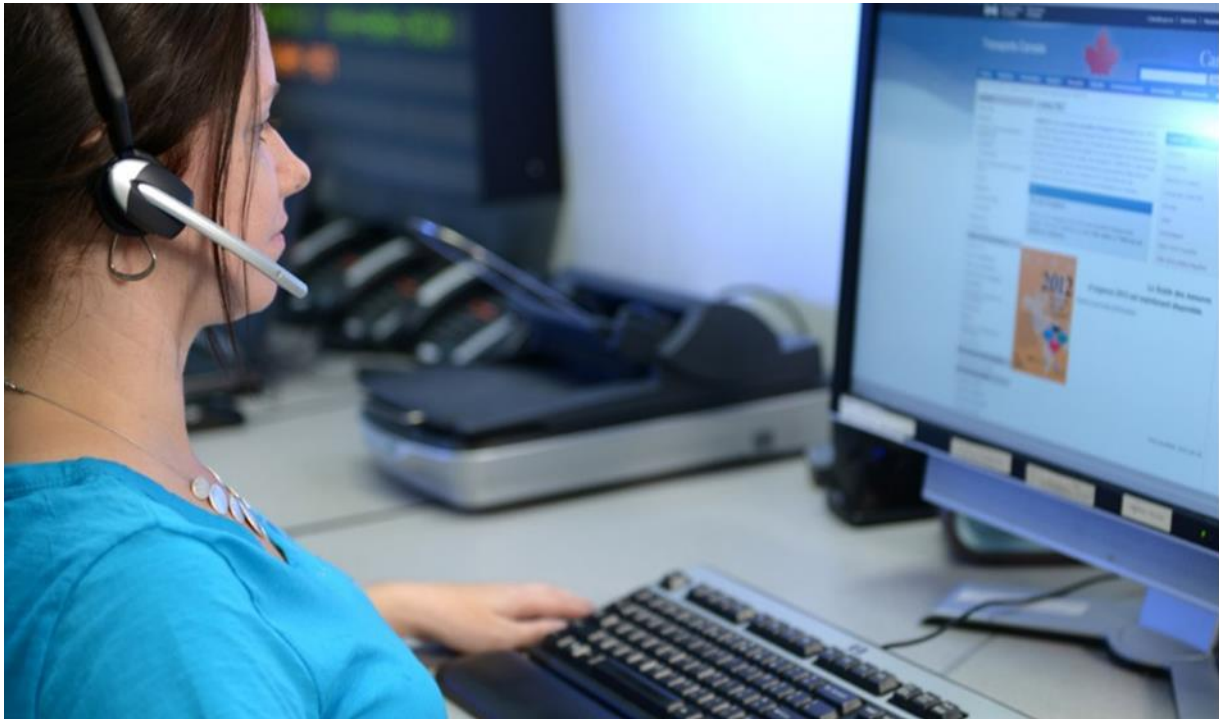


Transport des marchandises dangereuses



Guide pour la déclaration des incidents impliquant des marchandises dangereuses

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2016.

This publication is also available in English under the following title "Guidebook for reporting dangerous goods incidents".

TP No. 15294F

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant : www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca.

CONTENU

INTRODUCTION	6
TYPES DE RAPPORTS EXIGÉS PAR TRANSPORT CANADA.....	6
DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT D'URGENCE - TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME PAR TÉLÉPHONE?	7
QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME PAR TÉLÉPHONE?	8
DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT PAR TÉLÉPHONE – TRANSPORT AÉRIEN?.....	9
DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES?	10
QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE PERTE OU DE VOL (TOUS LES MODES DE TRANSPORT) PAR TÉLÉPHONE?	11
QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT D'ATTEINTE ILLICITE (TOUS LES MODES DE TRANSPORT) PAR TÉLÉPHONE?	13
APERÇU.....	14
POURQUOI UTILISER CE GUIDE	14
RÉFLEXION DU FORMULAIRE.....	14
FOURNIR DES RESSOURCES	14
COMPRENDRE LA PARTIE 8, EXIGENCES DE RAPPORT DU RTMD	15
RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS	23
QUAND DOIS-JE EFFECTUER LE RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS PAR ÉCRIT?	23
QUI DEVRAIT EFFECTUER LE RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS?	23
FORMULAIRE (TP16-0086) – RÉPARTITION DÉTAILLÉE DE CHAQUE SECTION	24
PARTIE I – TYPE DE RAPPORT.....	24
ENCADRÉ 1 – INDIQUEZ LE TYPE DE RAPPORT (COCHEZ L'UNE DES CASES) (RTMD 8.7r) et 8.12p))	24
PARTIE II – COORDONNÉES	25
ENCADRÉ 2 – LES NOMS ET COORDONNÉES DE LA PERSONNE QUI REMPLIT LE RAPPORT (RTMD 8.7a) et 8.12a))	25
ENCADRÉ 3 – LES NOMS ET COORDONNÉES DE L'EXPÉDITEUR, DU DESTINATAIRE ET DU TRANSPORTEUR/EXPLOITANT DE L'AÉRONEF (RTMD 8.7b) et 8.12b))	25
PARTIE III – RENSEIGNEMENTS SUR L'INCIDENT	26
ENCADRÉ 4 – HEURE ET DATE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7c), 8.7d), 8.12c) et 8.12d))	26
ENCADRÉ 5 – EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7c), 8.7d), 8.12c) et 8.12d)).....	27
ENCADRÉ 6 – SECTEUR GÉOGRAPHIQUE*	28
ENCADRÉ 7 – MODE DE TRANSPORT (RTMD 8.7e))	28
ENCADRÉ 8 – PRÉCISIONS SUR LE TRANSPORT MARITIME*	28

ENCADRÉ 9 – PHASE DU TRANSPORT*	28
ENCADRÉ 10 – NATURE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7k) et 8.12j))	29
ENCADRÉ 11 – NATURE DU REJET (RTMD 8.7l) et 8.12k)).....	29
ENCADRÉ 12 – INFORMATIONS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (RTMD 8.7f), 8.7g), 8.7h) 8.12f), 8.12g) et 8.12h))	29
ENCADRÉ 13 – CONTENANTS (RTMD 8.7g), 8.7i), et 8.12h)).....	30
ENCADRÉ 14 – DESCRIPTION DES DOMMAGES AUX CONTENANTS (RTMD 8.7j) et 8.12i)).....	30
ENCADRÉ 15 – COÛTS ASSOCIÉS À L'INCIDENT (RTMD 8.7s) et 8.12q))	31
PARTIE IV – CONSÉQUENCES	31
ENCADRÉ 16 – CONSÉQUENCES DE L'INCIDENT*	31
ENCADRÉ 17 – ÉVACUATION DES PERSONNES ET DES IMMEUBLES/MISE À L'ABRI (RTMD 8.7o) et 8.12m))	32
ENCADRÉ 18 – BLESSURES ET PERTES DE VIES HUMAINES (RTMD 8.7p) et 8.12n))	33
ENCADRÉ 19 – FERMETURE D'INFRASTRUCTURES ET DURÉE (RTMD 8.7m) et 8.12l))	35
ENCADRÉ 20 – EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DE LA FERMETURE (RTMD 8.7n) et 8.12l))	35
ENCADRÉ 21 – EXIGENCES DU PIU EN VERTU DE LA PARTIE 7 DU RTMD (RTMD 8.7q) et 8.12o))	36
ENCADRÉ 22 – DESCRIPTION DE L'INCIDENT (RTMD 8.7k))	37
PARTIE V – DESCRIPTION DE L'INCIDENT – AIR SEULEMENT	38
ENCADRÉ 23 – DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE (RTMD 8.12r), 8.12s) et 8.12t))	38
ANNEXES.....	39
ANNEXE A – RENSEIGNEMENTS À INCLURE DANS LES DIFFÉRENTS RAPPORTS DE SÉCURITÉ.....	39
RAPPORT D'URGENCE – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME ARTICLE 8.3)	39
RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME (ARTICLE 8.5).....	39
RAPPORT D'ACCIDENT OU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES – TRANSPORT AÉRIEN (ARTICLE 8.10).....	40
RAPPORT RELATIF AUX MARCHANDISES DANGEREUSES NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES (ARTICLE 8.15).....	41
ANNEXE B – RENSEIGNEMENTS À INCLURE DANS LES DIFFÉRENTS RAPPORTS RELATIFS À LA SÛRETÉ.....	42
RAPPORT DE PERTE OU DE VOL (ARTICLE 8.17)	42
RAPPORT D'ATTEINTE ILLICITE (ARTICLE 8.19)	42
ANNEXE C – CONDITIONS POUR FAIRE UN RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ	43
ANNEXE D – CONDITIONS DU RAPPORT D'ACCIDENT OU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES – TRANSPORT AÉRIEN.....	44
ANNEXE E – SPÉCIFICATIONS PROPRES AUX CONTENANTS.....	45

CONTENANTS – LES BOUTEILLES À GAZ ET TUBES	45
CONTENANTS – LES CITERNES AMOVIBLES TC ET LES RÉSERVOIRS RAVITAILLEURS	45
CONTENANTS – LES CITERNES MOBILES	45
CONTENANTS – LES CITERNES ROUTIÈRES.....	45
CONTENANTS – LES CONTENANTS D’UNE TONNE	45
CONTENANTS – LES GRANDS RÉCIPIENTS POUR VRAC (GRV).....	45
CONTENANTS – LES PETITS CONTENANTS	46
CONTENANTS – LES WAGONS CITERNES.....	46
ANNEXE F – TABLE DES CAUSES/TERMINOLOGIE	47
ANNEXE G – LISTE DES NUMÉROS D’URGENCE POUR AUTORITÉS LOCALES CHARGÉE DES MESURES D’INTERVENTION EN CAS D’URGENCE	49

INTRODUCTION

Ce guide s'adresse à toute personne touchant de près ou de loin au transport de marchandises dangereuses. Lors des activités reliées au transport de ces marchandises, il se peut que des incidents menant à des déversements surviennent.

Dans ces cas, la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (la « LTMD ») prévoit que quiconque a la responsabilité ou la maîtrise effective d'un contenant de marchandises dangereuses (vous, par ex. un conducteur de camion, un représentant de compagnie, un capitaine de bâtiment, un opérateur de train etc.) doit faire rapport de tout rejet réel ou appréhendé provenant de ce contenant (à la suite d'un déversement ou d'un accident par exemple) ou de toute perte ou tout vol en une quantité ou en une concentration qui est ou pourrait être supérieure à celle précisée par règlement et qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique.

Une personne peut, pendant les 6 mois suivant la date de publication du présent règlement dans la Gazette du Canada partie II, se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) tel que lu dans sa version antérieure. Lorsque les six mois se sont écoulés, tout le monde doit se conformer au règlement modifié.

Note : Ce document est rédigé à titre indicatif seulement et n'a aucune sanction officielle. Les expéditeurs, transporteurs et destinataires sont responsable de consulter le RTMD afin de connaître les exigences exactes. Si une incompatibilité existe entre ce guide et le RTMD, le RTMD à préséance.

TYPES DE RAPPORTS EXIGÉS PAR TRANSPORT CANADA

La partie 8 (exigences relatives aux rapports) du RTMD exige plusieurs types de rapport distincts. Les personnes assujetties au RTMD doivent présenter un des types de rapports ci-dessous lorsque certaines conditions sont réunies.

Ce guide [vous](#) fournit les conditions des différents types de rapport à titre indicatif. Pour déterminer si vous devez faire un rapport, veuillez consulter la Partie 8 du RTMD.

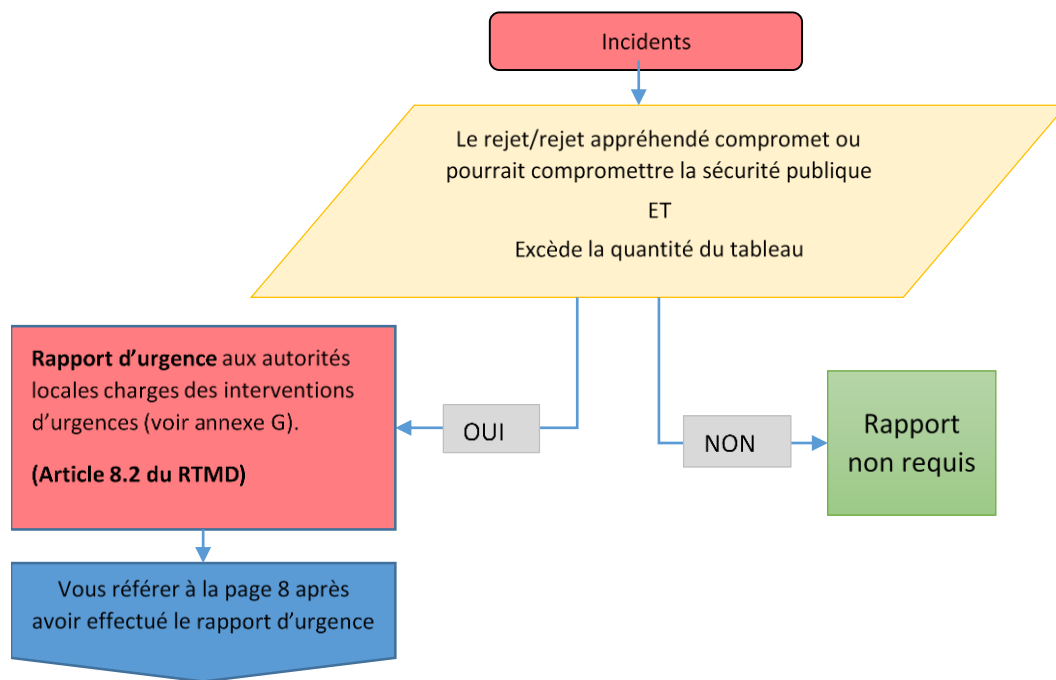
1. Rapports relatifs au transport routier, ferroviaire et maritime des marchandises dangereuses
 - a. [Rapport d'urgence – transport routier, ferroviaire ou maritime](#) (article 8.2 du RTMD)
 - b. [Rapport de rejet ou de rejet appréhendé – transport routier, ferroviaire ou maritime](#) (article 8.4 du RTMD)
 - c. [Rapport de suivi dans les 30 jours](#) (article 8.6 du RTMD)

2. Rapports relatifs au transport des marchandises dangereuses par air
 - a. [Rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses – transport aérien](#) (article 8.9 du RTMD)
 - b. [Rapport de suivi dans les 30 jours](#) (article 8.11 du RTMD)
 - c. [Rapport relatif aux marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées](#) (article 8.14 du RTMD)

3. Rapports relatifs à la sûreté – Tout les modes de transport
 - a. [Rapport de perte ou de vol](#) (article 8.16 du RTMD)
 - b. [Rapport d'atteinte illicite](#) (article 8.18 du RTMD)

DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT D'URGENCE - TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME PAR TÉLÉPHONE?

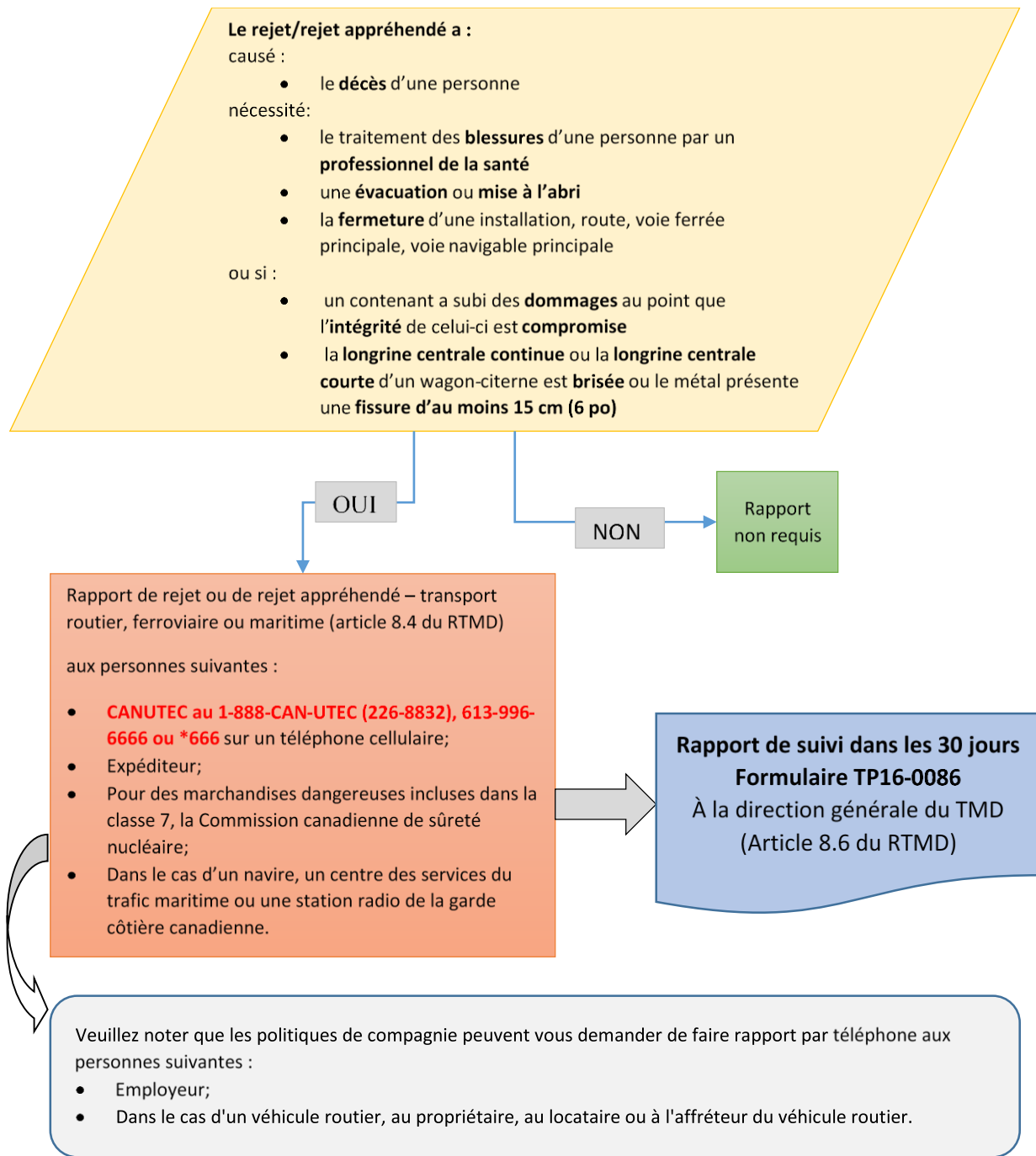
L'organigramme ci-dessous devrait [vous](#) aider à répondre à cette question (Article 8.2 du RTMD). Vous trouverez la liste des autorités locales chargée des mesures d'intervention en cas d'urgence à l'[ANNEXE G](#). Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe A](#) (article 8.3 du RTMD).



Classe	Groupe d'emballage ou catégorie	Quantité
1	II	Toute quantité
2	Sans objet	Toute quantité
3, 4, 5, 6.1 ou 8	I ou II	Toute quantité
3, 4, 5, 6.1 ou 8	III	30 L ou 30 kg
6.2	A ou B	Toute quantité
7	Sans objet	Intensité de rayonnement ionisant supérieure à celle prévue à l'article 39 du « Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015) ».
9	II ou III, ou sans groupe d'emballage	30 L ou 30 kg

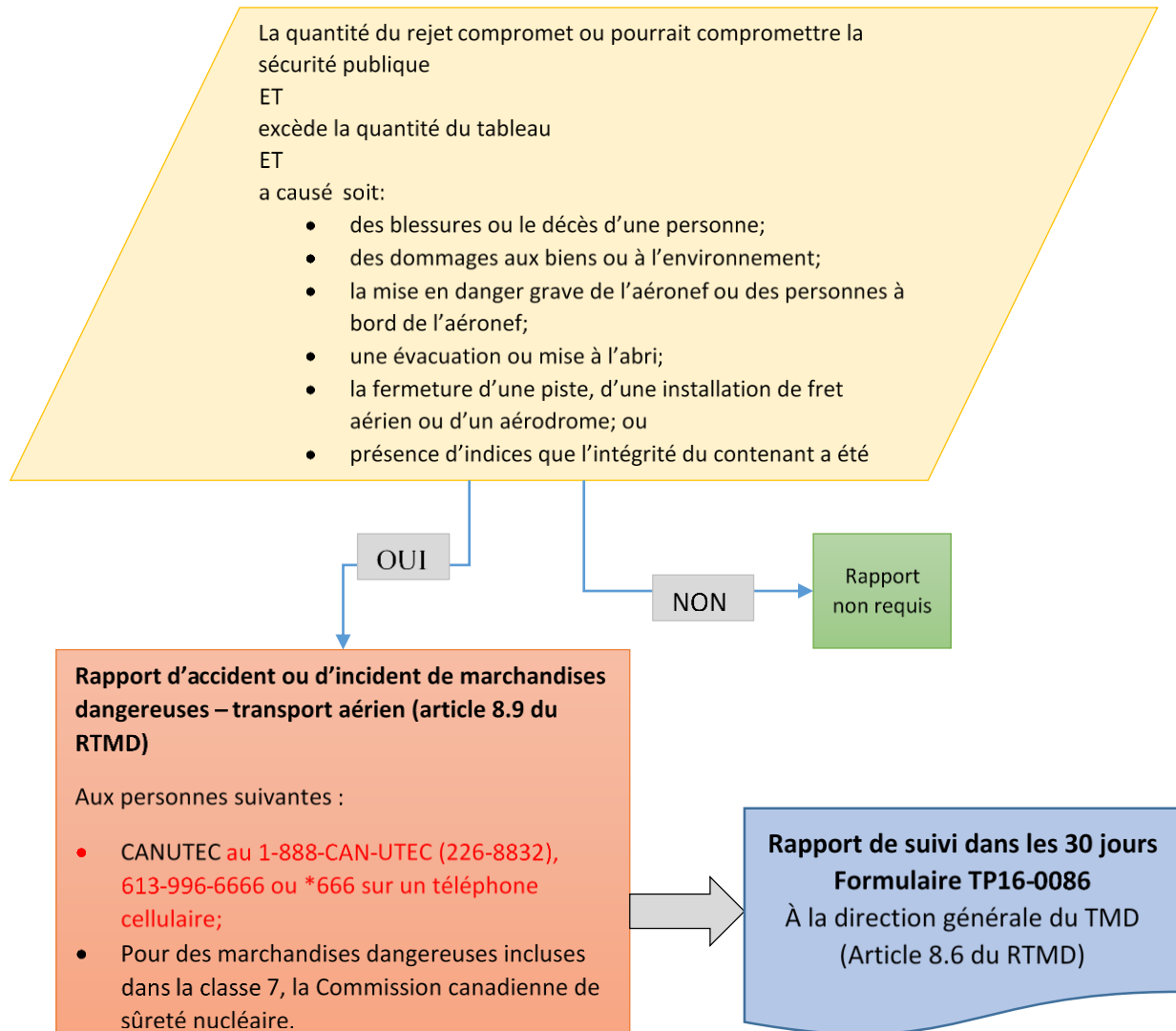
QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME PAR TÉLÉPHONE?

L'organigramme ci-dessous devrait [vous](#) aider à répondre à cette question (Article 8.4 du RTMD). Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe A](#) (article 8.5 du RTMD).



DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT PAR TÉLÉPHONE – TRANSPORT AÉRIEN?

L'organigramme ci-dessous devrait [vous](#) aider à répondre à cette question (Article 8.9 du RTMD). Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe A](#) (article 8.10 du RTMD).



Tableau

Classe	Quantité
1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 ou 9	Toute quantité
7	Intensité de rayonnement ionisant supérieure à celle prévue à l'article 39 du « Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires ».

DOIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES?

L'organigramme ci-dessous devrait [vous](#) aider à répondre à cette question (article 8.14 du RTMD). Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe A](#) (article 8.15 du RTMD).

Découverte de marchandises dangereuses qui ne sont pas accompagnées de la documentation ou des indications de marchandises dangereuses prévues pour celles-ci dans les parties 1 à 6 et 8 des Instructions techniques de l'OACI après avoir été acceptées au transport.

Rapport relatif aux marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées (article 8.14 du RTMD)

- CANUTEC au 1-888-CAN-UTEC (226-8832), 613-996-6666 ou *666 sur un téléphone cellulaire.

QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT DE PERTE OU DE VOL (TOUS LES MODES DE TRANSPORT) PAR TÉLÉPHONE ?

Dès que possible après avoir découvert une perte ou un vol de marchandises dangereuses citées aux rubriques 1, 2 et 3 lors de leur importation, de leur présentation au transport, de leur manutention ou de leur transport, un rapport doit être fait aux personnes suivantes (article 8.16 du RTMD) :

- CANUTEC, au **1-888-CAN-UTEC (1-888-226-8832)** ou au **613-996-6666**; ou *666 sur un téléphone cellulaire;
- dans le cas des marchandises dangereuses incluses dans la **classe 1, Explosifs**, ou celles que l'on retrouve au **point 1** ci-dessous, un inspecteur de **Ressources naturelles Canada**, au **613-995-5555**;
- dans le cas des marchandises dangereuses incluses dans la **classe 7, Matières radioactives**, la **Commission canadienne de sûreté nucléaire**;

1. Toute quantité de l'une de ces marchandises dangereuses :

- UN1261, NITROMÉTHANE,
- UN1357, NITRATE D'URÉE HUMIDIFIÉ avec au moins 20 % (masse) d'eau,
- UN1485, CHLORATE DE POTASSIUM,
- UN1486, NITRATE DE POTASSIUM,
- UN1487, NITRATE DE POTASSIUM ET NITRITE DE SODIUM EN MÉLANGE,
- UN1489, PERCHLORATE DE POTASSIUM,
- UN1495, CHLORATE DE SODIUM,
- UN1498, NITRATE DE SODIUM,
- UN1499, NITRATE DE SODIUM ET NITRATE DE POTASSIUM EN MÉLANGE,
- UN1511, URÉE-PEROXYDE D'HYDROGÈNE,
- UN1796, ACIDE SULFONITRIQUE ou ACIDE MIXTE contenant plus de 50 % d'acide nitrique,
- UN1826, ACIDE SULFONITRIQUE RÉSIDUAIRE ou ACIDE MIXTE RÉSIDUAIRE contenant au plus 50 % d'acide nitrique,
- UN1942, NITRATE D'AMMONIUM contenant au plus 0,2 % de matières combustibles, y compris les matières organiques exprimées en équivalent carbone, à l'exclusion de toute autre matière,
- UN2014, PEROXYDE D'HYDROGÈNE EN SOLUTION AQUEUSE contenant au moins 20 % mais au maximum 60 % de peroxyde d'hydrogène (stabilisée selon les besoins),
- UN2015, PEROXYDE D'HYDROGÈNE EN SOLUTION AQUEUSE STABILISÉE contenant plus de 60 % de peroxyde d'hydrogène, ou PEROXYDE D'HYDROGÈNE STABILISÉ,
- UN2031, ACIDE NITRIQUE, à l'exclusion de l'acide nitrique fumant rouge,
- UN2032, ACIDE NITRIQUE FUMANT ROUGE,
- UN3149, PEROXYDE D'HYDROGÈNE ET ACIDE PEROXYACÉTIQUE EN MÉLANGE STABILISÉ avec acide(s), eau et au plus 5 % d'acide peroxyacétique,
- UN3370, NITRATE D'URÉE HUMIDIFIÉ avec au moins 10 % (masse) d'eau;

2. **Toute quantité** de marchandises dangereuses incluses dans les classes primaires et subsidiaires suivantes :
 - explosifs inclus dans les classes 1.1, 1.2 ou 1.3,
 - gaz toxiques inclus dans la classe 2.3,
 - peroxydes organiques inclus dans la classe 5.2, du type B, liquide ou solide, avec régulation de température,
 - matières toxiques incluses dans la classe 6.1 et dans le groupe d'emballage I,
 - matières infectieuses incluses dans la classe 6.2,
 - matières radioactives incluses dans la classe 7;

3. **450 kg ou plus** (masse brute) de marchandises dangereuses incluses dans les classes primaires et subsidiaires suivantes :
 - explosifs inclus dans les classes 1.4 (à l'exception de 1.4S), 1.5 ou 1.6,
 - gaz inflammables inclus dans la classe 2.1,
 - liquides inflammables inclus dans la classe 3,
 - matières explosives désensibilisées incluses dans les classes 3 ou 4.1,
 - matières sujettes à l'inflammation spontanée, solides ou liquides pyrophoriques, incluses dans la classe 4.2 et dans les groupes d'emballage I ou II,
 - matières hydroréactives incluses dans la classe 4.3 et dans les groupes d'emballage I ou II,
 - matières comburantes incluses dans la classe 5.1 et dans les groupes d'emballage I ou II,
 - matières corrosives incluses dans la classe 8 et dans les groupes d'emballage I ou II.

Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe B](#) (article 8.17 du RTMD).

QUAND DEVRAIS-JE FAIRE UN RAPPORT D'ATTEINTE ILLICITE (TOUS LES MODES DE TRANSPORT) PAR TÉLÉPHONE?

Dès que possible après avoir découvert une atteinte illicite aux marchandises dangereuses citées à la rubrique 1 lors de leur importation, de leur présentation au transport, de leur manutention ou de leur transport, un rapport doit être fait aux personnes suivantes (article 8.18 du RTMD):

- CANUTEC, au **1-888-CAN-UTEC (1-888-226-8832)** ou au **613-996-6666**; ou *666 sur un téléphone cellulaire
- dans le cas des marchandises dangereuses incluses dans la **classe 1, Explosifs** inclus dans les classes 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, (excepté 1.4S), 1.5 ou 1.6, ou celles que l'on retrouve au **point 1** ci-dessous, un inspecteur de **Ressources naturelles Canada, au 613-995-5555**;
- dans le cas des marchandises dangereuses incluses dans la **classe 7, Matières radioactives**, la **Commission canadienne de sûreté nucléaire**;
 1. L'une de ces marchandises dangereuses :
 - UN1261, NITROMÉTHANE,
 - UN1357, NITRATE D'URÉE HUMIDIFIÉ avec au moins 20 % (masse) d'eau,
 - UN1485, CHLORATE DE POTASSIUM,
 - UN1486, NITRATE DE POTASSIUM,
 - UN1487, NITRATE DE POTASSIUM ET NITRITE DE SODIUM EN MÉLANGE,
 - UN1489, PERCHLORATE DE POTASSIUM,
 - UN1495, CHLORATE DE SODIUM,
 - UN1498, NITRATE DE SODIUM,
 - UN1499, NITRATE DE SODIUM ET NITRATE DE POTASSIUM EN MÉLANGE,
 - UN1511, URÉE-PEROXYDE D'HYDROGÈNE,
 - UN1796, ACIDE SULFONITRIQUE ou ACIDE MIXTE contenant plus de 50 % d'acide nitrique,
 - UN1826, ACIDE SULFONITRIQUE RÉSIDUAIRE ou ACIDE MIXTE RÉSIDUAIRE contenant au plus 50 % d'acide nitrique,
 - UN1942, NITRATE D'AMMONIUM contenant au plus 0,2 % de matières combustibles, y compris les matières organiques exprimées en équivalent carbone, à l'exclusion de toute autre matière,
 - UN2014, PEROXYDE D'HYDROGÈNE EN SOLUTION AQUEUSE contenant au moins 20 % mais au maximum 60 % de peroxyde d'hydrogène (stabilisée selon les besoins),
 - UN2015, PEROXYDE D'HYDROGÈNE EN SOLUTION AQUEUSE STABILISÉE contenant plus de 60 % de peroxyde d'hydrogène, ou PEROXYDE D'HYDROGÈNE STABILISÉ,
 - UN2031, ACIDE NITRIQUE, à l'exclusion de l'acide nitrique fumant rouge,
 - UN2032, ACIDE NITRIQUE FUMANT ROUGE,
 - UN3149, PEROXYDE D'HYDROGÈNE ET ACIDE PEROXYACÉTIQUE EN MÉLANGE STABILISÉ avec acide(s), eau et au plus 5 % d'acide peroxyacétique,
 - UN3370, NITRATE D'URÉE HUMIDIFIÉ avec au moins 10 % (masse) d'eau.

Pour une liste des renseignements à fournir, voir l'[annexe B](#) (article 8.19 du RTMD).

APERÇU

POURQUOI UTILISER CE GUIDE

Ce guide vise à [vous](#) familiariser avec les exigences relatives aux rapports et pour aider à la préparation du rapport de suivi dans les 30 jours lorsque la personne devant faire rapport désire utiliser le formulaire de rapport d'incident mettant en cause le transport de marchandises dangereuses (formulaire).

Veillez noter : Bien que le rapport de suivi dans les 30 jours soit requis par le RTMD, l'utilisation du formulaire demeure volontaire. Nous avons créé ce formulaire afin de vous aider à remplir les exigences de rapport de suivi dans les 30 jours. Il fournit un espace pour tous les renseignements requis par le RTMD aux articles 8.7 et 8.12. Le formulaire et le guide vous proposent également des espaces pour fournir des informations qui serviront à Transports Canada à des fins de recherche et d'évaluation. Le guide vous indique clairement lorsque des renseignements sont à fournir de façon volontaire.

Rappelez-vous : Ce document est rédigé à titre indicatif seulement et il n'a aucune sanction officielle. Les expéditeurs, transporteurs et destinataires sont responsables de consulter le RTMD afin de connaître les exigences exactes. Si une incompatibilité existe entre ce guide et le RTMD, le RTMD à préséance.

RÉFLEXION DU FORMULAIRE

Le formulaire est un document facile à remplir, ce guide en suit le format afin de faciliter l'accès aux sections sur lesquelles vous pourriez avoir besoin de conseils.

Nous vous suggérons fortement de lire la section [« Comprendre la Partie 8, exigences de rapport du RTMD »](#) afin de comprendre les définitions et différentes notions de base requises pour remplir le formulaire.

FOURNIR DES RESSOURCES

Tout au long du guide, nous donnons des renseignements pour bien remplir le formulaire. Chaque section inclus également un lien vers :

- l'article pertinent du RTMD;
- toute autre information et ressource.

COMPRENDRE LA PARTIE 8, EXIGENCES DE RAPPORT DU RTMD

Avant de commencer à remplir le formulaire, nous [vous](#) suggérons de vous familiariser avec :

- les termes les plus souvent utilisés lors du rapport d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses;
- les différentes notions importantes pour bien comprendre la Partie 8, exigences de rapport du RTMD.

La **définition officielle** de la plupart de ces termes se retrouve dans le RTMD à [l'article 1.4](#), ou encore dans la [Loi TMD](#) qui, tous deux, ont force de loi. Les mots non-définis s'entendent au sens commun du dictionnaire.

Qu'est-ce qu'un **aérodrome**?

L'outil de référence en ligne « Termium plus » définit un [aérodrome](#) comme:

Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface. [Définition uniformisée par l'OACI.]

Qu'est-ce qu'une **atteinte illicite**?

Voici quelques exemples pouvant être considérés comme une atteinte illicite :

- La soupape d'un cylindre a volontairement été endommagée ou altérée.
- Les marchandises dangereuses contenues dans le contenant sont différentes des indications de danger affichées sur ce dernier (ammoniac dans une bouteille pour propane en vue de la synthèse de drogues illégales).
- Le contenant a volontairement été endommagé ou altéré.
- La composition des marchandises dangereuses contenues dans un contenant a volontairement été altérée afin d'en diminuer la valeur.
- Les informations contenues dans le document d'expédition ont volontairement été altérées. Du vandalisme a été effectué sur un contenant (citerne etc.).

Qu'est-ce que CANUTEC?

CANUTEC est le Centre canadien d'urgence transport du ministère des Transports. Il relève de la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (TMD) de Transports Canada.

Dans un cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses, veuillez contacter CANUTEC au **1-888-CAN-UTEC (226-8832)**, **613-996-6666** ou ***666** sur un téléphone cellulaire. Les conseillers en intervention d'urgence de CANUTEC fournissent des conseils immédiats par téléphone au sujet des mesures à prendre et à éviter en cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses. Ils peuvent également transmettre des informations techniques aux autorités locales chargées des mesures d'intervention en cas d'urgence par courriel ou par fax au cours d'un incident.

Qu'est-ce qu'un contenant?

La définition suivante se retrouve dans le [RTMD](#) :

*Emballage, conteneur ou toute partie d'un **moyen de transport** pouvant servir à contenir des marchandises.*

Pour de plus amples renseignements concernant les contenants, veuillez consulter la Partie 5 du RTMD (à force de loi) et visiter la section [contenants](#) du site Web du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Qu'est-ce qu'un expéditeur?

La définition suivante se retrouve dans le [RTMD](#) :

*La **personne** au Canada 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, à la possession de *marchandises dangereuses* immédiatement avant qu'elles soient **en transport.**

Une personne peut être à la fois l'expéditeur et le transporteur d'un même envoi, par exemple, si un fabricant transporte des marchandises dangereuses qu'il a aussi fabriquées.

Qu'est-ce qu'on entend par **fermeture**?

Route

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une fermeture de route s'entend comme tout changement au patron de circulation d'une voie carrossable, qu'elle soit privée ou publique, incluant sa fermeture **complète ou partielle**. Peu importe si la fermeture est causée par le rejet de marchandises dangereuses ou le transfert de marchandises dangereuses en cas de rejet appréhendé.

Par exemple :

- Un rejet se produit sur l'autoroute 417 direction Ouest et seulement une voie sur deux est fermée temporairement tandis que les deux voies direction Est sont toujours ouvertes à la circulation.
- Un camion-citerne se renverse sur le côté dans un fossé sur une route de campagne et on procède au transfert des marchandises dangereuses dans un second camion-citerne. On isole les camions-citernes avec des cônes de circulation et on maintient la circulation ouverte par alternance.
- Un train déraile et un rejet survient sur la ligne de chemin de fer située près d'une route. On ferme la route en prévention, le temps de sécuriser le périmètre devant être nettoyé.

Installation

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une fermeture d'installation inclut la fermeture **complète ou partielle** de toute installation où des marchandises dangereuses sont manutentionnées.

Par exemple :

- Un rejet se produit au quai de chargement N° 10 d'une usine, ce quai de chargement est fermé pour la journée pour nettoyage, mais les autres départements de l'usine continuent leurs activités.
- Un déraillement se produit dans la cours d'une usine et on ferme la ligne de chemin de fer pour quelques heures le temps de transférer le chargement dans un autre wagon-citerne et de remettre le premier sur les rails.

Voie navigable

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une fermeture de voie navigable inclut la fermeture **complète ou partielle** de voie navigable où sont transportées des marchandises dangereuses.

Ligne de chemin de fer

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une ligne de chemin de fer est considérée comme fermée lorsque la circulation y est impossible pendant tout laps de temps (que ce soit pour quelques minutes, quelques heures ou quelques jours) et est causée par un rejet ou un rejet appréhendé de marchandises dangereuses.

Par exemple :

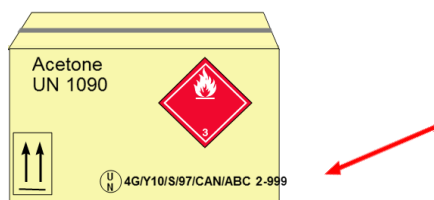
- Un train transportant des marchandises dangereuses déraile sur la ligne de chemin de fer principale causant un rejet suite aux dommages sur l'un des wagons-citernes rendant celle-ci inutilisable le temps d'effectuer le nettoyage du site.
- Un camion-citerne transportant des marchandises dangereuses est impliqué dans une collision à un passage à niveau, les voies de transports sont bloquées le temps du nettoyage du site.

Qu'est-ce qu'une indication de conformité?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#) :

Tout symbole, dispositif, signe, étiquette, plaque, lettre, mot, chiffre ou abréviation, ou toute combinaison de ces éléments, à apposer sur des contenants utilisés pour l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses — ou destinés à de tels usages — pour indiquer la conformité à une norme de sécurité réglementaire.

Par exemple :



Qu'est-ce qu'une indication de marchandises dangereuses?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#) :

Tout symbole, dispositif, signe, étiquette, plaque, lettre, mot, chiffre ou abréviation, ou toute combinaison de ces éléments, à apposer sur des marchandises dangereuses, ou sur des contenants ou moyens de transport utilisés pour l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses pour indiquer la présence ou la nature d'un danger.

Par exemple :

- la plaque indiquant la classe primaire et le numéro UN de l'essence.



Qu'est-ce qu'une **installation**

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une installation est un bâtiment permanent ou temporaire, ou une partie de bâtiment, utilisé pour la manutention de marchandises dangereuses.

Qu'est-ce qu'une **installation de fret aérien**?

Une installation de fret aérien est une installation utilisée pour recevoir ou transférer du fret transporté ou devant être transporté par un aéronef.

Qu'est-ce que la **manutention**?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#):

*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 présente définition.*

Qu'est-ce qu'une **marchandise dangereuse**?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#) :

*Produits, substances ou organismes appartenant, en raison de leur nature ou en vertu des règlements, aux **classes** figurant à l'annexe de la **Loi**.*

Annexe de la Loi

Classe 1

Explosifs, y compris les autres matières assimilées à ceux-ci par la « Loi sur les explosifs ».

Classe 2

Gaz comprimés, liquéfiés, dissous sous pression ou liquéfiés à très basse température.

Classe 3

Liquides inflammables et combustibles.

Classe 4

Solides inflammables; substances sujettes à l'inflammation spontanée; substances qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.

Classe 5

Substances comburantes; peroxydes organiques.

Classe 6

Substances toxiques et substances infectieuses.

Classe 7

Substances nucléaires — au sens de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires — qui sont radioactives.

Classe 8

Substances corrosives

Classe 9

Produits, substances ou organismes dont la manutention ou le transport présentent, selon le gouverneur en conseil, des risques de dommages corporels ou matériels ou de dommages à l'environnement et qui sont inclus par règlement dans la présente classe. Dans le présent règlement, l'expression « Classe 7, Matières radioactives » est utilisée en lieu et place de celle qui est mentionnée à l'annexe de la Loi « Classe 7, Substances nucléaires — au sens de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires — qui sont radioactives. Ainsi, le présent règlement est plus facilement lisible à l'égard des documents internationaux qui y sont incorporés par renvoi.

Qu'est-ce qu'une marchandise dangereuse **non déclarée** ou **mal déclarée**?

Dans le cadre du transport des marchandises dangereuses, une marchandise dangereuse mal déclarée ou non déclarée s'entend comme une marchandise dangereuse dont les indications de danger sur le contenant sont erronées ou absentes ou une marchandise dangereuse non identifiée conformément au règlement sur le document d'expédition. Pour le transport aérien, seules les marchandises ayant été acceptées par le transporteur aérien doivent être rapportées.

Par exemple :

Envoi non déclaré :

- Du fixatif à cheveux en aérosol ou du parfum dans un « coli réconfort ».
- Une boîte de 16 bombes aérosol de peinture d'un marchand à un autre.

Envoi mal déclaré :

- Un envoi contenant un chargeur de pile et des piles de lithium comme UN3481, PILES AU LITHIUM IONIQUE EMBALLÉES AVEC UN ÉQUIPEMENT au lieu de UN3480, PILES AU LITHIUM IONIQUE.
- Les renseignements identifiant la marchandise dangereuse soit sur le document d'expédition ou les indications de danger sur le contenant ont volontairement été altérés.

Qu'est-ce qu'un **moyen de transport**?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#) :

*Tout engin utilisé ou utilisable pour le transport des **personnes** ou des marchandises. Sont inclus dans la présente définition les engins se déplaçant sur terre, dans les airs, sur ou dans l'eau, ainsi que les canalisations.*

Qu'est-ce qu'une **piste**?

Une piste est une aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs.

Qu'est-ce qu'un **PIU**?

La définition suivante se retrouve dans le [RTMD](#) :

*Plan qui indique les mesures à prendre en cas d'accident mettant en cause certaines **marchandises dangereuses** et qui est conforme à la partie 7, Plan d'intervention d'urgence.*

Qui doit faire un rapport (c.-à-d. vous)

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (la « LTMD ») prévoit que quiconque a la responsabilité ou la maîtrise effective d'un contenant de marchandises dangereuses (par ex. un conducteur de camion, un représentant de compagnie, un capitaine de bâtiment, un opérateur de train etc.) doit faire rapport de tout rejet réel ou appréhendé provenant de ce contenant (à la suite d'un déversement ou d'un accident par exemple) ou de toute perte ou tout vol en une quantité ou en une concentration qui est ou pourrait être supérieure à celle précisée par règlement et qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité publique.

Qu'est-ce qu'un rejet?

La définition suivante se retrouve dans la [Loi TMD](#) :

*Tout dégagement ou explosion de **marchandises dangereuses** ou de substances en émanant, ou toute émission d'un rayonnement ionisant d'une intensité supérieure à celle établie en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires, qui provient d'un **contenant** utilisé pour la manutention ou le transport de telles marchandises.*

Toute émanation de fumée et de gaz provenant de piles au lithium constitue un rejet.

Par exemple :

- Une citerne a été transpercée lors d'un accident et il s'en écoule un filet d'essence.
- Une éprouvette contenant des matières infectieuses a éclaté en tombant sur le sol lors de la préparation au transport.
- Une palette contenant des piles au lithium endommagées émet de l'hydrogène et prend feu.
- Des gaz mettent en danger la sécurité du public pendant la mise à l'air libre du contenant.

Qu'est-ce qu'un rejet **appréhendé**?

Un rejet appréhendé est une expression qui indique, par exemple :

- a) qu'un incident a eu lieu et qu'il sera vraisemblablement nécessaire de transférer les marchandises dangereuses dans un autre contenant;
- b) qu'un contenant a subi des dommages au point que l'intégrité de celui-ci est compromise et qui pourraient entraîner un rejet de marchandises dangereuses;
- c) qu'un contenant est perdu dans les eaux navigables.

Par exemple :

- Un paquet contenant des piles au lithium avec des indications de surchauffe.
- Un wagon-citerne dont l'un des côtés a été renforcé.
- Une valve endommagée sur une bouteille à gaz.
- L'emballage extérieur endommagé d'un contenant de matières infectieuses.
- Les vagues déferlant sur le pont ont emporté à la mer un contenant pendant une tempête.

RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS

QUAND DOIS-JE EFFECTUER LE RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS PAR ÉCRIT?

Lorsque la personne ayant la responsabilité ou la maîtrise effective d'un contenant de marchandises dangereuses ou sa compagnie :

- Était dans l'obligation d'effectuer un rapport de rejet, ou un rapport de rejet appréhendé– transport routier, ferroviaire ou maritime par téléphone (Voir section « [Dois-je faire un rapport?](#) »).
- A dû effectuer un rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses– transport aérien (Voir section « [Dois-je faire un rapport?](#) »).
- Devait ajouter ou apporter des modifications au rapport de suivi dans les 30 jours.

QUI DEVRAIT EFFECTUER LE RAPPORT DE SUIVI DANS LES 30 JOURS?

La personne qui a fait le rapport visé aux articles 8.4 et 8.9 (ou son employeur) doit compléter le rapport de suivi dans les 30 jours et le soumettre par écrit au directeur général de la direction générale du TMD dans les 30 jours suivant la date du rapport de rejet, du rapport de rejet appréhendé ou du rapport d'accident ou d'incident de marchandises dangereuses par air. Le rapport de suivi dans les 30 jours peut être envoyé par la poste, par télécopieur ou par courriel aux coordonnées suivantes :

Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 9e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : dor-rcd@tc.gc.ca

FORMULAIRE (TP16-0086) – RÉPARTITION DÉTAILLÉE DE CHAQUE SECTION

Les sections suivantes [vous](#) fournissent des renseignements et des exemples pour vous aider à remplir le formulaire. Si, toutefois, vous avez des questions sur ce que vous devez indiquer dans le formulaire, veuillez envoyer un courriel à notre équipe de l'analyse de la sécurité du TMD à l'adresse rdc@tc.gc.ca.

Note : Tous les renseignements à fournir dans le rapport de suivi dans les 30 jours sont énumérés aux articles 8.7 et 8.12 du RTMD. Bien que le rapport de suivi dans les 30 jours soit exigé par le RTMD, l'utilisation du formulaire est volontaire.

PARTIE I – TYPE DE RAPPORT

ENCADRÉ 1 – INDIQUEZ LE TYPE DE RAPPORT (COCHEZ L'UNE DES CASES) (RTMD 8.7r) ET 8.12p))

Case a) [Rejet](#) – Transport routier, ferroviaire ou maritime

S'il s'agit de votre première présentation, d'une mise à jour ou d'une modification d'un rapport de suivi dans les 30 jours d'un RR, cochez la case « a ».

Case b) [Rejet appréhendé](#) – Transport routier, ferroviaire ou maritime

S'il s'agit de votre première présentation, d'une mise à jour ou d'une modification d'un rapport de suivi dans les 30 jours d'un rapport de RRA, cochez la case « b ».

Case c) **Rapport d'accident ou d'incident – Air**

S'il s'agit de votre première présentation ou d'une mise à jour ou d'une modification d'un rapport de suivi dans les 30 jours d'un RAIA de marchandises dangereuses transportées par un aéronef, dans un aéroport ou une installation de fret aérien, cochez la case « c ».

Date

Veuillez inscrire la date du rapport de rejet, rapport de rejet appréhendé ou rapport d'accident ou d'incident – air dans le format suivant : ANNÉE-MOIS-JOUR.

[Par exemple](#)

Vous devez inscrire le 2 janvier 2016 comme ceci : 2016-01-02.

PARTIE II – COORDONNÉES

ENCADRÉ 2 – LES NOMS ET COORDONNÉES DE LA PERSONNE QUI REMPLIT LE RAPPORT (RTMD 8.7a) et 8.12a))

Dans la rangée supérieure du deuxième encadré, choisir votre rôle ou celui de votre organisation dans l'envoi des marchandises dangereuses.

Note : [Vous](#) pouvez être à la fois l'expéditeur, le destinataire et le transporteur/exploitant de l'aéronef.

N'oubliez pas que dans le cycle de transport :

L'expéditeur* est la personne qui manipule ou demande le transport d'une marchandise dangereuse.

Le destinataire* est la personne qui doit recevoir les marchandises dangereuses pour lesquelles l'expéditeur a demandé le transport.

Le transporteur* est la personne ou l'entreprise qui accepte la possession de la marchandise dangereuse, qui la manipule et la transporte à partir de l'expéditeur (personne qui a demandé le transport) vers le destinataire (personne qui recevra la marchandise).

L'exploitant de l'aéronef* est le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne l'autorisant à exploiter un service aérien commercial.

Assurez-vous de fournir des coordonnées exactes afin que l'on puisse communiquer avec vous si des précisions sont nécessaires. **Veillez inscrire votre adresse électronique.**

** Cette définition est fournie à titre indicatif seulement; voir la définition officielle à l'article 1.4 du RTMD.*

ENCADRÉ 3 – LES NOMS ET COORDONNÉES DE L'EXPÉDITEUR, DU DESTINATAIRE ET DU TRANSPORTEUR/EXPLOITANT DE L'AÉRONEF (RTMD 8.7b) et 8.12B))

Bien qu'il soit possible qu'un seul ou tous ces champs indiquent la même personne qu'à l'encadré 2, veuillez les remplir en détail.

Les renseignements sur les diverses parties concernées dans l'envoi de marchandises dangereuses aident nos analystes à comprendre la manière dont les marchandises dangereuses ont été transportées, et nous permettent de communiquer avec chaque partie pour obtenir d'autres précisions et renseignements au besoin.

PARTIE III – RENSEIGNEMENTS SUR L'INCIDENT

ENCADRÉ 4 – HEURE ET DATE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7c), 8.7d), 8.12c) et 8.12d))

Le règlement exige dans le cas d'un rejet ou de rejet appréhendé de marchandises dangereuses, la date et l'heure du rejet. Nous reconnaissons que certains incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ne sont découverts *qu'après* qu'ils soient survenus. Dans ces cas veuillez prendre toutes les mesures nécessaires pour identifier la date et l'heure au meilleur de votre connaissance.

Par exemple

- Une citerne transportant un liquide inflammable de classe 3, a fui pendant un trajet ayant commencé à 8 h et pris fin vers 13 h.
- Un wagon citerne transportant un liquide corrosif a quitté une installation à 14 h le 22 juillet et est arrivée le 23 juillet à 00 h 05 vidée de son contenu dû à une défaillance d'une valve.

Dans le cas d'un rejet appréhendé, fournir la date et l'heure de l'incident ayant mené au rejet appréhendé. Veuillez inscrire les dates dans le format suivant : ANNÉE-MOIS-JOUR.

Par exemple

Vous devez inscrire le 2 janvier 2016 comme ceci : 2016-01-02.

Nous vous demandons également d'inscrire l'heure (ou la période) de l'endroit où l'incident a eu lieu selon le système horaire de 24 heures et d'indiquer le fuseau horaire.

Par exemple

- Si une boîte de flacons contenant une matière infectieuse de classe 6.2 est tombée et a entraîné le rejet de sa matière pendant le chargement à 21 h dans une installation localisée à Montréal en hiver, vous devrez l'inscrire comme ayant eu lieu à 2100 h HNE.
- Si l'on constate à 14h qu'une citerne transportant un liquide inflammable de classe 3, a fui pendant un trajet, entre Winnipeg et Sandy Lake en juillet, vous inscririez cet incident comme ayant eu lieu 1400 h HAC.

ENCADRÉ 5 – EMPLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7c), 8.7d), 8.12c) et 8.12d))

Position GPS

Fournir la position en coordonnées latitudinales et longitudinales, un quadrillage de référence militaire à au moins 8 chiffres, qui comprend la désignation de la zone du quadrillage est aussi accepté. .

Par exemple

Un incident ayant eu lieu au 330 rue Sparks, à Ottawa, en Ontario, aurait :

- les coordonnées latitudinales et longitudinales GPS de (31.399305, -85.93379);
- ou un quadrillage de référence militaire de 18TVR 4484 2976.

Conseil

Si vous n'avez pas accès à cette information, vous pouvez utiliser des outils gratuits en ligne tels que Google Earth pour trouver la position GPS en latitude et en longitude. Vous pouvez obtenir un tutoriel sur la manière de procéder, dans les sites Web tels que <http://www.latlong.net/>¹

Adresse*

Même si votre position GPS est un bon indicateur de l'emplacement, nous demandons également l'adresse de votre emplacement.

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

Par exemple

Si vous avez eu un déversement sur un long tronçon de route inhabitée (appelons-le chemin Nullepart), vous pouvez nous donner l'emplacement approximatif comme ceci :

23 km à l'est de Rienville, sur le chemin Nullepart, Rienville, Ontario, code postal inconnu.

¹ Transports Canada n'est pas affilié au site Web présenté. Il est fourni uniquement à titre d'exemple de services gratuits en ligne

Information sur le chemin de fer

Si vous transportiez des marchandises dangereuses par ligne de chemin de fer, assurez-vous d'inclure la borne kilométrique (ou kilométrage) et la subdivision de la voie ferrée où l'incident a eu lieu ou a été découvert.

ENCADRÉ 6 – SECTEUR GÉOGRAPHIQUE*

Veillez cocher uniquement une case. Ces renseignements nous permettent d'évaluer le type de dommages qu'il peut y avoir ou a eu lieu à la suite du déversement.

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

ENCADRÉ 7 – MODE DE TRANSPORT (RTMD 8.7e))

Cochez uniquement **une** case. Le mode de transport devrait être le type de véhicule/mode de transport avec lequel les marchandises dangereuses ont été transportées, sur lequel elles ont été chargées ou à partir duquel elles ont été déchargées.

Par exemple

Une palette placée sur un quai de chargement au cours de la nuit afin d'être chargée sur une semi-remorque le jour suivant sera tout de même considérée comme « routier ».

ENCADRÉ 8 – PRÉCISIONS SUR LE TRANSPORT MARITIME*

Si l'incident est survenu sur un navire ou autre embarcation, veuillez inscrire :

- la position exacte du navire au moment de l'incident;
- le prochain lieu d'ancrage ou d'accostage du navire.

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

ENCADRÉ 9 – PHASE DU TRANSPORT*

Veillez cocher uniquement la case qui indiquera si les marchandises dangereuses étaient en transit, chargées, déchargées ou stockées au moment de l'incident.

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

ENCADRÉ 10 – NATURE DE L'INCIDENT (RTMD 8.7k) et 8.12j))

Il est possible qu'il y ait plus d'un incident pour un même évènement. Par exemple, un wagon peut dérailler et se renverser, et pourrait avoir été frappé par un autre objet ou véhicule. Dans ce cas, vous choisiriez toutes les natures d'incidents concernées pour fournir un compte rendu exact de l'incident.

ENCADRÉ 11 – NATURE DU REJET (RTMD 8.7k), 8.7l), et 8.12j) et 8.12k))

Le RTMD demande de spécifier si il y a eu une explosion ou un incendie. Nous reconnaissons qu'il peut y avoir plusieurs formes de rejet au cours d'un même incident.

Par exemple :

Le wagon qui s'est renversé après le déraillement peut avoir entraîné un déversement, s'être enflammé et avoir explosé peu après.

Vous pouvez également utiliser cet encadré pour indiquer que votre rapport était fondé sur un rejet appréhendé, ce qui signifie que vous estimiez **à ce moment** qu'un rejet de marchandises dangereuses était imminent.

Note : Le rapport de rejet et le rapport de suivi seraient tout de même requis.

Pour obtenir une définition de rejet, veuillez consulter la section « [Comprendre la partie 8, exigences de rapport du RTMD](#) » ou encore [l'article 1.4](#) du RTMD.

ENCADRÉ 12 – INFORMATIONS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (RTMD 8.7f), 8.7g), 8.7h) 8.12e), 8.12f) et 8.12g))

Selon la [Partie 3 du RTMD](#), tous les envois de marchandises dangereuses DOIVENT être accompagnés des documents d'expédition appropriés. Vous pouvez utiliser ces documents et les renseignements présentés à [l'annexe 1](#) du RTMD pour remplir l'encadré.

Inscrivez toutes les marchandises dangereuses ayant été rejetées ou celles concernées par un rejet appréhendé.

Vous pouvez joindre d'autres feuilles au formulaire si vous avez besoin d'espace supplémentaire. N'oubliez pas d'inclure le groupe d'emballage ou la catégorie de l'envoi en question en consultant [l'annexe 1](#) du RTMD si nécessaire.

ENCADRÉ 13 – CONTENANTS (RTMD 8.7g), 8.7i), et 8.12h))

Veillez consulter la définition du terme « contenant » dans la section « [Comprendre la partie 8, exigences de rapport du RTMD](#) » ou encore [l'article 1.4](#) du RTMD.

[Vous](#) devez :

- Remplir chaque section de cet encadré de façon appropriée.
- Indiquer de manière précise la quantité de chaque marchandise dangereuse dans chaque contenant concerné.
- Indiquer de manière précise le type de contenant. Vous trouverez les types et les définitions à la [partie 5 du RTMD](#).
- Indiquer la masse brute/capacité pour que TC sache le niveau de remplissage du contenant à ce moment.

Vous pouvez aussi :

- Fournir les indications conformité*. Tous les conteneurs et autres contenants approuvés pour le transport de marchandises dangereuses auront une indication conformité conforme à [la partie 5 du RTMD](#).

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

Note : Ces indications ne comprennent pas les plaques sur le contenant. Elles se rapportent aux indications conformité, qui devraient être estampillées ou marquées de façon permanente sur le contenant. Nous avons joint les formulaires propres au type de contenant à [l'annexe E](#). Veuillez utiliser ces formulaires afin de vous assurer de recueillir les bonnes données et le cas échéant, présentez-les avec votre rapport.

ENCADRÉ 14 – DESCRIPTION DES DOMMAGES AUX CONTENANTS (RTMD 8.7j) et 8.12i))

Les dommages peuvent être une perforation dans la paroi d'une citerne, une détérioration du joint d'un contenant ou la rupture d'un contenant à la suite d'une explosion, pour ne nommer que quelques possibilités.

Le RTMD exige d'indiquer l'emplacement du dommage sur le contenant. Il n'existe pas de manière universelle de le faire, alors à vous de juger de la meilleure méthode.

Exemples de méthode

Si la paroi de la citerne d'un wagon-citerne a été perforée et tordue pendant une collision, indiquez l'endroit sur la paroi latérale, l'extrémité, le dessus ou le dessous par rapport à une caractéristique fixe importante du wagon-citerne. Par exemple, vous pourriez indiquer que la perforation était située à 1,4 mètre au-dessus de l'attelage de l'extrémité B, et que la déchirure s'étend sur 45 centimètres vers le haut.

Par ailleurs, si le dommage est près d'une caractéristique importante ou situé sur celle-ci, vous pouvez simplement indiquer ce point précis du contenant (p. ex., une soupape ou un attelage, etc.).

Il est essentiel que vous indiquiez de la manière la plus précise possible l'endroit où se trouve le dommage sur le contenant. Vous pourriez avoir à joindre des schémas.

ENCADRÉ 15 – COÛTS ASSOCIÉS À L'INCIDENT (RTMD 8.7s) et 8.12q))

Veillez prendre toutes les mesures nécessaires afin de fournir une estimation des coûts au meilleur de vos connaissances :

- de la perte matérielle des marchandises dangereuses;
- du dommage subi par le contenant/le transporteur;
- du dommage aux biens, peu importe le propriétaire (réparations);
- de toute activité d'intervention d'urgence;
- du nettoyage.

Le total de l'ensemble des coûts énumérés se calculera automatiquement dans le formulaire.

Indiquez tous les coûts en dollars canadiens (\$ CA).

PARTIE IV — CONSÉQUENCES

ENCADRÉ 16 – CONSÉQUENCES DE L'INCIDENT*

Veillez indiquer les types de conséquences entraînées par l'incident, cochez toutes les cases qui s'appliquent.

Des conséquences sur les **personnes** seraient la cause ou l'entraînement de blessures, de décès, d'évacuation d'un secteur ou de mise à l'abri.

Des conséquences sur les **biens** seraient la cause ou l'entraînement de dommages à la propriété ou la destruction de la propriété, quel que soit le propriétaire ou l'exploitant. Ceci s'applique également si l'incident entraîne l'évacuation d'une installation ou la fermeture d'une route, d'un cours d'eau principal ou d'un chemin de fer principal.

Des conséquences sur **l'environnement** seraient la cause ou l'entraînement de tout dommage à l'environnement et aux écosystèmes dans le secteur. Les impacts environnementaux peuvent être liés au sol, à l'air ou à l'eau.

** Ces renseignements sont demandés à des fins statistiques et de recherche ; ils ne sont pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

Par exemple

- Un déversement chimique qui s'infiltré dans l'eau souterraine qui soutient un écosystème local.
- Un panache toxique de fumée/vapeurs/émanations qui a une incidence sur la qualité de l'air ou qui endommage des plantes ou des animaux.

ENCADRÉ 17 – ÉVACUATION DES PERSONNES ET DES IMMEUBLES/MISE À L'ABRI (RTMD 8.7o) et 8.12m))

Note : Le RTMD exige le rapport du nombre de personnes évacuées ou mises à l'abri ainsi que la durée de l'évacuation ou de la mise à l'abri. Tout autre renseignement est volontaire demandé à des fins statistiques et de recherche.

S'il y a eu une évacuation à la suite de l'incident déclaré ou pendant cet incident, vous devez cocher la case OUI dans la section évacuation.

S'il y a eu une mise à l'abri à la suite de l'incident déclaré ou pendant cet incident, vous devez cocher la case OUI dans la section mise à l'abri.

Si vous avez coché OUI à l'une ou l'autre de ces options, veuillez suivre les instructions du formulaire. Nous vous demandons d'indiquer le nombre de personnes évacuées ou mises à l'abri dans quatre différentes catégories de lieux :

- Résidences privées;
- Bâtiments publics;
- Lieux de travail
- Zones publiques extérieures (parcs, etc.).

Exemple

Imaginons un contenant en flammes qui a créé un panache de fumée et forcé l'évacuation d'environ 30 acres pendant 3 heures. Sur ces 30 acres, on trouve 21 résidences, un centre communautaire, environ une douzaine de locaux commerciaux et des personnes dans les rues à proximité. Les intervenants d'urgence ont estimé qu'environ 35 personnes ont été évacuées de leur résidence, 52 personnes du centre communautaire et 216 des locaux commerciaux. Même si l'on n'est pas totalement certain, on estime que 40 personnes se trouvaient dans les rues au moment de l'évacuation.

L'incident a-t-il engendré une évacuation? Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>				
	Résidences privées	Bâtiments publics	Lieux de travail	Zones publiques (extérieures)
Personnes	35	52	216	Environ 40
Immeubles	21	1	12	S.O.

Taille de la zone d'évacuation 121 406² **Durée de l'évacuation (heures)** 3
mètres carrés :

ENCADRÉ 18 – BLESSURES ET PERTES DE VIES HUMAINES (RTMD 8.7p) et 8.12n))

Les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses sont dangereux non seulement en raison des marchandises dangereuses, mais également parce que leur rejet comporte souvent une forme d'accident qui peut être dangereux en lui-même. Pour mieux comprendre les risques du transport de marchandises dangereuses, cette section nous permet de recueillir de l'information sur les conséquences d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses sur la santé et la sécurité des humains.

Note : Le RTMD exige le rapport du nombre de décès et du nombre de personnes blessées ayant nécessité des soins médicaux immédiats par un fournisseur de soins de santé seulement. Tout autre renseignement est volontaire et demandé à des fins statistiques et de recherche.

Veillez lire attentivement la description de chaque type de blessure.

Blessure mineure

Une blessure mineure demande des premiers soins immédiats sur les lieux, mais ne demande pas un suivi immédiat à l'hôpital ou par un médecin.

Par exemple

- Une personne subit une coupure mineure n'ayant pas besoin de points de suture.
- Une personne est prise d'étourdissement suite à l'inhalation des vapeurs d'un rejet qui disparaissent lorsqu'elle s'éloigne des lieux.

² Remarque : Vous pourrez calculer la superficie en mètres carrés de la zone évacuée en utilisant un outil de conversion gratuit en ligne.

Blessure modérée

Une blessure modérée demande que le blessé se rende à l'urgence d'un hôpital ou à l'infirmierie d'une installation où on fournit des soins médicaux d'urgence, mais elle n'est pas assez grave pour justifier un séjour à l'hôpital.

Par exemple

- Après avoir subi des brûlures aux mains causées par un rejet de marchandises dangereuses qu'il devait livrer, un employé se rend à l'infirmierie de l'usine où on lui bande les mains.
- Un camionneur a perdu le contrôle de son camion-citerne et s'est infligé une coupure au front en se cognant la tête sur le pare-brise lors de l'accident. Cette coupure a nécessité une visite à l'urgence pour des points de suture et une surveillance de quelques heures.

Blessure grave

Une blessure grave demande que le blessé séjourne à l'hôpital.

Par exemple

- Une personne subit des brûlures qui nécessitent une hospitalisation de plusieurs jours suite à l'explosion d'un wagon-citerne contenant des marchandises dangereuses impliqué dans un déraillement.

Cause des blessures

Il est très important de distinguer la cause de chaque catégorie de blessures dans cette section.

Si les blessures résultent de :

- L'exposition aux marchandises dangereuses, indiquez le nombre de blessures subies attribuées aux marchandises dangereuses.
- L'incident, indiquez-le dans la rangée « attribuables à l'incident ».

Note : Afin de protéger la confidentialité des victimes, veuillez nous transmettre seulement le nombre de blessés ou de décès. Ne pas préciser les blessures ainsi que le nom ou l'identité des victimes.

ENCADRÉ 19 – FERMETURE D’INFRASTRUCTURES ET DURÉE (RTMD 8.7m) et 8.12l))

Comme les marchandises dangereuses peuvent causer un danger potentiel pour une zone plus grande que le lieu de l’incident, les autorités doivent souvent fermer et mettre en quarantaine la zone immédiatement. Cette section du formulaire nous permet de comprendre les conséquences d’un incident mettant en cause des marchandises dangereuses sur l’infrastructure environnante.

Pour remplir cette section, veuillez choisir **toutes** les options qui s’appliquent. Il est possible qu’un seul incident, quelle que soit sa gravité, entraîne la fermeture de tous les types d’infrastructures énumérées sur la liste.

Indiquez, pour chaque type d’infrastructure, le nombre d’heures pendant lesquelles elle a été fermée.

Par exemple

Une route à plusieurs kilomètres d’une ligne de chemin de fer peut être fermée quelques heures si le déversement sur cette ligne présente un danger pour la circulation sur la route. Toutefois, même si le chemin de fer peut être fermé pendant des jours, la route peut être fermée seulement quelques heures.

ENCADRÉ 20 – EMBLACEMENT GÉOGRAPHIQUE DE LA FERMETURE (RTMD 8.7n) et 8.12l))

Position GPS

Fournir la position en coordonnées latitudinales et longitudinales, un quadrillage de référence militaire à au moins 8 chiffres, qui comprend la désignation de la zone du quadrillage est aussi accepté.

Par exemple

Un incident ayant eu lieu au 330 rue Sparks, à Ottawa, en Ontario, aurait :

- les coordonnées latitudinales et longitudinales GPS de (31.399305, -85.93379);
- ou un quadrillage de référence militaire de 18TVR 4484 2976.

Note : Les cinq premières lettres et chiffres (18TVR) du quadrillage de référence militaire représentent la désignation de la zone du quadrillage.

Conseil

Si vous n'avez pas accès à cette information, vous pouvez utiliser des outils gratuits en ligne tels que Google Earth pour trouver la position GPS en latitude et en longitude. Vous pouvez obtenir un tutoriel sur la manière de procéder, dans les sites Web tels que <http://www.latlong.net/> ³

Adresse*

Même si votre position GPS est un bon indicateur de l'endroit, nous demandons également l'adresse de votre emplacement. Nous comprenons que certains incidents surviennent dans des endroits sans adresse postale fixe, alors remplissez cette section de votre mieux.

** Ce renseignement est demandé à des fins statistiques et de recherche; il n'est pas requis en vertu de la Partie 8 du RTMD.*

Par exemple

Si vous avez eu un déversement sur un long tronçon de route inhabitée (appelons-le chemin Nullepart), vous pouvez nous donner l'emplacement approximatif comme ceci :

23 km à l'est de Rienville, sur le chemin Nullepart, Rienville, Ontario, code postal inconnu.

Information sur le chemin de fer

Si vous transportiez des marchandises dangereuses par ligne de chemin de fer, assurez-vous d'inclure la borne kilométrique (ou kilométrage) et la subdivision de la voie ferrée où l'incident a eu lieu ou a été découvert.

ENCADRÉ 21 – EXIGENCES DU PIU EN VERTU DE LA PARTIE 7 DU RTMD (RTMD 8.7q) et 8.12o))

Le RTMD prévoit dans quelles circonstances un plan d'intervention d'urgence (PIU) est exigé. Certaines marchandises dangereuses sont tellement dangereuses dans certaines quantités que le RTMD exige que l'expéditeur ou le transporteur présente un plan d'intervention d'urgence approuvé qui détaille la manière dont il interviendra en cas d'urgence ou d'incident.

³ Transports Canada n'est pas affilié au site Web présenté. Il est fourni uniquement à titre d'exemple de services gratuits en ligne

TC examine chaque PIU **avant** le transport de l'envoi, et lui attribue un numéro de référence. En outre, tel qu'il est énoncé à la partie 7, certains expéditeurs et transporteurs ont les mêmes PIU conformément à une entente avec d'autres entreprises, selon le cas. C'est pourquoi il est si important de bien consigner le nom, le numéro et l'adresse du détenteur du PIU (ou propriétaire).

Si l'incident que vous déclarez touche un envoi pour lequel un PIU était exigé, cochez la case « Oui » et fournir les détails demandés.

ENCADRÉ 22 – DESCRIPTION DE L'INCIDENT (RTMD 8.7k)

Il s'agit de la section où vous devez expliquer **dans vos mots** ce qui est arrivé.

Même si vous pouvez écrire tout ce que vous voulez en joignant d'autres pages au formulaire, vous devez aborder :

- Une chronologie détaillée des événements, notamment la période menant au moment où vous avez découvert l'incident et ce qui s'est passé par la suite.
- Une description détaillée de ce que vous avez fait lorsque vous avez découvert l'incident.
- Une description détaillée de la raison pour laquelle il y a eu défaillance du contenant (rejet) ou pour laquelle vous croyez qu'il aurait pu y avoir défaillance (rejet appréhendé). **Nous vous incitions à joindre des photographies et des schémas afin de dresser un portrait d'ensemble de ce qui se passait.**
- Une description détaillée de ce que vous ou d'autres intervenants avez fait pour atténuer les effets du rejet ou du rejet appréhendé.
- Tout autre facteur contributif ou événement initiateur tel que :
 - les conditions météo,
 - l'état de la chaussée ou de la voie ferrée,
 - accident,
 - danger imminent,
 - etc.
- Une description de l'environnement physique : scolaire, résidentiel, affaire/commercial, industriel, rural, forestier.
- Une description de l'aspect de la route :
 - plat, droite, pente ou courbe (problématique du mouvement du liquide pour les camions-citernes) ;
 - intersection, entre intersections.

Bien que non requis par le RTMD, nous vous incitions à utiliser la terminologie et les codes associés présentés dans le tableau à l'[ANNEXE F](#). Si vous choisissez d'utiliser cette terminologie, n'hésitez pas à joindre une copie de la même feuille à la fin du formulaire et d'encercler les causes applicables.

Veuillez essayer d'estimer la durée du rejet et de l'incident. Il est convenable (et recommandé) de répéter l'information que vous avez déjà présentée jusqu'ici dans le formulaire.

Dans la mesure du possible, indiquez le moment précis des événements, entre autres :

- le moment du rejet;
- le moment de la découverte;
- le moment de l'arrivée du premier intervenant;
- etc.

Donner un compte rendu détaillé de vos communications avec les intervenants et votre organisation est idéal. Cette approche nous permet de comprendre la manière dont l'incident a été perçu sur le terrain.

N'oubliez pas que le plus de renseignements vous pourrez inclure dans cette section sera le mieux. **Veillez faire parvenir vos questions par courriel à l'équipe de l'analyse de la sécurité et des accidents du TMD à l'adresse dor-rcd@tc.gc.ca .**

PARTIE V – DESCRIPTION DE L'INCIDENT – AIR SEULEMENT

ENCADRÉ 23 – DESCRIPTION DE L'ITINÉRAIRE (RTMD 8.12r), 8.12s) et 8.12t))

Cette section s'applique uniquement aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses survenus pendant le transport ou la manutention avant et après le transport aérien ou toute mise en danger grave d'un aéronef ou de personnes à bord d'un aéronef. Cela comprend les installations de fret aérien, les aérodromes et les aéronefs.

Vous devez décrire en détail :

- la mise en danger grave de l'aéronef ou des personnes à bord de l'aéronef;
- les dommages aux biens ou à l'environnement;
- la route que les marchandises dangereuses devaient emprunter y compris :
 - le nom de l'exploitant de l'aéronef,
 - le nom des aérodromes tout au long de cette route,
 - toute installation de fret aérien où il devait y avoir chargement ou déchargement de l'aéronef.

ANNEXES

ANNEXE A – RENSEIGNEMENTS À INCLURE DANS LES DIFFÉRENTS RAPPORTS DE SÉCURITÉ

RAPPORT D'URGENCE – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME ARTICLE 8.3)

- Les nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique du rejet;
- Dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique de l'incident ayant mené au rejet appréhendé;
- Le mode de transport utilisé;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- La quantité de marchandises dangereuses qui se trouvaient dans le contenant avant le rejet ou le rejet appréhendé;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la quantité de celles-ci qui est estimée avoir été rejetée;
- Le cas échéant, le type d'incident ayant mené au rejet ou au rejet appréhendé, y compris une collision, un tonneau, un déraillement, un débordement, un incendie, une explosion ou un déplacement de la charge.

RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ – TRANSPORT ROUTIER, FERROVIAIRE OU MARITIME (ARTICLE 8.5)

- Les nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique du rejet;
- Dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique de l'incident ayant mené au rejet appréhendé;
- Le mode de transport utilisé;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses; g) dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la quantité de celles-ci qui est estimée avoir été rejetée;

- Le cas échéant, le type d'incident ayant mené au rejet ou au rejet appréhendé, y compris une collision, un tonneau, un déraillement, un débordement, un incendie, une explosion ou un déplacement de la charge;
- Le cas échéant, le nom et l'emplacement géographique de toute route, ligne de chemin de fer principale ou voie navigable qui a été fermée;
- Une description du contenant dans lequel se trouvent les marchandises dangereuses;
- Le cas échéant, une estimation du nombre de personnes évacuées ou mises à l'abri sur place;
- Le cas échéant, le nombre de décès et le nombre de personnes blessées ayant nécessité des soins médicaux immédiats par un fournisseur de soins de santé.

RAPPORT D'ACCIDENT OU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES – TRANSPORT AÉRIEN (ARTICLE 8.10)

- le nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique du rejet;
- Dans le cas d'un rejet appréhendé de marchandises dangereuses, la date, l'heure et l'emplacement géographique de l'incident ayant mené au rejet appréhendé;
- Le nom de l'exploitant de l'aéronef, de l'aérodrome ou de l'installation de fret aérien;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- La quantité de marchandises dangereuses qui se trouvaient dans le contenant avant le rejet ou le rejet appréhendé; dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses, la quantité de celles-ci qui est estimée avoir été rejetée;
- Le cas échéant, le type d'incident ayant mené au rejet ou au rejet appréhendé;
- Une description du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses;
- Le cas échéant, le nombre de décès et de personnes blessées;
- Le cas échéant, une estimation du nombre de personnes évacuées ou mises à l'abri sur place.

RAPPORT RELATIF AUX MARCHANDISES DANGEREUSES NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES (ARTICLE 8.15)

- Les nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Le nom de l'exploitant de l'aéronef, de l'aérodrome ou de l'installation de fret aérien;
- Les nom et coordonnées de l'expéditeur et du destinataire;
- La date de la découverte des marchandises dangereuses;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- Une description du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses;
- La masse brute ou la capacité du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses et, le cas échéant, le nombre total de contenants;
- Une description de la route par laquelle les marchandises dangereuses devaient être transportées, y compris le nom de tout aérodrome situé le long de cette route.

ANNEXE B – RENSEIGNEMENTS À INCLURE DANS LES DIFFÉRENTS RAPPORTS RELATIFS À LA SÛRETÉ

RAPPORT DE PERTE OU DE VOL (ARTICLE 8.17)

- Les nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Les nom et coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur;
- Des renseignements indiquant si les marchandises dangereuses ont été perdues ou volées;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses perdues ou volées;
- La quantité de marchandises dangereuses perdues ou volées;
- Une description du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses;
- La date, l'heure et l'emplacement géographique approximatifs de la perte ou du vol.

RAPPORT D'ATTEINTE ILLICITE (ARTICLE 8.19)

- Les nom et coordonnées de la personne qui fait le rapport;
- Les nom et coordonnées de l'expéditeur, du destinataire et du transporteur;
- Une description détaillée de l'atteinte illicite;
- L'appellation réglementaire ou le numéro UN des marchandises dangereuses;
- Une description du contenant dans lequel se trouvaient les marchandises dangereuses et le nombre de contenants;
- La date, l'heure et l'emplacement géographique approximatifs de l'atteinte illicite.

ANNEXE C – CONDITIONS POUR FAIRE UN RAPPORT DE REJET OU DE REJET APPRÉHENDÉ

8.4 Rapport de rejet ou de rejet appréhendé – transport routier, ferroviaire ou maritime

- (1)** Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui a fait le rapport d'urgence visé à l'article 8.2 doit, dès que possible après l'avoir fait, faire un rapport aux personnes énumérées au paragraphe (4).

- (2)** Sous réserve du paragraphe (3), la personne n'est pas tenue de faire le rapport visé au paragraphe (1) si le rejet ou le rejet appréhendé n'a pas entraîné l'une ou l'autre des conséquences suivantes :
 - a)** le décès d'une personne;
 - b)** des blessures à une personne qui ont nécessité des soins médicaux immédiats par un fournisseur de soins de santé;
 - c)** l'évacuation de personnes ou leur mise à l'abri sur place;
 - d)** la fermeture :
 - (i)** soit d'une installation utilisée pour le chargement ou le déchargement de marchandises dangereuses,
 - (ii)** soit d'une route, d'une ligne de chemin de fer principale ou d'une voie navigable principale.

- (3)** La personne est tenue de faire le rapport exigé au paragraphe (1) si, selon le cas :
 - a)** un contenant a subi des dommages au point que l'intégrité de celui-ci est compromise;
 - b)** la longrine centrale continue ou la longrine centrale courte d'un wagon-citerne est brisée ou le métal présente une fissure d'au moins 15 cm (6 po).

- (4)** Pour l'application du paragraphe (1), les personnes à qui un rapport doit être fait sont les suivantes :
 - a)** CANUTEC au 1-888-CAN-UTEC (1-888-226-8832) ou au 613-996-6666;
 - b)** l'expéditeur des marchandises dangereuses;
 - c)** dans le cas des marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, Matières radioactives, la Commission canadienne de sûreté nucléaire;
 - D)** dans le cas d'un navire, un centre des services du trafic maritime ou une station radio de la Garde côtière canadienne.

ANNEXE D – CONDITIONS DU RAPPORT D’ACCIDENT OU D’INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES – TRANSPORT AÉRIEN

8.9 Rapport d’accident ou d’incident de marchandises dangereuses – transport aérien

- (1) Sous réserve du paragraphe (3), toute personne tenue de faire rapport en vertu du paragraphe 18(1) de la Loi d’un rejet ou d’un rejet appréhendé de marchandises dangereuses présentées au transport, manutentionnées ou transportées à un aéroport, à une installation de fret aérien ou à bord d’un aéronef doit, dès que possible après le rejet ou le rejet appréhendé, en faire rapport si la quantité de marchandises dangereuses est ou pourrait être supérieure à celle précisée dans le tableau suivant :

Tableau

Classe	Quantité
1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 ou 9	Toute quantité
7	Intensité de rayonnement ionisant supérieure à celle prévue à l’article 39 du « Règlement sur l’emballage et le transport des substances nucléaires (2015) »

- (2) Le rapport visé au paragraphe (1) doit être fait à CANUTEC au 1-888-CAN-UTEC (1 — 888-226-8832) ou au 613-996-6666 et, dans le cas de marchandises dangereuses incluses dans la classe 7, Matières radioactives, à la Commission canadienne de sûreté nucléaire.
- (3) La personne n’est pas tenue de faire le rapport visé au paragraphe (1) si le rejet ou le rejet appréhendé n’a pas entraîné l’une ou l’autre des conséquences suivantes :
- a) le décès d’une personne ou des blessures causées à une personne;
 - b) des dommages aux biens ou à l’environnement;
 - c) des indices que l’intégrité du contenant a été compromise, y compris des indices d’incendie, de bris ou de fuite d’un fluide ou de rayonnements;
 - d) la mise en danger grave des personnes à bord d’un aéronef ou de l’aéronef lui-même;
 - e) l’évacuation de personnes ou leur mise à l’abri sur place;
 - f) la fermeture d’un aéroport, d’une installation de fret aérien ou d’une piste.

ANNEXE E – SPÉCIFICATIONS PROPRES AUX CONTENANTS

CONTENANTS – LES BOUTEILLES À GAZ ET TUBES



FRA 5f CONTENANTS
-les bouteilles à gaz e

CONTENANTS – LES CITERNES AMOVIBLES TC ET LES RÉSERVOIRS RAVITAILLEURS



FRA 5g
CONTENANTS -les cit

CONTENANTS – LES CITERNES MOBILES



FRA 5e
CONTENANTS -les cit

CONTENANTS – LES CITERNES ROUTIÈRES



FRA 5a
CONTENANTS -les cit

CONTENANTS – LES CONTENANTS D'UNE TONNE



FRA 5h
CONTENANTS- les co

CONTENANTS – LES GRANDS RÉCIPIENTS POUR VRAC (GRV)



FRA 5d
CONTENANTS -les gr

CONTENANTS – LES PETITS CONTENANTS



FRA 5c
CONTENANTS -les pe

CONTENANTS – LES WAGONS CITERNES



FRA 5b
CONTENANTS -les wē

ANNEXE F – TABLE DES CAUSES/TERMINOLOGIE

100 - MAUVAIS VIRAGE	200 - EFFONDREMENT D'UN PONT
101 - DÉFAUT DE SIGNALER	201 - OBSTACLE DANS LE CHEMIN
102 - SUIVRE DE TROP PRÈS	202 - ÉTAT DE LA ROUTE OU DE LA VOIE FERRÉE
103 - INOBSERVATION DE LA SIGNALISATION	300 - DÉBORDEMENT
104 - HEURES DE SERVICE EXCESSIVES	301 - DÉFAILLANCE DES FREINS
105 - DÉFAUT DE LAISSER LA PRIORITÉ	302 - DÉFAILLANCE DE LA DIRECTION
106 - PERSONNEL SANS FORMATION	303 - DÉFAILLANCE DE LA SUSPENSION
107 - MALADIE	305 - DÉFAILLANCE DU MOTEUR
108 - ENDORMISSEMENT DU CONDUCTEUR	306 - PANNE ÉLECTRIQUE (VÉHICULE)
109 - CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES	307 - INTERRUPTEUR DÉFECTUEUX
110 - EXCÈS DE VITESSE	308 - DÉFAILLANCE DE SIGNAUX
111 - EXCÈS DE VITESSE POUR L'ÉTAT DE LA ROUTE	309 - CREVAISON, ROUE DÉFECTUEUSE
112 - REJET INTENTIONNEL	310 - DÉFAILLANCE DE FUSÉE
113 - DÉFAUT DE SUIVRE LES PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES D'EXPÉDITION PAR AÉRONEF	400 - SURCHAUFFE DE PALIER
114 - INCOMPATIBILITÉ D'EMBALLAGE, DE MATÉRIAU	401 - DÉFAILLANCE D'ATTELAGE (VÉHICULE ROUTIER)
115 - PERTE DE MAÎTRISE	402 - DÉFAILLANCE D'ATTELAGE (VÉHICULE FERROVIAIRE)
116 - RACCORDS, SOUPAPE, COUVERCLE DE DÔME LÂCHES	501 - FATIGUE DU MÉTAL
117 - RACCORDS, SOUPAPE, COUVERCLE DE DÔME DÉFECTUEUX	502 - CORROSION
118 - CHARGEMENT, DÉCHARGEMENT, MANUTENTION INCORRECTS	503 - RÉACTION CHIMIQUE
119 - CALAGE, ARRIMAGE INCORRECTS	504 - COMBUSTION
120 - VANDALISME	505 - TEMPÉRATURE
121 - PERTE	506 - PANNE ÉLECTRIQUE (BÂTIMENT)
122 - PERTE ET RÉCUPÉRATION	507 - DOMMAGES CAUSÉS PAR L'EAU
123 - VOL	508 - PRESSION INTERNE
124 - VOL ET RÉCUPÉRATION	600 - DÉFAUT DE DÉBRANCHER LE SYSTÈME DE TRANSFERT DES TUYAUX
125 - DÉCOUVERTE	800 - AUTRE
126 - TERRORISME	900 - INCONNUE
130 - IMPRUDENCE, NÉGLIGENCE	
140 - TROP-PLEIN	
150 - COLLISION ARRIÈRE PAR UN TIERS	

- NOTE : OPÉRATIONS DE CHARGEMENT, DE DÉCHARGEMENT, DE MANUTENTION
- TROP-PLEIN : Pendant les opérations de remplissage d'une citerne, rejet du produit imputable à une erreur de calcul humaine ou à la défaillance de la soupape d'arrêt.
- DÉBORDEMENT : Rejet du produit par le couvercle du dôme d'un camion-citerne qui se trouve dans une pente.
- INITEVENT : Quelle action, inaction ou découverte a « provoqué » l'accident en premier lieu?

INITOTHER : Les « autres » déclencheurs non précisés, lorsqu'on a entré le chiffre 800.

CONTFACOR : Dans un sens général, les facteurs sous-jacents qui ont contribué à l'accident.

10 - ERREUR HUMAINE

11 - MÉCANIQUE

12 - ÉQUIPEMENT

13 - EMBALLAGE

14 - INFRASTRUCTURE

15 - FACTEUR EXTERNE

16 - INTEMPÉRIES

80 – AUTRES

ANNEXE G – LISTE DES NUMÉROS D'URGENCE POUR AUTORITÉS LOCALES CHARGÉES DES MESURES D'INTERVENTION EN CAS D'URGENCE

Province	Autorité
Alberta	911 ou la police locale et l'autorité provinciale compétente au 1-800-272-9600 ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Colombie-Britannique	911 ou la police locale et le Provincial Emergency Program au 1-800-663-3456 ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Île-du-Prince-Édouard	911 ou la police locale ou la Garde côtière canadienne au 1-800-565-1633
Manitoba	Le ministère de la Conservation au (204) 945-4888 et 911 ou la police locale ou le service des incendies local ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Nouveau-Brunswick	911 ou la police locale ou la Garde côtière canadienne au 1-800-565-1633
Nouvelle-Écosse	911 ou la police locale ou la Garde côtière canadienne au 1-800-565-1633
Ontario	911 ou la police locale ou la Garde côtière canadienne au 1-800-265-0237
Québec	911 ou la police locale ou la Garde côtière canadienne au 1-800-363-4735
Saskatchewan	La police locale ou le 1-800-667-7525 ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Terre-Neuve-et-Labrador	911 ou la police locale et la Garde côtière canadienne au 1-800-563-9089
Territoire du Nunavut	911 ou la police locale et les autorités compétentes au (867) 920-8130
Territoire du Nunavut et les eaux arctiques (les eaux arctiques au nord des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon)	La Garde côtière canadienne au 1-800-265-0237
Territoire du Yukon	911 ou la police locale et les autorités compétentes au (867) 667-7244 ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Territoires du Nord-Ouest	911 ou la police locale et les autorités compétentes au (867) 920-8130 ou la Garde côtière canadienne au 1-800-889-8852
Canutec	1-888-CAN-UTEC (226-8832), 613-996-6666 ou *666 sur un téléphone cellulaire
Commission Canadienne de sûreté nucléaire	La ligne d'urgence de l'agent de service de la CCSN, au (613) 995-0479
Ressources naturelles Canada	(613) 995-5555