



Association des chemins  
de fer du Canada

Railway Association  
of Canada

99 rue Bank, bureau 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9  
T 613 567 8591 TÉLÉC 613 567 6726 www.railcan.ca/fr

99 Bank Street, Suite 901, Ottawa, ON Canada K1P 6B9  
T 613 567 8591 F 613 567 6726 www.railcan.ca

## **CIRCULAIRE NO. DG-3**

Méthode recommandée pour la gestion des incidents ferroviaires  
mettant en cause des marchandises dangereuses

En vigueur : le 30 novembre 2005



**LA PRÉSENTE MÉTHODE EST RECOMMANDÉE AUX CHEMINS DE FER OEUVRANT  
AU CANADA**

1. BUT ET HISTORIQUES
2. PORTÉE DE LA CIRCULAIRE
3. DÉFINITIONS
4. AVIS A DONNER
5. COMMUNICATION
6. PERSONNEL D'INTERVENTION FOURNI PAR LA COMPAGNIE FERROVIAIRE
7. PERSONNEL D'INTERVENTION FOURNI PAR L'EXPÉDITEUR A LA DEMANDE D'UNE COMPAGNIE FERROVIAIRE
8. FRAIS LIÉS AUX INTERVENTIONS D'URGENCE
9. CONDITIONS ÉNONCÉES DANS LA PRÉSENTE CIRCULAIRE



## 1. BUT ET HISTORIQUE

La présente circulaire a pour but d'exposer, dans leurs grandes lignes, les interrelations existant entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires, ainsi que les responsabilités de chaque intervenant mis en cause dans une situation d'urgence touchant le transport par rail de marchandises dangereuses au Canada.

Cette circulaire a été rédigée à la suite de nombreuses consultations entre le secteur ferroviaire canadien et les associations représentant les principaux expéditeurs de marchandises dangereuses.

La méthode recommandée qui est ici présentée se veut un complément au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses au Canada.

## 2. PORTÉE DE LA CIRCULAIRE

La présente circulaire s'applique à toutes les compagnies ferroviaires membre de L'Association des chemins de fer du Canada et porte sur les situations d'urgences et les fuites ne résultant pas d'un accident.

Sur le plan géographique, la circulaire s'applique à toutes les situations d'urgence se produisant au Canada et mettant en jeu un envoi dont la responsabilité et la gestion sont assurées par une compagnie ferroviaire.

La présente circulaire porte sur l'intervention à déclencher en cas d'incident; elle n'a donc pas pour objet d'établir la responsabilité de la compagnie ferroviaire ou de l'expéditeur relativement à une situation d'urgence quelconque, à l'exception des coûts inhérents à cette intervention, ni de limiter la responsabilité de la compagnie ferroviaire ou de l'expéditeur par rapport à cette situation.

## 3. DÉFINITIONS

For the purpose of application of this Circular, the following definitions will apply:

- 3.1 Le terme « **Expéditeur** » désigne la personne au Canada :
- 1) qui a la possession de marchandises dangereuses et qui permet ou permettra au transporteur initial d'en prendre possession en vue de leur transport, ou
  - 2) qui importe ou importera des marchandises dangereuses au Canada.

NOTA : Avant de permettre au transporteur initial de prendre possession de marchandises dangereuses en vue de leur transport, l'expéditeur doit établir un document d'expédition et le remettre au transporteur ou, si ce dernier est d'accord, utiliser une copie électronique du document d'expédition.

Dans le cas d'une importation de marchandises dangereuses au Canada, l'expéditeur doit s'assurer, avant leur transport au Canada, que le transporteur initial possède un document d'expédition papier ou, avec l'accord du transporteur, une copie électronique



d'un document d'expédition contenant l'information exigée par le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Le nom et l'adresse de l'expéditeur ainsi qu'un numéro de téléphone d'urgence 24 heures doivent figurer sur le document d'expédition, qui doit aussi indiquer, au besoin, le numéro du plan d'intervention d'urgence (PIU) et le numéro de téléphone permettant de mettre le plan en oeuvre.

- 3.2 Les termes «**marchandises dangereuses**» ou «**matières dangereuses**» désignent l'ensemble des marchandises énumérées dans un ou plusieurs documents ci-dessous :
- la Loi et le Règlement du Canada sur le transport des marchandises dangereuses ;
  - le Title 49 du Code of Federal Regulations des États-Unis ;
  - le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).
- 3.3 L'expression «**situation d'urgence**» désigne un incident occasionnant des avaries à un contenant de transport de marchandises dangereuses, ou une fuite ou un risque de fuite aux marchandises dangereuses envoyées par l'expéditeur, alors que la compagnie ferroviaire détient ou achemine l'envoi en question, ou en assume la responsabilité.
- 3.4 L'expression «**intervention d'urgence**» désigne, dans le contexte d'une situation d'urgence, les mesures que la compagnie ferroviaire doit prendre conformément à la partie 6 de la présente circulaire et les mesures que l'expéditeur doit prendre conformément à la partie 7, selon le cas.
- 3.5 L'expression «**personnel d'intervention d'urgence**» désigne le personnel formé selon les exigences de la Loi et du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses ou du Federal Hazardous Materials Regulations, Title 49, du Code of Federal Regulations des États-Unis. Le personnel d'intervention d'urgence peut être fourni par la compagnie ferroviaire et être composé de ses propres employés ou de personnes dont elle s'est assurée les services dans le cadre d'un plan d'entraide, ou comprendre des employés d'une entreprise de sous-traitance. Le personnel d'intervention d'urgence fourni par l'expéditeur peut être constitué des employés de l'expéditeur ou de personnes dont l'expéditeur s'est assuré les services dans le cadre d'un plan d'entraide, ou comprendre des employés d'une entreprise de sous-traitance.
- 3.6 Les termes «**responsable sur place**» désignent la personne chargée de prendre toutes les décisions relatives à la gestion de l'incident. Le responsable sur place prend en charge les lieux de l'incident.
- 3.7 L'expression «**fuite ne résultant pas d'un accident**» est employée dans le cas où un wagon, une semi-remorque ou un conteneur utilisé par un expéditeur pour le transport ferroviaire n'est pas mis en cause dans une situation d'urgence attribuable au chemin de fer, mais fuit ou laisse s'échapper des marchandises dangereuses alors que la compagnie ferroviaire détient ou achemine l'envoi en question, ou en assume la responsabilité.



- 3.8 L'expression «**situation d'urgence attribuable au chemin de fer**» désigne un incident dont l'expéditeur n'est pas responsable et qui survient pendant que la compagnie ferroviaire détient ou achemine l'envoi en question, ou en assume la responsabilité.
- 3.9 L'expression «**situation d'urgence attribuable à l'expéditeur**» désigne un incident résultant :
- a) du fait que l'expéditeur n'a pas chargé convenablement les marchandises dangereuses dans le wagon, le conteneur ou la semi-remorque, ou ;
  - b) du fait que l'expéditeur n'a pas préparé adéquatement le wagon, le conteneur ou la semi-remorque en vue du transport des marchandises.
- 3.10 On traitera au cas par cas toutes les situations d'urgence qui se produisent en raison de l'état (ou de la construction, de l'entretien, etc.) d'un wagon fourni par un expéditeur, ou qui sont attribuables à la nature ou aux caractéristiques des matières dangereuses, ou découlent d'une intervention ou d'une omission de l'expéditeur ayant causé ou favorisé l'apparition de la situation d'urgence.

#### **4. AVIS À DONNER**

- 4.1 En vertu du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, les documents d'expédition fournis par l'expéditeur doivent présenter un numéro de téléphone d'intervention d'urgence 24 h servant à aviser l'expéditeur en cas d'urgence.
- 4.2 Dans le cas d'une situation d'urgence ou d'une fuite ne résultant pas d'un accident, la compagnie ferroviaire doit aviser immédiatement l'expéditeur que :
- a) son envoi est mis en cause dans un incident mais qu'il n'a pas à participer à l'intervention d'urgence;
  - b) son envoi est mis en cause dans un incident et qu'il doit participer à l'intervention d'urgence.

#### **5. COMMUNICATION**

- 5.1 Si l'expéditeur doit apporter son aide à la suite d'une situation d'urgence se produisant sur le réseau ferroviaire, la compagnie ferroviaire doit, comme l'indique la partie 4 ci-dessus, communiquer avec le coordonnateur des interventions d'urgence de l'expéditeur. La compagnie ferroviaire doit décrire la nature de l'urgence à l'expéditeur.
- 5.2 Il est entendu que lorsqu'une situation d'urgence vient de se produire, on peut avoir de la difficulté à l'évaluer au complet et être dans l'impossibilité de préciser l'aide nécessaire. Les parties intéressées doivent donc communiquer l'état de la situation et en donner une évaluation raisonnable dans le but d'éviter des coûts hors de proportion par rapport à l'incident. Si le niveau de l'intervention d'urgence n'est pas défini clairement, il faut accorder la priorité à la sécurité.
- 5.3 Le premier avis d'une fuite ne résultant pas d'un accident ainsi que tout document ou message supplémentaires doivent être fournis par la compagnie ferroviaire en vue



d'aider l'expéditeur à déterminer la véritable cause de la fuite et d'éviter que celle-ci ne se reproduise.

5.4 Il est essentiel que la compagnie ferroviaire et l'expéditeur maintiennent une communication continue et étroite pendant l'intervention d'urgence dans le but de traiter avec la plus grande efficacité et efficience les questions touchant le public, les employés, la sécurité et l'environnement. Les consultations permettant de déterminer le moment opportun du déploiement et de la mobilisation du personnel d'intervention d'urgence et du matériel sont des éléments importants des communications.

5.5 L'expéditeur doit fournir les renseignements et l'aide nécessaires à la compagnie ferroviaire mise en cause dans une situation d'urgence en vue de permettre à cette dernière d'intervenir adéquatement.

## **6. PERSONNEL D'INTERVENTION FOURNI PAR LA COMPAGNIE FERROVIAIRE**

Dans le cas d'une situation d'urgence survenant sur la propriété d'un chemin de fer, la compagnie ferroviaire mise en cause doit déclencher une intervention d'urgence et faire le nécessaire pour gérer l'incident avec l'aide du ou des expéditeurs intéressés en tenant compte des instructions des autorités locales et des expéditeurs au besoin.

La compagnie ferroviaire doit mettre en oeuvre tous les éléments nécessaires à l'intervention, notamment:

- un responsable sur place ;
- un porte-parole principal ;
- un poste de commandement ;
- du personnel d'intervention d'urgence ;
- un plan permettant d'assurer la sécurité des lieux en collaboration avec les autorités locales ;
- un service de contrôle et de sécurité sur les lieux (enregistrement du personnel à l'arrivée et au départ) confié à un coordonnateur sur les lieux ;
- une connaissance spécialisée du matériel ferroviaire ;
- le matériel de remise sur rails des wagons et de réparation de la voie ;
- la coordination de la manutention des produits avec l'aide de l'expéditeur ;
- la coordination des activités d'élimination des produits et de restauration des lieux ;
- le transport local du personnel d'intervention d'urgence essentiel, dans le cas des lieux accessibles uniquement par rail ;
- des fournitures pour le personnel d'intervention d'urgence essentiel, dans les lieux éloignés où surviennent des incidents, s'il est possible de le faire (nourriture, abri, moyens de communication).

En présence d'une fuite ne résultant pas d'un accident, si la chose est faisable, la compagnie ferroviaire proposera à l'expéditeur d'entreprendre ou de superviser les travaux de réparation du wagon, de confinement et d'élimination des marchandises dangereuses.



## **7. PERSONNEL D'INTERVENTION FOURNI PAR L'EXPÉDITEUR À LA DEMANDE D'UNE COMPAGNIE FERROVIAIRE**

Dans le cas d'une situation d'urgence, la compagnie ferroviaire peut demander à l'expéditeur à l'origine de l'envoi, de lui fournir :

- du personnel d'intervention d'urgence qui effectuera des réparations provisoires ou le transbordement du produit au besoin ;
- des renseignements sur les dangers que présente le produit, qui faciliteront l'analyse de l'incident et la planification des mesures à prendre (avant l'arrivée sur les lieux, le cas échéant) ;
- une personne-ressource d'intervention d'urgence en communication 24 heures sur 24 avec le poste de commandement de la compagnie ferroviaire, tant que cela sera nécessaire. Les communications peuvent être effectuées en personne, par téléphone, par téléavertisseur, par radio ou selon la méthode convenue entre la compagnie ferroviaire et la personne-ressource désignée par l'expéditeur ;
- du matériel et des matériaux spécialisés ;
- une estimation du temps nécessaire pour transborder les substances appartenant à l'expéditeur ou pour effectuer des réparations provisoires ;
- le type d'agents neutralisants à utiliser et l'endroit où on peut les trouver ;
- les instructions relatives à l'élimination des résidus ;
- des informations concernant l'élimination, par la compagnie ferroviaire ou les autorités, des substances, terre, eau, conteneurs ou matériels contaminés ;
- son aide pour déterminer comment préparer les wagons en vue de leur nettoyage ;
- sa collaboration au porte-parole de la compagnie ferroviaire en ce qui a trait aux communications avec le public ;
- ses conseils relativement à d'autres ressources spécialisées.

En vertu des dispositions relatives au personnel d'intervention d'urgence de l'expéditeur et au matériel et aux matériaux dont il est question ci-dessus, l'expéditeur doit faire son possible pour affecter du personnel d'intervention d'urgence, du matériel et des matériaux sur les lieux de l'incident aussitôt que possible (à l'intérieur de 12 heures) après la réception d'une demande de la compagnie ferroviaire ou à un moment convenu entre la compagnie ferroviaire et l'expéditeur.



## 8. FRAIS LIÉS AUX INTERVENTIONS D'URGENCE

En règle générale, les compagnies ferroviaires et les expéditeurs doivent absorber les frais liés aux interventions d'urgence de la façon ci-dessous.

- a) Les frais liés aux interventions d'urgence en vertu de la présente circulaire se limitent aux dépenses et coûts raisonnables directement engagés par la compagnie ferroviaire ou l'expéditeur, selon le cas, lors d'une intervention d'urgence.
- b) Dans le cas d'une situation d'urgence attribuable à l'expéditeur, ce dernier doit défrayer la compagnie ferroviaire des dépenses et des coûts normaux engagés directement lors de l'intervention, y compris, entre autres, les sommes relatives au matériel, aux salaires, à la nourriture, à l'hébergement, à l'emploi de sous-traitants, aux fournitures et au transport.
- c) Dans le cas d'une situation d'urgence attribuable à la compagnie ferroviaire, cette dernière doit défrayer l'expéditeur des dépenses et des coûts normaux directement liés à l'intervention d'urgence. Ces coûts comprennent, entre autres, les sommes relatives au matériel, aux salaires, à la nourriture, à l'hébergement, à l'emploi de sous-traitants, aux fournitures et au transport.
- d) L'expéditeur ou la compagnie ferroviaire qui demande à l'autre partie le remboursement des frais liés à l'intervention d'urgence doit présenter une facture détaillée indiquant les dépenses et les coûts engagés, le nombre d'heures pendant lesquelles des employés et du matériel ont été affectés aux travaux d'intervention d'urgence, ainsi que le taux de rémunération ou d'utilisation relatif à chaque élément. Le montant demandé doit comprendre les coûts réels engagés par la partie qui fait la demande de remboursement, ainsi que le taux de rémunération et les frais généraux. Les documents justificatifs doivent être fournis sur demande, et ils peuvent faire l'objet de vérifications pendant une période de deux ans suivant l'incident.
- e) L'expéditeur doit assumer les coûts et les dépenses qu'il a engagés lors d'une intervention d'urgence suite à un incident dont il est responsable, mais c'est la compagnie ferroviaire qui doit les assumer si elle est responsable de l'incident.
- f) Nonobstant ce qui précède, une compagnie ferroviaire et un expéditeur peuvent conclure une entente sur les points suivants :
  - 1) les dispositions relatives à une intervention d'urgence par l'expéditeur, ou
  - 2) une indemnisation mutuelle pour les interventions d'urgence, tenant compte de la capacité d'intervention ou de la tarification établie dans le plan des mesures d'urgence de l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques ou dans celui de la LPG Emergency Response Corp. (LPGERC), ou
  - 3) la facturation à l'autre partie des dépenses engagées lors d'une intervention d'urgence suite à un incident dont l'expéditeur ou la compagnie ferroviaire est responsable.



- 7) Pour éviter toute confusion, il est à noter que les restrictions énoncées aux paragraphes 8 a) et e) ont pour unique but de limiter les sommes payables par compagnie ferroviaire ou l'expéditeur à l'autre partie dans le cadre d'une intervention d'urgence en vertu de la présente circulaire.

## **9. CONDITIONS ÉNONCÉES DANS LA PRÉSENTE CIRCULAIRE**

Les conditions énoncées dans la présente circulaire peuvent, en tout ou en partie, être intégrées aux tarifs ou contrats applicables en matière de transport de marchandises dangereuses.

S'il y a conflit entre les dispositions de cette circulaire et celles

- i. d'un contrat confidentiel tel que défini par la Loi sur les transports au Canada et intervenu entre l'expéditeur et une compagnie ferroviaire ou
- ii. d'une entente conclue entre l'expéditeur et une compagnie ferroviaire en vertu du paragraphe 8 f) de la présente circulaire, les dispositions du contrat confidentiel prévaudront sur l'entente conclue en vertu du paragraphe 8 f) et l'entente conclue en vertu du paragraphe 8 f) prévaudra sur les conditions énoncées dans la circulaire et les régira.