de TMD, comme approprié
- (2) les risques immédiats à la santé;
- (3) les risques incendie ou d'explosion;
- (4) les précautions immédiates à prendre en cas d'accident ou d'incident;
- (5) les méthodes immédiates pour contrôler les incendies;

- (6) les méthodes préliminaires pour manipuler des déversements ou des fuites en l'absence de feu;
- (7) les mesures de premiers soins.

### **8.2.3 Formation (section 172.700)**

L'employeur qui utilise des matières dangereuses s'assurera que chacun de ses employés manipulant les matières dangereuses est formé selon les conditions prescrites dans la section 172.700 du 49CFR. Un employé manipulant les matières dangereuses recevra la formation exigée au moins une fois tous les trois ans.

### **8.2.4 Plan de sécurité (section 172.800)**

La section 172.800 du 49CFR explique les conditions pour le développement et l'exécution des plans de sécurité liés au transport des matières dangereuses.

Depuis le 25 septembre 2003, chaque personne qui offre pour le transport ou transporte une ou plusieurs des matières dangereuses suivantes doit développer et adhérer à un plan de sécurité :

- (1) A highway route-controlled quantity of a Class 7 (radioactive) material, as defined in Sec. 173.403 of this subchapter, in a motor vehicle, rail car, or freight container;
- (2) More than 25 kg (55 pounds) of a Division 1.1, 1.2, or 1.3 (explosive) material in a motor vehicle, rail car, or freight container;
- (3) More than one L (1.06 qt) per package of a material poisonous by inhalation, as defined in Sec. 171.8 of this subchapter, that meets the criteria for Hazard Zone A, as specified in Sec. 173.116(a) or 173.133(a) of this subchapter;
- (4) A shipment of a quantity of hazardous materials in a bulk packaging having a capacity equal to or greater than 13,248 L (3,500 gallons) for liquids or gases or more than 13.24 cubic meters (468 cubic feet) for solids;
- (5) A shipment in other than a bulk packaging of 2,268 kg (5,000 pounds) gross weight or more of one class of hazardous materials for which placarding of a vehicle, rail car, or freight container is required for that class under the provisions of subpart F of this part;

(6) A select agent or toxin regulated by the Centers for Disease Control and Prevention under 42 CFR part 73; or

(7) A quantity of hazardous material that requires placarding under the provisions of subpart F of this part.

Les plans de sécurité doivent inclure<sup>51</sup> :

1. **Sécurité personnelle.** Tout employé à poste impliquant l'accès à et la manutention de matières dangereuses posséder l'ensemble des renseignements fournis par un requérant confirmé.
2. **Accès autorisé.** Une entreprise doit réduire ou éliminer le risque que des personnes non autorisées aient accès à des expéditions de matières dangereuses, notamment durant le transport.
3. **Sécurité durant le transport.** Les expéditeurs devront collaborer avec les transporteurs pour développer des plans de sécurité durant le transport depuis le point d'origine jusqu'à la destination finale.

Les mesures spécifiques prévues par le plan peuvent changer proportionnellement au niveau de menace à un moment particulier.

### 8.2.5 Contrôle et inspection

Quand l'Associate Administrator et l'Office of the Chief Counsel croient qu'une personne s'engage sciemment ou s'est engagée sciemment dans la conduite d'une opération dangereuse, ils peuvent :

- (1) publier une lettre d'avertissement, de la manière prévue à la section 107,309;
- (2) initier des démarches pour évaluer une pénalité civile, de la manière prévue dans l'une ou l'autre des sections 107,310 ou 107,311;
- (3) publier un ordre obligeant la conformité, indépendamment de si une lettre d'avertissement a été publiée ou une pénalité civile a été évaluée; et

---

<sup>51</sup> Source : site Internet de Centre de Conformité Inc. en date du 8 août 2006 :

[http://www.thecompliancecenter.com/fr/archives/news04\\_fr.htm](http://www.thecompliancecenter.com/fr/archives/news04_fr.htm)

(4) rechercher toute autre pénalité disponible en vertu de la loi fédérale sur le transport de matières dangereuses.

La Section 107.339 présente un tableau qui liste les différentes infractions les plus rencontrées et les amendes correspondantes.<sup>52</sup>

## **9 Transport transfrontalier entre le Canada et les États-Unis (voies routières et ferroviaires)**

---

Les parties 9 et 10 du règlement fédéral sur le TMD stipule que les marchandises dangereuses en provenance des États-Unis qui sont transportées par voie routière ou ferroviaire vers une destination au Canada ou vers une destination aux États-Unis en passant par le Canada peuvent se conformer aux exigences du titre 49 du CFR visant la classification, le marquage, l'apposition d'étiquettes et de plaques et la documentation. Toutefois, le Règlement canadien sur le TMD doit s'appliquer dans les cas suivants (art. 9.1 (2)) :

1. Les marchandises dangereuses sont interdites en vertu du Règlement sur le TMD, mais non en vertu du titre 49 du CFR.
2. Les marchandises dangereuses sont assujetties au Règlement sur le TMD, mais sont soustraites à l'application du titre 49 du CFR.
3. Les marchandises dangereuses sont transportées en vertu d'une exemption accordée conformément à la partie 107 du titre 49 du CFR.

En outre, l'article 1.11 du règlement sur le TMD permet également à une personne de transporter une matière entre le Canada et les États-Unis par véhicule routier ou ferroviaire conformément aux exigences du titre 49 du CFR, lorsque cette matière est réglementée aux États-Unis mais n'est pas réglementée au Canada.

Cependant, des conditions et des limites s'appliquent pour le transport routier et ferroviaire à partir des États-Unis à destination d'un endroit au Canada conformément aux exigences du titre 49 du CFR.

---

<sup>52</sup> Vous pouvez trouver ce tableau à la page web suivante : <http://frwebgate5.access.gpo.gov/cgi-bin/waisgate.cgi?WAISdocID=559671104543+113+0+0&WAISaction=retrieve>

## 9.1 Documentation

Un document d'expédition peut être rédigé en conformité avec le titre 49 du CFR, mais celui-ci doit également inclure (art.9.1 (1)a) :

1. les nom et adresse de l'établissement de l'expéditeur au Canada (*l'expéditeur est l'importateur*);
2. l'appellation réglementaire qui figure dans le Règlement sur le TMD ou les Recommandations de l'ONU. Toutefois, l'emploi de l'appellation réglementaire du transport intérieur, « bien de consommation », est permis;
3. le numéro de référence du plan d'intervention d'urgence et le numéro de téléphone à composer pour mettre en oeuvre le plan, si un plan d'intervention d'urgence est exigé en vertu du Règlement sur le TMD.

## 9.2 Indications de danger - marchandises dangereuses

Le terme « indications de danger - marchandises dangereuses » est utilisé dans le Règlement sur le TMD. Il s'agit de « toute information - quels que soient sa forme et son support - utilisée pour identifier des marchandises dangereuses et pour indiquer la nature du danger qu'elles présentent ».

L'utilisation d'étiquettes, de plaques et d'indications conformes aux exigences du titre 49 du CFR est permise pour les expéditions routières et ferroviaires des États-Unis vers une destination finale au Canada.

L'article 9.4 (1) du règlement sur le TMD permet également de conserver les indications de danger apposées conformément au titre 49 du CFR sur les petits contenants de marchandises dangereuses qui sont réexpédiés au Canada (sauf que des plaques doivent être apposées sur le grand contenant de marchandises dangereuses conformément à la partie 4, Indications de danger - marchandises dangereuses). Toutefois, le document d'expédition qui accompagne les marchandises dangereuses doit porter une note si les indications de danger conformes au titre 49 du CFR sont différentes de celles qui sont exigées par le Règlement sur le TMD.

### **9.3 Contenants**

Les dispositions visant la réciprocité dans le règlement canadien sur le TMD se trouvent à la partie 5 du Règlement ou dans les normes mentionnées dans la réglementation sur le TMD.

1. Le Règlement sur le TMD exige des contenants conformes aux normes UN (Nations Unies) pour les petits contenants et les grands récipients pour vrac.
2. Le Règlement sur le TMD accepte également les récipients aérosols et les citernes intermodales, (IM 101 et IM102), conformément au titre 49 du CFR.
3. Le Règlement sur le TMD renvoie à la norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) pour les citernes routières et à la norme ONGC pour les véhicules ferroviaires. Ces normes reconnaissent des équivalences aux contenants conformes au titre 49 du CFR.

Il n'y pas de dispositions visant la réciprocité pour les contenants de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, matières radioactives, ni pour les bouteilles à gaz fabriquées après 1993. Les contenants transportés au Canada doivent être conformes au Règlement de l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA) tandis que les Etats-Unis exigent des dispositions supplémentaires qui leurs sont propres (art. 173.401 à 173.477 du 49CFR).

### **9.4 Formation**

Le Règlement sur le TMD exige que l'employeur attribue un certificat de formation à toute personne qui manutentionne, demande le transport ou transporte des marchandises dangereuses.

Le paragraphe 6.4 (1) du Règlement sur le TMD stipule que tout document délivré à un conducteur de véhicule routier immatriculé aux États-Unis ou à un membre de l'équipe d'un train indiquant qu'il a reçu une formation qui est conforme aux articles 172.700 à 172.704 du titre 49 du CFR est reconnu comme un certificat de formation valable.

## D. Législation internationale

---

### 10 Organismes internationaux de réglementation

---

Il existe différents organismes internationaux rattachés à l'Organisation de Nations Unis (ONU) émettant des réglementations et des recommandations dans le domaine du transport. Les réglementations doivent s'appliquer dès lors que le règlement est signé par le pays en question. Pour les recommandations cela est moins formel. Cependant les pressions internes au domaine d'activité visé par les recommandations impose bien souvent, mais de manière non officielle, le respect de ces recommandations. Chaque organisme possède son domaine d'activité divisé principalement par mode de transport. Le domaine aérien est réglementé au niveau international par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), alors que les activités de transport maritime sont régulées par l'Organisation Maritime International (OMI), auteur en particulier du code « *International Maritime Dangerous Goods* » (IMDG). Dans le domaine du transport international par « modes terrestres » (Route, Rail et Canalisation), les équipements ne traversant pas de domaine internationaux, le contrôle se fait par les réglementations propres aux pays, la frontière servant de délimitation pour l'utilisation d'une réglementation ou d'une autre. On peut cependant observer des tentatives d'harmonisation entre pays comme en Europe avec la mise en application des accords suivants :

- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN);
- Accord pour le transport des marchandises dangereuses sur le Rhin (ADNR);
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par Route (ADR);
- Règlement concernant le transport International ferroviaire de marchandises Dangereuses (RID);
- Règlement pour le Transport de Matières Dangereuses par chemin de fer (RTMD).

Nous allons brièvement examiner les réglementations internationales qui régissent le transport aérien et le transport maritime. Le Code IMDG et les instructions IATA/OACI ont une portée

mondiale puisque ces réglementations ont été adoptées sous l'égide de l'ONU, et dépassent, de ce fait, le simple cadre national.

## **11 Réglementation Transport aérien**

---

Cette réglementation est citée à la Partie 12 du RTMD fédéral.

### **11.1 Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**

#### **11.1.1 Organisation**

Plus de la moitié des marchandises transportées dans le monde sont des marchandises dangereuses — matières explosives, corrosives, inflammables, toxiques ou radioactives<sup>53</sup>. Ces marchandises dangereuses sont indispensables à de nombreuses activités industrielles, commerciales, médicales et scientifiques. Étant donné les avantages du transport aérien, bon nombre d'entre elles sont transportées par avion. L'OACI est consciente de l'importance de ces marchandises et elle a donc pris des mesures visant à en assurer le transport en toute sécurité. Ainsi, parallèlement, aux travaux menés par l'Association de Transport Aérien International, l'Organisation de l'Aviation Internationale (OACI) avait créé en 1976 un groupe d'experts chargés d'élaborer des normes de sécurité relatives à ce type de transport. Les travaux de ce groupe ont abouti à l'adoption, le 26 juin 1981, d'une annexe 18 à la Convention de Chicago relative à la sécurité des transports aériens de marchandises dangereuses, ainsi qu'un document complémentaire intitulé *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. Il existait déjà d'autres codes pour réglementer le transport aérien des marchandises dangereuses, mais ils ne s'appliquaient pas au niveau international ou étaient difficiles à faire respecter dans le monde entier; de plus, ils n'étaient pas compatibles avec les règles correspondantes des autres modes de transport.

L'annexe 18 regroupe les normes et les pratiques recommandées générales qui doivent être observées pour assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Ses

---

<sup>53</sup> Source : annexe 18 à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale.

dispositions ont un caractère relativement permanent, ce qui évite d'avoir à recourir trop fréquemment au processus d'amendement des Annexes. Par contre, l'annexe oblige les États contractants d'appliquer les dispositions des Instructions techniques, où figurent l'ensemble des renseignements détaillés concernant le transport des marchandises dangereuses. Ainsi au Canada, le transport aérien des marchandises dangereuses à destination, en provenance ou à l'intérieur du Canada s'effectue sous réserve des dispositions du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Ce règlement adopte les exigences des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (IT de l'OACI).

Les dispositions de l'Annexe 18 doivent être régulièrement mises à jour, en fonction de l'évolution de l'industrie, particulièrement dans les domaines de la chimie et des emballages, et le Conseil a établi une procédure spéciale qui permet de réviser et de rééditer régulièrement les Instructions techniques. Ce groupe d'expert de l'OACI, qui a élaboré l'essentiel des spécifications MD, se réunit pour étudier les modifications qu'il convient d'apporter aux Instructions techniques. Dans la mesure du possible, ses recommandations sont conformes à celles du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses et au Règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique. L'adoption de dispositions communes facilite le transfert des marchandises entre les divers modes de transport, aérien, maritime, ferroviaire et routier.

### **11.1.2 Description des spécifications de l'OACI**

Les spécifications de l'OACI comprennent tout d'abord une brève liste de produits qui sont trop dangereux pour être transportés par avion, quelles que soient les circonstances. Elles indiquent ensuite comment il faut procéder pour assurer la sécurité du transport des autres produits ou marchandises dangereux.

Le Comité d'experts des Nations Unies a défini neuf classes de risques<sup>54</sup>, communes à tous les modes de transport.

- La classe 1 comprend les matières et objets explosibles de tous genres, notamment les munitions de chasse, les engins pyrotechniques et les fusées de signalisation.

---

<sup>54</sup> Les 9 classes ont déjà été évoquées dans ce rapport, mais nous les rappelons en y ajoutant leurs particularités pour l'aviation

- La classe 2 se compose des gaz comprimés ou liquéfiés, qui peuvent être également des produits toxiques ou inflammables; les bouteilles d'oxygène et l'azote liquide réfrigéré en font partie.
- Entrent dans la classe 3 les liquides inflammables, tels que l'essence, les laques, les diluants à peinture, etc.
- La classe 4 regroupe les matières solides inflammables, les matières inflammables spontanément et les substances qui, quand elles sont en contact avec l'eau, produisent des gaz inflammables (par exemple, certaines poudres métalliques, les pellicules à base de cellulose et le charbon de bois).
- La classe 5 couvre les matières comburantes, par exemple les bromates, chlorates ou nitrates, ainsi que les peroxydes organiques, qui sont des produits oxygénés très combustibles.
- Les matières toxiques, par exemple les pesticides, les composés à base de mercure, etc., constituent la classe 6, dont font également partie les matières infectieuses utilisées pour établir un diagnostic ou à titre préventif.
- Les matières radioactives sont regroupées dans la classe 7; il s'agit essentiellement d'isotopes radioactifs employés en médecine et en recherche, mais en font également partie les matières radioactives utilisées pour la fabrication de certains objets, par exemple les stimulateurs cardiaques et les détecteurs de fumée.
- Les matières corrosives qui peuvent causer de sérieux dommages aux tissus vivants ou endommager la structure des aéronefs, forment la classe 8; ce sont des produits tels la soude caustique, les électrolytes de piles électriques et les décapants à peinture.
- La classe 9 enfin regroupe des marchandises dangereuses diverses qui pourraient présenter un risque pour le transport aérien, par exemple les masses magnétisées qui peuvent perturber les systèmes de navigation des avions.

L'Annexe 18 et les Instructions techniques sont entrées en vigueur le 1er janvier 1983 et sont devenues applicables le 1er janvier 1984.<sup>55</sup>

En outre, l'Association du transport aérien international (IATA) publie annuellement la "Réglementation sur les marchandises dangereuses" de l'IATA. Il s'agit d'un manuel de règles pour les transporteurs de l'industrie que toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA doivent respecter. Il est important de noter que la Réglementation sur les marchandises

---

<sup>55</sup> Source : [http://www.icao.int/cgi/goto\\_m\\_f.pl?icaonet/anx/french/info/annexes\\_booklet\\_fr.pdf](http://www.icao.int/cgi/goto_m_f.pl?icaonet/anx/french/info/annexes_booklet_fr.pdf)

dangereuses de l'IATA ne contient aucun pouvoir législatif, à l'exception<sup>56</sup> de ce que prévoit le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

## **12 Réglementation Transport maritime**

---

Cette réglementation est citée à la Partie 11 du RTMD fédéral.

### **12.1 The International Maritime Dangerous Goods (IMDG)**

Ce Code est publié par l'International Maritime Organisation (IMO). S'agissant du transport maritime, une conférence internationale qui s'est tenue en 1960, invita l'OMI (Organisation Maritime Internationale) à entreprendre de concert avec l'ONU (Organisation des Nations Unies) l'étude d'un code international unique du transport par mer des marchandises dangereuses. Le Code IMDG (International Maritim Dangerous Goods) a pour objet de faciliter l'application du chapitre VII de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (SOLAS), concernant le transport des marchandises dangereuses. L'OMI créa un groupe de travail qui rédigea un projet de réglementation s'inspirant des systèmes de classement et d'étiquetage définis par le comité d'experts des Nations Unies. En 1965, l'assemblée approuva le code maritime international de marchandises dangereuses. L'Assemblée recommanda, par ailleurs, aux gouvernements d'utiliser ce code comme base de leur réglementation nationale.

Le code IMDG détaille les différentes dispositions concernant les opérations de transport. Ces opérations sont l'arrimage, et la séparation des marchandises.

#### **12.1.1 Paragraphe 1 : Dispositions applicables à l'arrimage**

Le Code IMDG prévoit, aux fins de l'arrimage<sup>57</sup>, que les navires sont classés en deux groupes : les navires de charge ou les navires à passagers ayant à bord un nombre de passagers ne

---

<sup>56</sup> Uniquement l'article 12.2 b) fait référence à la Réglementation IATA : le document d'expédition qui vise des marchandises dangereuses transportées par aéronef doit : b) porter les renseignements exigés par les Instructions techniques de l'OACI concernant les marchandises dangereuses selon le format prévu par le spécimen du formulaire de déclaration de l'expéditeur qui figure à l'article 8.1.7 de la 42<sup>e</sup> édition de la « Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses », publiée par l'Association du transport aérien international;

dépassant pas soit le nombre de 25 passagers, ou un passager par 3m de longueur hors tout, et les autres navires à passagers ayant à bord un nombre de passagers supérieur au nombre limite.

Le Code précise qu'il existe différentes catégories d'arrimage, classées de A à E qui autorise ou interdit pour chaque groupe de navires l'arrimage en pontée et l'arrimage sous pont.

Lorsque l'arrimage en pontée ou sous pont est autorisé, l'arrimage sous pont est recommandé, sauf pour certains objets de la classe 1 dont le risque principal est la production de fumée ou de vapeurs toxiques et pour lesquels l'arrimage en pontée est recommandé.

En plus de ces prescriptions générales d'arrimage, le Code IMDG prévoit des dispositions particulières d'arrimage et de manutention applicables à chaque classe de marchandise dangereuse. Par exemple, concernant les marchandises de la classe 2, le Code édicte que les récipients doivent être tenus au frais pendant la traversée, et être arrimé loin de toute source de chaleur. Il en est de même pour les marchandises de la classe 3 et des classes 4.1, 4.2 et 4.3.

### **12.1.2 Paragraphe 2 : Dispositions applicables à la séparation des marchandises**

Ces dispositions s'appliquent à tous les espaces à cargaison, en pontée ou sous pont, de tous les types de navires et engins de transport<sup>57</sup>. Des marchandises sont considérées comme incompatibles quand leur arrimage en commun présente des risques excessifs en cas d'accident.

La Liste des marchandises dangereuses mentionne une liste des groupes de séparation des matières, classés de 1 à 17. Le groupe 1 englobe les acides et le groupe 17 les azotures.

Il est prévu, en outre, que lorsque diverses marchandises dangereuses sont arrimées en commun, ces marchandises doivent toujours être séparées d'autres marchandises conformément aux dispositions les plus rigoureuses qui s'appliquent à l'une de ces marchandises.

De plus, les matières de la même classe peuvent être arrimées en commun quelle que soit la séparation des matières exigées par les risques secondaires, à condition que ces matières ne

---

<sup>57</sup> Les prescriptions d'arrimage se trouvent aux pages 369 et suivantes du Code IMDG.

<sup>58</sup> Les dispositions relatives à la séparation des matières sont traitées aux pages 388 et suivantes du Code IMDG.

réagissent pas dangereusement entre elles et ne provoquent pas de combustion et/ou de dégagement de chaleur considérable, ni de dégagement de gaz inflammables, toxiques ou asphyxiants, ni de formation de matières corrosives ou instables.

Après avoir réglementé la séparation des matières, le Code régit la séparation des différents colis utilisés pour le transport de marchandises dangereuses. Les colis contenant des marchandises dangereuses et arrimés de façon classique sont séparés entre eux, de même que les marchandises entre elles qui sont chargées dans un engin de transport.

## **Partie II**

### **Démarches volontaires**

## 13 Démarches volontaires

---

Même si ce rapport concerne plus spécifiquement les réglementations imposées par les gouvernements, on s'aperçoit qu'il y a d'autres programmes de gestion des risques concernant le transport ou le stockage de matières dangereuses qui viennent directement de l'industrie elle-même. Ces programmes volontaires de gestion des risques font que la plupart des entreprises du secteur concerné vont plus loin que les réglementations en vigueur.

### 13.1 Partie Stockage : programme de « Gestion Responsable »

Le programme de Gestion responsable a été fondé en 1985 par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC) afin de donner suite aux préoccupations du grand public quant à la fabrication, à la distribution et à l'utilisation des produits chimiques, après l'accident survenu à Bhopal, en Inde, en décembre 1984.

Depuis son entrée en vigueur, la Gestion responsable dirige les activités de l'industrie chimique, au Canada et dans le monde entier. Le président et chef de la direction ou le dirigeant le plus haut placé de chacune des compagnies membres de l'ACFPC doit s'engager à appliquer les principes directeurs et les codes de pratique de la Gestion responsable dans les trois ans suivant l'adhésion de la compagnie à l'Association, et se soumet à une vérification publique.

Tous les codes de pratique reposent sur le thème de la protection des personnes et de l'environnement, par la gestion responsable des produits chimiques, des procédés et des opérations. Tout comme les principes directeurs, ils reflètent une morale, une attitude, un mode de pensée sur la façon dont les compagnies membres réalisent leurs opérations et jouent leur rôle au sein de la société.<sup>59</sup>

#### Les codes de pratique:

- Sensibilisation de la collectivité et intervention d'urgence (CAER)

---

<sup>59</sup> « Projet AIMANT : Amélioration des interventions d'urgence des matières dangereuses transportées dans la région 03 », Anne Durand, mars 2002.

- Recherche et développement
- Fabrication
- Transport
- Distribution
- Gestion des déchets dangereux

En ce qui concerne le transport, le code de transport vise à assurer que les produits chimiques sont transportés de façon à minimiser les risques de blessures chez les personnes qui manipulent les produits et qui vivent le long des itinéraires, et à protéger l'environnement. Les compagnies choisies pour le transport doivent respecter les principes de la Gestion responsable. Les entreprises évaluent les transporteurs en fonction de leur performance et de leurs programmes en matière de sécurité, des procédures d'inspection et d'entretien du matériel, et de la sélection et de la formation des chauffeurs et du personnel de soutien. Si un transporteur ne satisfait pas aux normes établies, il n'est pas retenu. Les employés des transporteurs et la population vivant dans les collectivités situées le long des itinéraires de transport ont accès aux mêmes informations sur la santé et la sécurité que le personnel des compagnies chimiques. Les itinéraires sont choisis de façon à minimiser l'exposition des personnes et des zones fragiles aux risques potentiels des produits chimiques. Chaque compagnie dispose d'un plan d'intervention d'urgence à jour visant à remédier aux risques, à confiner et à nettoyer les déversements, à envoyer des conseillers techniques sur les lieux d'un accident, et à aider les secouristes locaux. Le programme de Gestion responsable est présenté sur le site de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques : <http://www.ccpa.ca>.

## **13.2 Partie Transport : programme de « Distribution responsable »**

La *Distribution Responsable*® est un programme qui s'adresse à toute l'industrie et est conçu pour l'amélioration constante des performances de l'industrie canadienne de la distribution de produits chimiques dans les domaines de la santé, la sécurité, l'environnement et dans les divers modes de communications avec son public. C'est une marque déposée de l'Association Canadienne des Distributeurs de Produits Chimiques.

Ce code de bonne pratique encadre les actions des entreprises membres pour assurer le respect des principes directeurs qui concernent tous les aspects de la distribution des produits chimiques, des dérivés et services connexes.

La *distribution* est définie comme étant toute activité impliquant des entreprises membres ayant rapport au transfert de produits chimiques, incluant les services connexes, depuis leur origine jusqu'à l'utilisateur final, dans toutes les juridictions géographiques.

La mise en oeuvre de ce code de bonne pratique a pour but :

- Une diminution constante des incidents qui pourraient occasionner des blessures, menacer l'intégrité des personnes ou causer des dommages à l'environnement.
- Une collaboration continue entre les utilisateurs, les fabricants, les distributeurs, les importateurs, les gestionnaires d'entrepôts et/ou de terminaux, les transporteurs et les agences gouvernementales pour la réduction des risques.
- Une réaction efficace aux urgences lors d'incidents de distribution afin de minimiser les blessures aux personnes et les dommages à l'environnement.
- L'assurance constante que les politiques, les standards et les procédures pour la Distribution Responsable® sont bien mis en oeuvre et fonctionnent efficacement.
- Une plus grande confiance dans la distribution de produits chimiques, de dérivés et de services connexes.

L'entreprise membre devra :

- i) Distribuer les produits chimiques, leurs dérivés ainsi que fournir des services connexes en assurant la protection des personnes et de l'environnement.
- ii) Fournir l'information concernant les dangers et les risques associés aux services et aux produits chimiques distribués aux clients, leur permettant d'utiliser et de mettre aux rebuts ces produits de manière responsable.
- iii) Fournir l'information sur les dangers et les risques associés aux activités de distribution aux employés, aux sous-traitants, aux transporteurs, aux visiteurs, aux sous-distributeurs et revendeurs, aux personnes intéressées de la communauté et aux premiers répondants en cas d'urgence.
- iv) Faire en sorte que la Distribution Responsable® soit à la base et fasse partie intégrante de toute planification menant à l'introduction de nouveaux produits.
- v) Appliquer ce code à tout service ou emplacement existant, modifié ou nouveau impliquant des produits chimiques.

- vi) Respecter toutes les exigences légales concernant ses activités et ses produits.
- vii) Être à l'écoute et répondre aux préoccupations de la communauté.
- viii) Exiger, avec une grande diligence, que les sous-distributeurs<sup>60</sup> respectent les normes de ce code de bonne pratique.

En particulier, une exigence a trait à la gestion des risques. L'entreprise membre devra se doter d'un programme actif visant l'amélioration constante de ses performances en matière de sécurité et d'environnement. L'entreprise membre devra :

2.1 Identifier et évaluer, régulièrement et selon un échéancier établi, les dangers et les risques inhérents à l'entreposage et à la manutention de produits chimiques et leurs dérivés aussi bien aux emplacements qui sont sa propriété qu'à ceux utilisés par contrats.

2.2 Contrôler et mesurer les performances en santé et sécurité dans le but d'identifier et de minimiser les problèmes existants ou potentiels concernant la santé et la sécurité au travail.

2.3 Établir des normes écrites pour la mise en œuvre et l'application d'une sécurité permanente aux installations de distribution.

2.4 Établir des normes et des procédures écrites pour l'entreposage et la manutention de produits en vrac et emballés comprenant, sans s'y limiter, les conditions suivantes :

Le contrôle et la réduction des déversements;

La ségrégation des produits;

L'opération et l'entretien des véhicules utilisés à l'interne;

La sélection, l'étiquetage et la gestion des conteneurs et des véhicules de livraison;

L'emballage et l'étiquetage de produits chimiques et/ou dérivés sous forme liquide, solide ou gazeuse;

2.5 Fournir aux employés et aux sous-traitants l'information concernant les dangers et les risques associés aux activités de distribution incluant :

- La manutention de produits chimiques et de dérivés;
- Le nettoyage des réservoirs et des barils;

---

<sup>60</sup> Sous-distributeur : Une entreprise indépendante et séparée de l'entreprise membre qui utilise leurs services et avec laquelle la compagnie membre a un rapport de fournisseur pour faire de la distribution secondaire et indépendante de produits et/ou pour en faire le commerce.

- La gestion des rebuts auto-générés et des contenants vides;
- Le transfert de produits d'un contenant à un autre, incluant du vrac vers de plus petits contenants;
- L'emballage de produits chimiques et de dérivés.

2.6 L'établissement de critères pour le choix des transporteurs et des circuits routiers lorsque requis.

2.7 Maintenir des capacités d'intervention en cas d'urgence et fournir du soutien lors d'incidents impliquant ses produits chimiques ou ses services connexes.

2.8 S'adjoindre les clients et les fournisseurs dans un procédé de gestion de risques.

### **13.3 Partie mesures d'urgence : programme « TRANSCAER »**

TRANSCAER®, *Transportation Community Awareness Emergency Response*, est un programme volontaire national inter industries qui permet d'aider les communautés, qui n'ont pas d'importantes entreprises chimiques sur leur territoires mais qui compte des couloirs importants de transport, à se préparer et à répondre à un éventuel accident de transport de matières dangereuses. C'est un programme de sensibilisation de la collectivité et d'intervention en cas d'urgence élaboré par l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques (ACFPC).

TransCAER se veut un outil d'information à l'intention des habitants des localités traversées par des convois de marchandises dangereuses. Les entreprises de produits chimiques, les compagnies de transport ferroviaire participe à des séances d'information à l'intention des services d'intervention de ces localités, afin de leur faire connaître les ressources qui existent et les mesures à prendre en cas d'accident mettant en cause des marchandises dangereuses.

Il existe également une entente collective (Programme Teep) pour les plans d'urgence. Il s'agit d'un contrat commercial (contrat d'aide mutuelle) entre les entreprises. Elles se donnent de l'assistance quand il faut déclencher leur plan d'urgence (le PIU doit normalement être activé dans les 10h suivant l'accident que les entreprises concernées résident proche ou loin des lieux de l'accident).Le problème est que cette entente ne fonctionne pas toujours et par contre, la responsabilité est toujours sur l'expéditeur et non, sur celui avec qui a signé cette entente mutuelle.

**Partie III**  
**Analyse comparative des législations**  
**et faits saillants**

Pour réaliser cette analyse, nous avons effectué une comparaison entre les différentes dispositions édictées par les législations entrant dans le champ de cette étude, puisqu'il est évident qu'un transport de marchandises dangereuses peut à la fois être réalisé par route, puis par voie maritime et finir par un transport ferroviaire lorsque le destinataire dispose des installations nécessaires.

Tout au long de cette deuxième partie, une étude complète des différentes étapes du transport de marchandises dangereuses sera effectuée pour mettre en exergue les incompatibilités éventuelles entre les législations qui régissent les différents types de transport.

Ainsi, nous allons tout d'abord schématiser l'architecture de la législation MD au Canada puis étudier le positionnement des différentes lois étudiées dans la 1<sup>ère</sup> partie, par rapport aux activités de transport, stockage et chargement/déchargement. Puis, nous présenterons une analyse croisée des lois par mode et infrastructure de transport.

Enfin, nous ferons ressortir les incompatibilités éventuelles entre les réglementations MD concernant différents points :

- la classification des matières dangereuses (celle-ci étant le préalable nécessaire afin d'identifier les marchandises dangereuses ainsi que toutes les modalités à remplir pour réaliser ce transport) ;
- les définitions (problèmes liés aux définitions utilisées ainsi qu'à la perception du risque);
- les exigences des différentes réglementations en termes de procédures d'expédition et d'intervention d'urgence, de formation, de transbordement et de normes de chargement;

Le dernier chapitre concernera les problématiques de transfert de risques, de contournement des lois et des risques associés à ces pratiques.

Nous concluons par une synthèse des points qui font défaut dans les réglementations ou tout du moins des points sur lesquels nous recommandons une réexamination plus précise par les gouvernements.

## 14 Tableaux récapitulatifs concernant la législation sur les matières dangereuses

---

Afin de simplifier la lecture des tableaux qui suivent, voici un récapitulatif des lois étudiées dans ce rapport avec le numéro respectif qui les identifie.

<b>LEGISLATIONS FÉDÉRALES</b>	
1.1	LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES (LTMD) ..... 23
1.2	LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA – RÉGLEMENT SUR LE TRANSPORT PAR MER DES MARCHANDISES DANGEREUSES ..... 37
1.3	LOI SUR LE TRANSPORT MARITIME ..... 40
2.1	LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (LCPE) ..... 43
3.1	LOI SUR LES PRODUITS DANGEREUX ..... 50
3.2	LOI SUR LES EXPLOSIFS ..... 51
3.3	LOI SUR LES PRODUITS ANTIPARASITAIRES ..... 52
<b>LÉGISLATIONS PROVINCIALES</b>	
4.1	CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ..... 54
4.2	LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS ..... 57
4.3	LOI SUR LES CHEMINS DE FER ET LOI SUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT TERRESTRE GUIDÉ 58
5.1	LOI SUR LA SÉCURITÉ CIVILE ..... 61
5.2	LOI SUR LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT ..... 65
6.1	LOI SUR LES PRODUITS ET LES ÉQUIPEMENTS PÉTROLIERS ..... 69
6.2	LOI SUR LES EXPLOSIFS ..... 73
6.3	RÉGLEMENT SUR LE GAZ ET LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ..... 74
6.4	LOI SUR LES PESTICIDES ..... 75
6.5	CODE MUNICIPAL DU QUÉBEC ET LOI SUR LES CITÉS ET VILLES ..... 80
7.1	LOI SUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL ..... 81

# 14.1 Schéma de l'architecture de la législation sur les MD au Canada

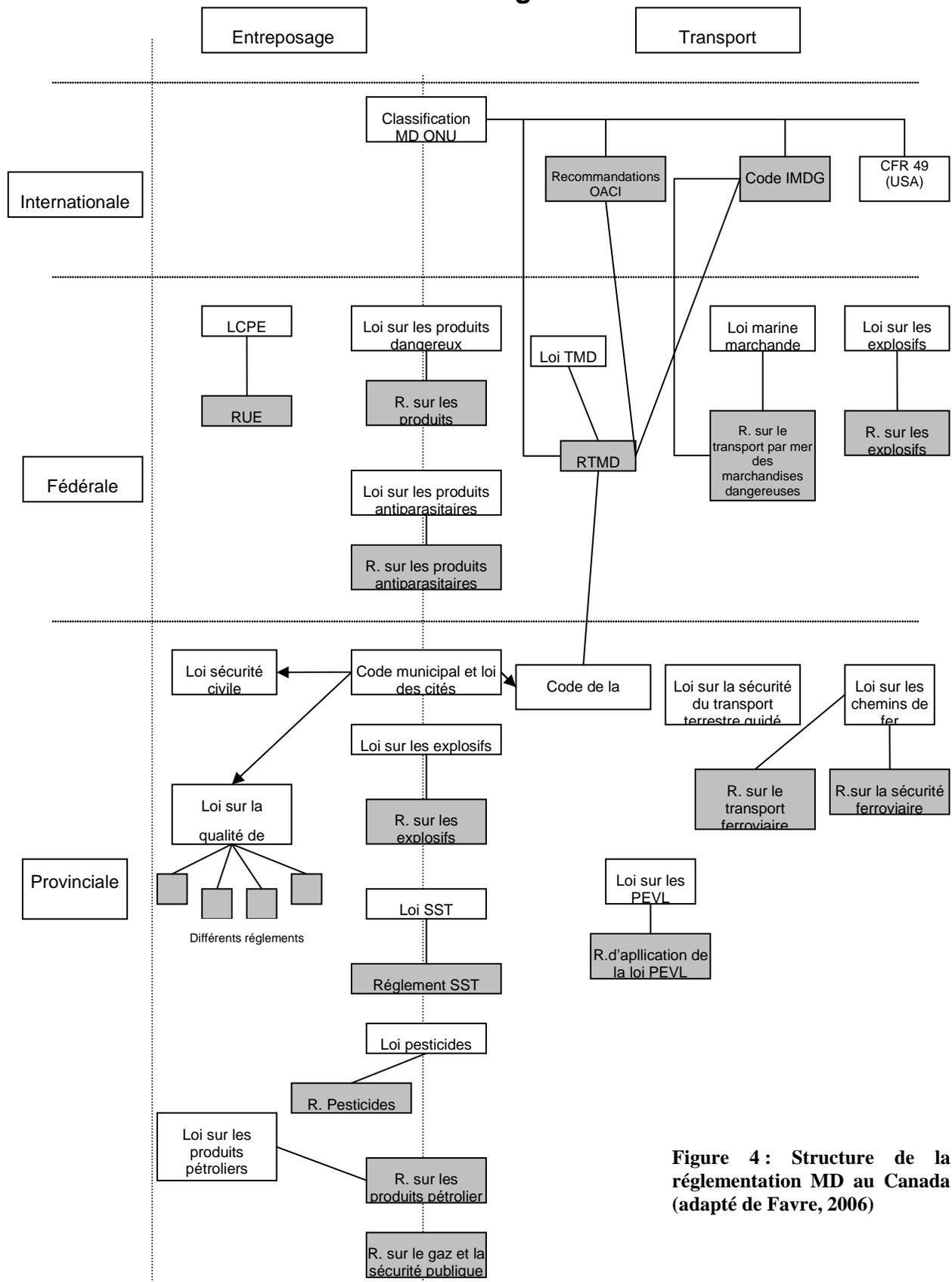


Figure 4: Structure de la réglementation MD au Canada (adapté de Favre, 2006)

## 14.2 Positionnement des lois par rapport aux activités de Transport, Stockage et Chargement/Déchargement

	Stockage	Chargement	Transport	Déchargement	Stockage
1.1					
1.2					
1.3					
2.1					
3.1					
3.2					
4.1					
4.2					
4.3					
5.1					
5.2					
6.1					
6.2					
6.3					
6.4					
6.5					
7.1					

Tableau 23 : Tableau de positionnement des lois par rapport aux activités de Transport, Stockage et Chargement/Déchargement

## **15 Faits saillants**

---

Cette dernière partie présente un certain nombre de problèmes, de divergences ou d'interrogations qui ont été soulevés par les acteurs de la chaîne logistique, ainsi que les acteurs ministériels sur ces parties de la réglementation que nous avons rencontrés tout au long de l'étude. La plupart de ces points constitue des zones d'ombre ou d'ambiguïté concernant les réglementations MD et posent ou risquent de poser des difficultés en pratique. Ces différents points sont les prémices de futurs sujets de discussions entre les acteurs intervenant dans le champ des matières dangereuses au Québec. Cette dernière partie constitue donc une zone d'expression et de recueil de ces sujets, pour faciliter les réflexions futures et ouvrir les débats.

### **15.1 Classifications des matières dangereuses**

Il est important, à présent, pour effectuer une synthèse, de déterminer quelles sont les divergences rencontrées. La première résulte de la classification des matières dangereuses.

#### **15.1.1 Classification non homogène**

Il s'avère que la classification des produits utilisée d'un ministère à l'autre est différente. Le numéro d'identification UN y est évoqué et reste un dénominateur commun pour le recoupage des différentes classifications. Cependant chaque ministère amène son propre numéro d'identification, ce qui perturbe quelque peu l'identification (voir pour exemple Tableau 2 et Tableau 5).

De plus, le problème connaît une extension avec des classifications internes. Souvent une loi concernant un type de matière dangereuse particulier a créé des sous-classes. Il convient donc de se demander si ces sous-classes sont pertinentes, et surtout si cela n'engendre pas des risques induits. Par exemple, y a-t-il un risque de confondre la classe 1 de la loi X et la classe 1 de la classification onusienne. Par exemple, la sous-classification de la Loi sur les explosifs n'est pas la même que la sous-classification des explosifs dans les classes onusiennes. En plus de cela, la Loi sur les explosifs provinciale amène 4 catégories (non définies dans son règlement) qui ne correspondent à aucune autre.

Par ailleurs, la Liste des marchandises dangereuses comprend neuf classes. Le Code IMDG, quant à lui prévoit une classe spéciale et supplémentaire dédiée aux polluants marins. Or, selon les autres réglementations, ces marchandises font partie de la classe neuf. Il s'agit d'un véritable conflit de réglementations, puisque de cette différence de classification découle en pratique des difficultés d'emballage, de marquage et d'étiquetage. Néanmoins, les réglementations autres que le Code IMDG résolvent cette difficulté, en prévoyant qu'un emballage, un marquage ou étiquetage conforme au Code IMDG suffit pour accomplir un transport de marchandises dangereuses comportant un parcours maritime (Ravier, 2004).

### **15.1.2 Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ONU**

Ces classifications inhomogènes devraient toutefois se résorber en 2008 avec le projet de système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH) de l'ONU. Cependant, il n'est pas certain que les ministères abandonnent à cette occasion leur code identifiant personnel au profit du code UN.

En effet, par sa résolution 1999/65 du 26 octobre 1999, le Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies a étendu le mandat du Comité d'experts<sup>61</sup> en matière de transport des marchandises dangereuses à l'harmonisation à l'échelle mondiale des différents systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques applicables sous des régimes réglementaires concernant différents secteurs, par exemple: le transport, la sécurité du travail, la protection des consommateurs, la protection de l'environnement, etc.

Le Comité a été ainsi restructuré en "Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques", doublé d'un Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et d'un Sous-Comité d'experts du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques. À sa première session (11 au 12 décembre 2002), le Comité restructuré a adopté le Système Général Harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques qui a été publié sous la cote ST/SG/AC.10/30.

---

<sup>61</sup> Nous avons déjà évoqué ce comité dans la partie I - Introduction

Le SGH fournit un cadre commun et cohérent pour définir et classifier les dangers chimiques et communiquer l'information sur les étiquettes et les fiches signalétiques. Il offre l'infrastructure sous-jacente nécessaire à l'établissement d'un programme national de sécurité chimique complet.

Le SGH s'assortit de critères de classification des produits chimiques fondés sur les dangers physiques, sanitaires et environnementaux qu'ils présentent. Le système contient aussi des dispositions relatives à l'étiquetage, notamment en ce qui concerne l'utilisation de pictogrammes, de mots indicateurs et de renseignements sur les dangers, ainsi que les exigences relatives aux fiches signalétiques. Le recours aux éléments de communication des dangers du SGH peut varier en fonction du type de produits chimiques ou de l'état d'avancement de son cycle de vie.

### **Ministères touchés au Canada par cette harmonisation**

Vu la portée du SGH, quatre secteurs au Canada seront directement touchés par le système : produits chimiques grand public, produits antiparasitaires, transport de marchandises dangereuses et produits chimiques utilisés en milieu de travail.

Pour tous les systèmes, il faudra prendre des décisions quant aux classes de danger à adopter ainsi qu'aux catégories de danger à verser dans chaque classe de danger. Puisque les besoins varient d'un secteur à l'autre, le SGH est un assemblage de modules à partir duquel on peut façonner une approche réglementaire.

**Application au TMD** : Les exigences d'étiquetage régissant actuellement le transport des marchandises dangereuses s'attachent aux dangers aigus et physiques. Les critères de classification et les pictogrammes utilisés dans le SGH pour désigner les dangers physiques sont fondés sur les recommandations de l'ONU en matière de transport des matières dangereuses, de sorte que peu de changements devront être apportés à la *Loi sur le transport des matières dangereuses*. Les critères de classification du SGH en matière de toxicité aiguë sont quelque peu différents des exigences existantes, et il faudra envisager une harmonisation. De plus, le *Code maritime international des matières dangereuses* et le Sous-comité d'experts du transport des matières dangereuses de l'ONU se penchent maintenant sur la toxicité pour les organismes aquatiques.

**Application en SST** : Le Système d'information sur les matières dangereuses utilisées au travail (SIMDUT), qui décrit en détail les exigences de classification et d'étiquetage de produits chimiques utilisés en milieu de travail, exclut un certain nombre de produits, notamment : les explosifs, au sens où l'entend la *Loi sur les explosifs*; les cosmétiques, les instruments, les drogues ou les aliments, au sens où l'entend la *Loi sur les aliments et drogues*; les produits antiparasitaires, au sens où l'entend la *Loi sur les produits antiparasitaires*; les substances nucléaires, au sens où l'entend la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaire* (c.-à-d. les substances radioactives); les déchets, produits, matières ou substances dangereuses visées dans la Partie II de l'annexe I de la *Loi sur les produits dangereux* et qui sont destinés au grand public. L'adoption du SGH incitera peut-être le Canada à revoir ces exclusions.

Nous pouvons noter également qu'il va y avoir de nombreux ajustements à faire dans certaines réglementations pour pouvoir appliquer le SGH. En effet, nous remarquons que le SIMDUT et le SGH diffèrent en ce qui a trait aux exigences relatives à l'étiquetage.

<b>SGH</b>	<b>SIMDUT</b>
Identificateur du produit	Identificateur du produit
Identificateur du fournisseur	Identificateur du fournisseur
Ingrédients dangereux	
Pictogramme du danger - normalisé	Symbole de danger - normalisé
Mention de danger - normalisé	Mentions de risque
Mot indicateur - normalisé	
Renseignements sur les mesures de précaution	Mesures de précaution Premiers soins
	Un énoncé indiquant qu'une fiche signalétique est disponible.

**Tableau 24 : Comparaison entre les éléments exigés sur une étiquette par le SGH et le SIMDUT**  
(Source : site web de Santé Canada)

## 15.2 Problématique liée aux définitions et aux appellations

### 15.2.1 Définition différente du terme expéditeur entre le niveau provincial et le niveau fédéral

La définition fédérale d'expéditeur pose un problème d'harmonisation avec les définitions inscrites dans la loi québécoise. En effet, le ministère de l'Environnement du Québec considère que l'expéditeur est le générateur de marchandises dangereuses, soit « la personne qui fabrique la marchandise », tandis que pour le ministère des Transports du Québec, l'expéditeur est « la personne qui offre les matières dangereuses ». Vient s'ajouter à ces deux définitions différentes celle du *Règlement fédéral sur le transport des marchandises dangereuses*, dans lequel l'expéditeur est celui qui « demande le transport<sup>62</sup> » c'est-à-dire « la personne qui, selon le cas : a) est nommée comme l'expéditeur dans le document d'expédition; b) importe ou importera des marchandises dangereuses au Canada; c) si les alinéas a) et b) ne s'appliquent pas, a la possession de marchandises dangereuses immédiatement avant qu'elles soient en transport ».

### 15.2.2 Problématique entre réservoir stationnaire et citerne de gaz

#### Déplacement de citerne initialement stationnaire

Si la citerne de gaz est utilisée pour le transport, elle est régie par le règlement du TMD fédéral. Par contre, s'il s'agit de construction de réservoir stationnaire, de tuyauterie, d'autres normes non destinées au transport sont prescrites par le règlement provincial sur les matières dangereuses.

Cela pose un problème actuellement pour les citernes qui sont destinées initialement à un site fixe, mais qui doivent être déplacées exceptionnellement. À ce moment là, il faut que l'entreprise demande un permis de niveau équivalent de sécurité émis par Transports Canada, à la condition qu'il reste moins de 5% de la MD dans le réservoir. Ce problème vient du passage du

---

<sup>62</sup> Définition de « demande de transport » : en ce qui concerne des marchandises dangereuses qui ne sont pas en transport, le fait de choisir un transporteur ou d'en permettre le choix dans le but de les transporter, le fait de les préparer ou d'en permettre la préparation pour qu'un transporteur en prenne possession aux fins du transport ou le fait de permettre à un transporteur d'en prendre possession aux fins du transport.(RTMD)

statut de réservoir stationnaire à citerne portable (lorsque l'on déplace une « citerne » qui servait de réservoir).

Sur ce point une solution semble avoir été trouvée par les industries qui prévoient d'adopter des citernes conformes aux normes du transport même si elles sont stationnaires.

### **15.2.3 Définition du transport pour le RTMD**

La loi de Transports Canada sur le TMD réglemente le transport, mais celui-ci ne considère pas uniquement le « déplacement » proprement dit. Ainsi, il englobe également les opérations de chargement/déchargement. Selon la LTMD, la « manutention » est toute opération de chargement, de déchargement, d'emballage et de déballage de MD effectuée en vue de leur transport, au cours de celui-ci ou après. Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont incluses dans la présente définition.

Ainsi le transport commence quand il y a prise de possession des matières et se termine une fois que le véhicule est déchargé. En effet, voici les définitions des termes « en transport » et « transporteur » selon la LTMD :

En transport : Qualifie des marchandises dangereuses dont une personne a la possession en vue de leur transport ou de leur entreposage pendant leur transport. (*in transport*)

Transporteur : Personne qui, à titre onéreux ou gratuit, a la possession de marchandises dangereuses pendant qu'elles sont en transport. (*carrier*)

Les employés du destinataire de la MD doivent être formés, mais celui-ci n'est pas responsable en cas d'accident. Il n'a pas besoin de PIU puisque c'est l'expéditeur qui doit le déposer auprès de Transports Canada ainsi que le remettre au transporteur. C'est encore l'expéditeur qui est responsable jusqu'à la fin du transport.

Cette définition du transport est très large et impose de connaître les exigences de la LTMD pas uniquement sur la partie transport proprement dite, mais également sur des opérations que l'on pourrait croire au premier abord exclu de la réglementation transport (chargement / déchargement).

#### **15.2.4 Problématique liée à la notion de mélange pour le Règlement sur les Urgences Environnementales**

L'article 4 de la loi sur les Urgences Environnementales fait mention des conditions obligeant l'élaboration d'un Plan d'urgence. Or il requiert que « la quantité du mélange » ET « la capacité du réservoir » soient égales ou supérieures à 4,5 tonnes. Or si une entreprise possède 4,5 tonnes d'une substance assujettie par la loi sur son site mais dans 4 réservoirs plus petits que 4,5T alors, elle n'est pas dans l'obligation de faire un plan d'urgence. Les quantités de matières sont cumulatives pour la déclaration à Environnement Canada mais pas en ce qui concerne le plan d'urgence. Il est bon de noter toutefois que le Règlement est en cours de révision actuellement et ce point est en discussion.

#### **15.2.5 Perception du concept de « matière dangereuse »**

La perception du risque ainsi que le concept de responsabilité par les entreprises varient en fonction de la classe de MD qui est utilisée.

Une matière dangereuse du point de vue de l'environnement (solide ou liquide) est définie selon les critères des appendices 1, 4 et 5 de la partie 2 de la loi :

- polluants marins;
- matières destinées à l'élimination (test de lixiviation);
- matières destinées à l'élimination (analyse de contaminants).

Ces 3 types de matières vont dorénavant être transférés par Environnement Canada dans une seule classe nommée « polluants ».

Ceci illustre le problème de l'homogénéisation des classifications et la tendance pour chaque acteur d'instaurer sa propre classification. La perception sur ce qu'est une matière dangereuse est propre à chacun et dépend du contexte dans lequel ce dernier évolue. Cependant cela ne permet pas d'avoir une vision unifiée pour la gestion des risques. En effet si une matière dangereuse au niveau stockage, devient du fait de son transport une matière non classifiée comme dangereuse, et réciproquement, il paraît difficile d'avoir des évaluations de risques pertinentes.

## 15.2.6 Définition des envois dans le RTMD

Selon le RTMD, chaque contenant de MD est un envoi. Un camion-citerne non compartimenté est un envoi tandis qu'un semi-remorque rempli de petits contenants (lot brisé) est composé de plusieurs envois. Cette notion d'envoi n'a pas le même sens dans d'autres législations.

## 15.3 Exigences des réglementations

### 15.3.1 Intervention d'urgence

#### 15.3.1.1 Plan d'intervention d'urgence

Si la quantité de marchandises dangereuses dans l'envoi est supérieure à la limite Plan d'Intervention d'Urgence (PIU), un PIU, Transports Canada exige (partie 7-RTMD) de la part de l'expéditeur (et non du transporteur) d'avoir un PIU. Les quantités de MD sont déterminées à partir de critères de gravité liés à l'accident TMD (ex : distance d'impact...). Une quantité de marchandises dangereuses est supérieure à la limite PIU si ces marchandises dangereuses possèdent un indice figurant à la colonne 7 de l'annexe 1 du RTMD.

Mais cela soulève un problème avec les quantités seuils. En effet, Environnement Canada n'a pas les mêmes que Transports Canada. Ceci peut donc obliger une entreprise à réaliser un PIU pour une matière qu'elle transporte et non pour la même matière qu'elle stocke, et respectivement pour une matière qu'elle stocke et non pour le transport. Il faudrait peut être reconsidérer cette différence entre les deux seuils<sup>63</sup>. D'autant plus que les surcoûts entraînés par l'établissement de PIU peut engendrer des changements de pratiques logistiques, pour opérer des transferts de risques (Voir paragraphe 15.4 sur les transferts de risques).

#### 15.3.1.2 Petites entreprises et contrat de sous-traitance pour le plan d'urgence

Les petits entrepreneurs ont la possibilité de contracter par sous-traitance le plan d'urgence. C'est le cas bien souvent des fermiers dans l'ouest Canadien qui possèdent des pompes de gaz

---

<sup>63</sup> Environnement Canada souligne que la liste de substances prévues par la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* n'a pas été adoptée au complet aux fins du *Règlement sur les urgences environnementales* puisque cette liste ciblait les marchandises transportées en petites quantités. Ces quantités étaient trop faibles pour s'appliquer aux installations d'entreposage et aux installations chimiques auxquelles le *Règlement sur les urgences environnementales* s'applique.

naturel. En revanche, il est important de souligner dans ce cas, que la responsabilité n'est pas transférée.

#### **15.3.1.3 Municipalités**

Un point important a été soulevé : l'importance des municipalités dans les réponses d'urgence. Ce sont les premières à devoir répondre à des urgences. Ainsi, il est important de prendre en compte dans l'aménagement du territoire les trajets des TMD.

Une question qui se pose ici est de savoir si les entreprises fixes ou de transport choisissent leur municipalité en fonction de leur capacité à réagir en cas d'urgence.

#### **15.3.1.4 Secteurs des pâtes et papier**

Les industries de ce secteur sont obligées d'avoir un plan d'urgence pour Environnement Québec selon la loi sur l'Environnement. (Voir le Règlement sur les fabriques de pâtes et papiers)

### **15.3.2 Formation des transporteurs**

La manutention de marchandises dangereuses à transporter par voie aérienne, maritime, terrestre ou ferroviaire requiert une formation conforme à diverses réglementations (49 CFR, TMD, IATA, IMDG). Il incombe à l'employeur de s'assurer que tous ses employés sont formés adéquatement à leurs tâches. Forts des pouvoirs conférés par les réglementations, la plupart des employeurs forment leurs employés aux fonctions spécifiques à la tâche, plutôt que de former chacun à la connaissance de l'ensemble des réglementations utilisées. C'est un moyen économique qu'utilisent les entreprises de ce secteur. Chaque employé doit quand même être sensibilisé de manière générale aux réglementations.

### **Exigences relatives à la formation**

Les exigences relatives à la formation à suivre dépendent des réglementations sur le transport des marchandises dangereuses de chaque mode de transport, et de celles des autorités de chaque pays. Par exemple, les entreprises du Canada doivent respecter les exigences de

formation stipulées dans la Loi et le règlement canadien sur le transport des marchandises dangereuses (TMD), et celles de chaque mode de transport (ex. IATA, IMDG). De plus, tous les travailleurs doivent suivre une formation SIMDUT. La même règle s'applique aux États-Unis.

En général, les périodes de certification sont les suivantes :

- TMD (terrestre/ferroviaire): 3 ans
- TMD (aérien): 1 an
- 49 CFR: 3 ans
- IATA: 2 ans
- IMDG: autorité compétente (pays)

Il importe de connaître la date d'expiration de la certification selon les modes de transport utilisés et les réglementations du pays.

Ces diverses formations suivant les modes, les matières, avec des dates d'expiration différentes peuvent être difficiles à gérer pour les employeurs. De plus, il faut savoir que les durées mentionnées ci-dessus changent en cas de modification des réglementations concernées. En cas de modification d'une réglementation (ex. l'IATA met sa réglementation à jour tous les ans), et si le changement affecte les fonctions d'un poste, les employés formés à l'ancien règlement devraient suivre une nouvelle formation. Il est bon toutefois de noter que la plupart du temps, ce sont des entreprises dédiées (une seule matière dangereuse). Elles ne sont donc pas obligées d'avoir une formation approfondie pour l'ensemble des matières dangereuses.

Pour s'assurer que ses employés sont à jour dans leur formation sur la manutention des marchandises dangereuses à transporter, chaque entreprise devrait tenir compte des éléments suivants :

- modes de transport utilisés ;
- exigences du pays en matière de validité pour chaque mode de transport ;
- modifications intervenues dans les réglementations ;
- conséquences de ces modifications sur ses employés ;
- dernière date de formation de ses employés.

(Source : site web Centre de Conformité ICC)

### **15.3.3 Réglementations aériennes**

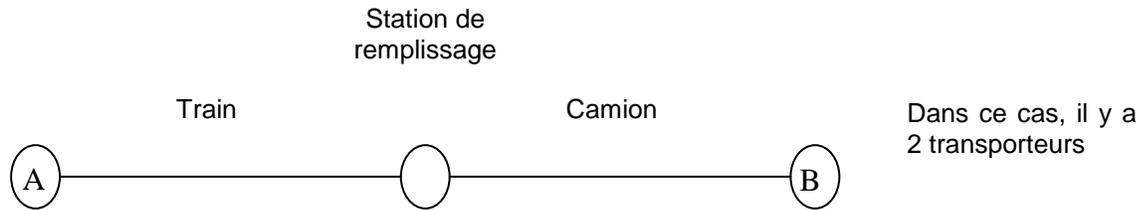
Pour ce qui concerne les réglementations aériennes, le ministère des transports du Canada gère l'application des règles de l'OACI. En effet, cette organisation émet des règlements au niveau international (ce qui correspond bien avec la problématique de l'aviation) en ce qui concerne les problématiques propres liées au transport par avion. Cependant l'harmonisation entre ces réglementations, et les réglementations nationales sont parfois difficiles. Prenons l'exemple d'un unique transport par route entre Montréal et Toronto, alors c'est une règle qui s'applique. Par contre, si le transport se fait par route entre Montréal et Toronto pour aller ensuite prendre l'avion, alors c'est une autre règle. Ceci pose donc le problème de la sectorisation des réglementations. Deux interrogations découlent de cela. D'une part, comment éliminer de telles superpositions, qui engendrent des zones d'incertitude et détruit la volonté de consensualisme de la part des entreprises. D'autre part, il convient de se demander quelles différences existent entre les différentes lois se superposant et quelles sont les causes de ces différences sur la perception du même danger ?

### **15.3.4 Problématique du transbordement : problème typique du gaz ou des produits pétroliers**

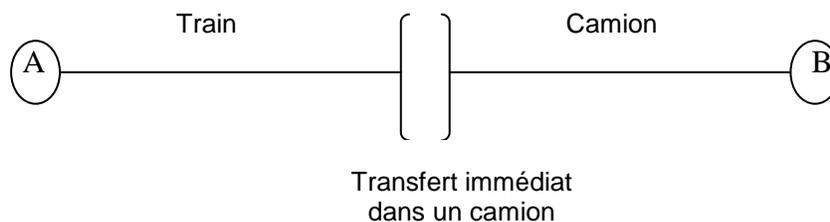
Il a été soulevé des problèmes au niveau de la responsabilité pour les opérations de transbordement entre un train et un camion par exemple. Il faut savoir qu'au Québec, il est interdit de faire un transfert de camion à camion pour les produits pétroliers (sauf en cas d'urgence).

Ex : Il n'y a pas d'interdiction à faire du transbordement, mais qui est responsable dans les 2 cas ci-dessous si un accident survenait pendant l'opération de transbordement ?

### CAS 1



### CAS 2



Dans le cas 1, il y a deux transporteurs et la station de remplissage est l'expéditeur. C'est ainsi elle qui est responsable de la matière selon le RTMD. Dans le cas 2, la situation est différente puisque le transfert est immédiat et ainsi, la matière est toujours considérée en transport selon la définition du RTMD. Dans cette configuration, c'est alors l'entreprise de départ, représenté par le 1<sup>er</sup> cercle qui est l'expéditeur et qui est responsable de la matière jusqu'à son arrivée à l'entreprise B, représentée par le 2<sup>ème</sup> cercle.

## 15.4 Transfert de risques et contournement des réglementations

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses se distinguent des autres risques technologiques par leur nature mobile et multiple. Considérant l'ensemble des matières dangereuses présentes sur un territoire, on distingue couramment :

- les lieux de stockage dans les installations fixes, celle-ci ayant aujourd'hui les outils nécessaires à l'évaluation et à la gestion des risques liés à ces sites.
- les lieux de stockage intermédiaires, à haute concentration de matières dangereuses, comme les gares de triage ou les plates-formes intermodales.

► la partie mobile, relevant de la loi sur le TMD qui de par sa nature se caractérise par un risque diffus qu'il va être inéluctable de gérer dans sa globalité.

Jusqu'à ces dernières années, la sécurité du TMD s'inscrivait dans une approche exclusivement "transport" au niveau national : des efforts importants ont ainsi été réalisés dans le domaine de la sécurité aussi bien de la matière, de l'emballage et du véhicule que de la circulation et des usagers. Cependant, dans un contexte d'approche plus globale du TMD, d'étalement urbain grandissant et de complexification des activités urbaines, il apparaît important d'évaluer le risque lié au transport de matières dangereuses globalement en considérant les risques sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Cependant, pour certains emplacements, il existe une frontière assez floue entre site fixe et moyen ou infrastructure de transport. En effet, certaines installations où transitent des matières dangereuses font clairement partie des infrastructures de transport, telles que par exemple les gares de triage, les zones de chargement dans les ports ou les terminaux de transbordement. D'autres installations situées en zones portuaires ont un statut plus vague : par exemple, les dépôts pétroliers et leurs installations de chargement/déchargement ou encore les entrepôts dédiés aux matières dangereuses. Est-ce que ce sont des sites fixes ou des infrastructures de transport ? Dans ce cas, à quelle réglementation doivent-ils se soumettre ? D'autre cas enfin, tels que les aires de stationnement de véhicules routiers, dont certains peuvent être des transports de matières dangereuses, sont difficilement rattachables elles aussi à l'une ou l'autre des catégories précédentes (transport ou site fixe).

Pour distinguer les sites fixes des infrastructures de transport, une première idée pourrait être de tenir compte de la « stabilité » des flux: d'un côté, pour les sites fixes, il y a un processus stable avec des natures et des quantités de matières dangereuses connues et sensiblement constantes dans le temps, de l'autre, pour les installations de transport, une grande variabilité des natures et des quantités avec des fréquences d'occurrence de situations plus pénalisantes que d'autres.

Au-delà des considérations de catégorie - site fixe ou moyen ou infrastructure de transport – il est important de regarder si des réglementations sur l'un ne va pas à l'encontre de la sécurité globale et si cela n'induit pas des comportements de contournement de lois qui pourraient être néfastes. Par exemple, est-ce que la politique de réduction des risques à la source dans les installations fixes pourrait être à l'origine d'un transfert des risques des sites industriels vers les moyens de transport et les infrastructures de transport ?

Nous allons dans ce paragraphe donner quelques exemples de situations où il y a eu ou pourrait avoir des transferts de risque.

#### **15.4.1 Exemple de l'accident du 3 mai 2000 sur le métropolitain**

Un sous-traitant de la raffinerie Shell qui transportait des produits pétroliers, a été victime d'un accident majeur. Normalement, c'est l'expéditeur qui est responsable de sa matière. Or dans ce cas, il n'a jamais été mentionné la raffinerie Shell. Ainsi cet accident ne semble pas avoir porté atteinte à l'image de Shell. Ceci pose le problème de la responsabilité des transporteurs et des expéditeurs. Légalement l'expéditeur reste responsable de sa matière dangereuse. Cependant par la sous-traitance, l'expéditeur essaie de transférer une partie des risques, bien qu'il en garde la responsabilité. Quels problèmes cela peut-il poser vis-à-vis d'une augmentation des risques ? Comment l'influence des grosses compagnies expéditrices pèse sur les petites entreprises sous-traitantes ? Finalement, qu'engendre cette répartition entre transfert de risques et maintien des responsabilités légales par les grosses compagnies, et prise en charge du risque commercial par les petits sous-traitants ?

#### **15.4.2 Transfert de responsabilité des expéditeurs**

L'expéditeur a de nombreuses responsabilités : avant de faire transporter une matière dangereuse, l'expéditeur ou le fabricant doit la classer.

L'expéditeur doit s'assurer que les marchandises dangereuses sont correctement :

- classifiées;
- emballées;
- identifiées;
- étiquetées;
- accompagnées de documents d'expédition requis et que le véhicule a été placardé conformément au règlement.

Et doit :

- élaborer un plan d'intervention d'urgence s'il y a lieu;
- remettre au transporteur initial les copies du document d'expédition;

- fournir les plaques, s'il y a lieu;
- conserver une copie de la documentation pour une période de deux ans.

Toutes ces exigences sont lourdes pour l'expéditeur et engagent entièrement sa responsabilité.

Or, pour faire suite à l'exemple évoqué au paragraphe précédant, nous pointons ici le problème de transfert de risques par sous-traitance. Ce problème s'étend vers le transfert de responsabilités par sous-traitance en cascade, ou bien avec de nouvelles pratiques logistiques telles que la vente de la marchandise avant transport. En effet, la majeure partie des responsabilités incombe à l'expéditeur. Seulement, plusieurs entreprises, dont la majorité des pétrolières, semblent arriver à contourner le problème et à se décharger de toute responsabilité. Pour cela, elles vendraient leur MD avant de la faire transporter. Ainsi c'est le petit transporteur qui devient alors l'expéditeur et assume les responsabilités.

Il convient également de s'interroger sur le concept de responsabilité étendue, comme il est appliqué aux États-Unis avec le code 49 CFR. Autant de réflexions seraient à porter sur ces points pour mieux saisir les impacts que cela engendre sur la sécurité des transports de matières dangereuses.

### **15.4.3 Problème concernant le stockage temporaire**

Les opérations d'entreposage effectuées au cours du transport sont également incluses dans la définition juridique. Ainsi pour Transports Canada, un lieu de stockage de transit est considéré comme un transporteur. Par conséquent, une plate-forme multimodale n'est pas considérée comme un site fixe par Transports Canada mais plus comme un transporteur.

Se pose alors un problème, car pour Environnement Canada, la définition d'installation comprend la clause des 72h : si le stockage dépasse 72h, alors c'est la réglementation d'Environnement Canada qui est en vigueur (art 3 du règlement sur les Urgences Environnementales). Or, pour Environnement Canada, les cours de triage par exemple ne sont pas considérées comme des installations fixes. Ainsi, qu'advient-il pour des MD qui sont stockées plus de 72h sur des cours de triage ? Dans ce cas est-ce la réglementation du Ministère du transport du Canada (Règlement TMD) qui s'applique ou bien celle du ministère de l'environnement du Canada (Règlement sur les urgences environnementales) ?

Par ailleurs, pour clore le transport, il faut que le dernier transporteur transmette au destinataire un document comme quoi la matière est rendue chez lui. Ainsi, l'expéditeur serait encore responsable lorsque sa matière est sur un site de stockage temporaire ou sur une plate forme de transit. Qu'en est il alors si l'expéditeur a utilisé les services d'un prestataire logistique pour sa matière dangereuse – il ne sait alors pas quels sont les modes ou le cheminement suivi par sa matière.

Autre exemple : un port est une exclusion d'Environnement Canada si la réglementation de Transports Canada s'applique.

#### **15.4.4 Les risques du juste à temps**

On constate souvent que la diminution des risques via la diminution des stocks de MD pour les installations fixes, entraînait une augmentation de la fréquence des déplacements. En outre, les délais de livraison seront plus courts à cause du juste à temps. Les entreprises se font livrer au besoin. Il n'y a plus de stock tampon. Ceci pose ici le problème de la contrainte de temps pendant le transport. Quelles conséquences le système juste à temps et la réduction des marges de temps sur le transport pose-t-il en matière de sécurité, vis-à-vis du transport de matières dangereuses ?

Les impératifs du juste à temps pour l'approvisionnement de la chaîne intégrée de production des entreprises ont entraîné un rapprochement irréversible des métiers de transporteur et de logisticien, qui se prolonge de plus en plus dans une véritable intégration de la chaîne de transport dans la logistique. Par ailleurs, l'un des objectifs importants du transport est la mise en œuvre d'un véritable système de transport intermodal. La mise au point d'un tel système nécessite des investissements au niveau des infrastructures, une harmonisation des règles opérationnelles et une interconnexion des différents réseaux physiques des modes de transport (air, mer, route, fer, fleuve) par des plates-formes intermodales.

#### **15.4.5 Problématique de contournement des lois et risques associés**

Nous n'évoquerons pas ici toutes les stratégies des entreprises qui leur permettent de « contourner » les lois car cela fera l'objet d'une autre étude.

Cependant, nous ferons seulement remarquer en plus de ceux déjà cités dans les paragraphes précédents, quelques points :

– certaines exemptions de lois font en sorte que les entreprises les utilisent mais en le faisant, elles augmentent considérablement les risques. Par exemple, le Règlement sur les Urgences Environnementales exempt les entreprises qui stockent des MD pour moins de 72h de se soumettre à la loi. Cependant, les entreprises vont se faire livrer plus souvent ou vont utiliser le rail ou les plateformes de transit comme « aire de stockage temporaire » pour leur matière pour des périodes inférieures à 72h.

- Un autre point est que ce Règlement élimine les mélanges dont les caractéristiques ne rencontrent pas les critères d'inflammabilité ou dans le cas des autres, la substance dans le mélange n'a pas une pression partielle de 10mm de Hg. Cependant, si l'on prend l'exemple de l'acide chlorhydrique, de nombreuses entreprises sont passées de l'utilisation d'acide chlorhydrique 30% à du 28% ce qui les exempt de la loi.

## 16 Bilan

---

L'étude intergouvernementale de 1972 concluait que la réglementation concernant les matières dangereuses était constituée de trop nombreuses lois et de règlements non coordonnés entre eux. On constate depuis cette date une réelle avancée en matière d'harmonisation et de concentration dans des textes communs. Cependant, le nombre de textes reste encore très important. Notamment, la structure à trois niveaux (International, Fédéral, Provincial) amène des recoupements supplémentaires à ceux existants déjà entre les règlements provinciaux. On peut toutefois espérer que la dynamique d'harmonisation engagée il y a déjà longtemps va perdurer. Ceci semble être le cas avec la mise en place très bientôt du Système Général Harmonisé (SGH) issu directement des recommandations onusiennes. Toutefois, cette harmonisation semble jusqu'à présent avoir toujours butté sur la sectorisation de la chaîne logistique. En effet, l'harmonisation entre les parties transport et les parties entreposage n'a jusqu'à présent pas été résolue. On voit toutefois des avancées sur ce point avec notamment le concept de responsabilité au propriétaire de la matière en question et plus seulement au transporteur ou à l'entreposeur de la partie de la chaîne concernée. Même si ce concept n'est pas encore appliqué au Canada, on voit également apparaître aux États-Unis le concept de « responsabilité étendue ».<sup>64</sup> Le Canada quand à lui applique sur sa partie transport une double responsabilisation transporteur / propriétaire, mais semble vouloir également se tourner vers le principe de responsabilité étendue. En ce qui concerne la partie entreposage pour le Canada, et dans notre cas plus particulièrement le Québec, le facteur important est la notion de générateur de risque (souvent le responsable du site en question). Celui-ci est tenu de gérer le risque à l'intérieur de son site en vertu de la protection de ses employés. Il est d'autre part tenu de respecter les quantités seuils imposées par les lois et tenu responsable de la gestion des risques qu'il génère à l'extérieur de son site.

Ainsi, même si à l'heure actuelle le Canada se contente de faire porter la responsabilité sur le responsable direct des opérations de transport, d'entreposage ou de manutention, l'extension des responsabilités aux propriétaires en matière de transport semble être le premier pas vers une extension de la responsabilité aux autres acteurs de la chaîne logistique.

---

<sup>64</sup> Selon les propos de Jean Therrien, Inspecteur du Ministère Canadien de Transports, lors du 3<sup>ième</sup> colloque Gouvernement-Industrie sur le transport routier des matières dangereuses, Longueuil (Canada), le 5 octobre 2005.

Pour conclure, voici une synthèse des points que nous avons relevés précédemment et pour lesquels nous recommandons une réexamination plus précise par les gouvernements.

Nous avons classé les problèmes selon quatre types : les superpositions de lois, les aspects non réglementés par une loi, les problèmes d'harmonisation et les stratégies de contournement des entreprises.

## **16.1 Superpositions**

L'analyse de la Figure 4 et du Tableau 23 nous ont permis de mettre en avant plusieurs lois qui se superposaient soit par leur contenu (c'est-à-dire, les fonctions qu'elles réglementent), soit par leur « destinataires » (c'est-à-dire, à qui elles s'appliquent).

- Superposition de la loi TMD et TMD par mer (et la loi sur les ports et le code IMDG).
- Superposition de la loi sur la sécurité Civile, et de la loi sur la qualité de l'environnement et de la loi sur la protection de l'environnement.
- Superposition très faible toutefois de la loi sur le TMD et de la loi sur la santé sécurité au travail.
- Superposition entre la loi fédérale sur les explosifs, la loi provinciale sur les explosifs, la loi TMD et la loi sur la sécurité civile.
- Superposition entre la loi sur les produits et équipements pétroliers et la loi TMD
- Superposition entre le TMD provincial et la loi sur la qualité de l'environnement (par exemple environnement Québec donne la responsabilité des matières résiduelles au destinataire, TMD responsable à l'expéditeur)

## **16.2 Aspects non réglementés par une loi**

- Stockage sur un site d'installation fixe, moins de 72 heures
- Absence de définition des responsabilités en cas de transbordement due à la définition de transport par le RTMD
- Absence de restriction quand à une distance minimale pour le passage d'un transport, vis à vis de bâtiments spéciaux (écoles, hôpitaux,...)

- Problème de définition entre une citerne et un réservoir (par exemple, problème du déplacement d'un réservoir stationnaire qui n'est pas conçu selon les normes pour le transport en vertu du RTMD.)

### **16.3 Problèmes d'harmonisation**

- Problème de définition sur le terme expéditeur entre le MTQ et Transports Canada. Une harmonisation des définitions du mot « expéditeur » devrait être proposée entre les différents paliers de gouvernement et entre les ministères, afin de ne laisser subsister aucune zone grise.
- Problème d'harmonisation sur les classifications des matières dangereuses inter ministères (différence des numéros d'identifications)
- Problème d'harmonisation de l'application du TMD inter province (règle de l'arrêt devant les passages à niveau différentes au Québec et dans les autres administrations canadiennes)
- Problème du contenu des PIU entre Transports Canada et Environnement Canada (les quantités seuils ne sont pas identiques)
- Problème de la définition d'une matière dangereuse d'un ministère à l'autre (problème de la perception du danger)
- Problème de déclarations d'accidents qui ne se recoupent pas (le contenu des rapports ne sont pas identiques)<sup>65</sup>

### **16.4 Stratégies de contournement des entreprises**

- Transformation du stockage en système juste à temps (provient d'un déséquilibre des réglementations) : impact de la réduction des marges de temps sur la sécurité ?
- Utilisation de MD moins concentrées pour ne plus être assujetties aux réglementations en vigueur (ex : utilisation massive d'acide chlorhydrique à 28% plutôt que 30% qui est une exemption au Règlement sur les Urgences Environnementales)

---

<sup>65</sup> Vous trouverez de plus amples informations sur ce point dans le livrable GLOBAL Tâche C qui traite de l'analyse des accidents TMD.

- Sous-traitance en cascade et transfert des responsabilités
- Vente de la marchandise avant le transport afin de se déresponsabiliser entièrement en cas d'accident pendant le transport
- Déplacement de stockage sur le domaine public (stockage temporaire, échange des remorques) - voir les paragraphes 15.4.3 et 15.4.5.
- Utilisation d'infrastructure de transport pour du stockage temporaire (ex : dans les zones portuaires, les dépôts pétroliers ou les dépôts dédiés aux matières dangereuses sont-ils des sites fixes ou des infrastructures de transport ?)
- Déplacement de stockage en zones privées (stockage prolongé sur des plates formes multimodales)

La vision sectorisée de la gestion des matières dangereuses aussi bien dans le sens des ministères que des modes de transport explique une majeure partie des problèmes recensés aux parties « superposition » et « harmonisation ».

## BIBLIOGRAPHIE

---

Association Canadienne des distributeurs de produits chimiques, 2004, « Code de Pratique de la Distribution Responsable<sup>®</sup> », mars.

Boisson P., 1998, « Droit de la sécurité maritime », édition Bureau Veritas, ouvrage

Cardot D., Lecointe Y., Legrand H., 2005, « Application de l'article L 551-2 du code de l'environnement aux ouvrages d'infrastructure de transport de matières dangereuses », décembre

CRAIM, 2002, « Guide de Gestion des risques d'accidents industriels majeurs »

Department Of Transport of US Government DOT, 2005, Title 49 of the Code of Federal Regulation (49CFR)

Durand A., Guerrier P., Rhainds M., 2002, « Projet AIMANT : Amélioration des interventions d'urgence des matières dangereuses transportées dans la région 03 », mars, Direction de la Santé Publique de Québec

Favre, 2006, « Modèle de représentation de la chaîne logistique de matières dangereuses : un essai de représentation plus précise pour la gestion des risques », mémoire de maîtrise École Polytechnique de Montréal, juillet.

International Air Transport Association, 2003, « Dangerous Goods Regulations » 43<sup>rd</sup> edition. January.

KPMG, AGRA Monenco Québec, 1999, « Étude sur le transport de marchandises au Québec », rapport final, 22 décembre.

Mangin JF., Raffailac J., 2004, « L'évaluation du risque « transport de marchandises dangereuses » par voie routière en Île de France », TPEchange n°32, 7 décembre

Environnement Canada, 2004, Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999, DORS/2003-307

Environnement Canada, 2003, « Lignes Directrices pour la mise en application de la partie 8 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) –Plans d'urgence environnementale », septembre, Programme des urgences environnementales)

Ministère de l'Environnement du Québec, 2005, Loi sur les pesticides, L.R.Q. c. P-9.3

Ministère de l'Environnement Québec, 2005, Loi sur la qualité de l'environnement, L.R.Q., chapitre Q-2

Ministère de la santé du Canada, 2004, Loi canadienne sur les produits dangereux, L.R. 1985, ch. H-3

Ministère de la sécurité publique du Québec, 2005, Loi sur la sécurité civile, L.R.Q., chapitre S-23

Ministère de la sécurité publique du Québec, 2005, Loi sur les explosifs, L.R.Q., chapitre E-22

Ministère des ressources naturelles du Canada, 2004, Loi canadienne sur les explosifs, L.R. 1985, ch. E-17

Ministère des ressources naturelles et de la faune du Québec, 2005, Loi sur les produits et les équipements pétroliers, L.R.Q., chapitre P-29.1

Ministère des Transports du Canada, 2004, Loi de 1992 sur le TMD, L.C. 1992, ch. 34, DORS/2001-286

Ministère des Transports du Canada, 2004, Loi sur le transport de marchandises par la mer, DORS/81-951

Ministère des transports du Québec, 2005, Code de la sécurité routière du Québec, L.R.Q., chapitre C24.2 r.4.2.1

Ministère du Travail du Québec, 2005, Loi sur la santé et la sécurité du travail, L.R.Q., chapitre S-2.1

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), 2001, « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ». Édition de 2001-2002. Doc 9284-AN/905, 2000.

Ravier L., 2004, « Le transport de marchandises dangereuses », mémoire de DESS de Droit maritime et des transport, septembre.