

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

Les enjeux de la filière uranifère au Québec

6211-08-012

ÉTAIENT PRÉSENTS

POUR LA COMMISSION DU PAPE : M. LOUIS GILLES FRANCOEUR, président
Mme MICHÈLE GOYER, commissaire
M. JOSEPH ZAYED, commissaire

POUR LA COMMISSION DU CCEBJ : M. PAUL JOHN MURDCOH, président
Mme MANON CYR, commissaire
Mme MÉLISSA BROUSSEAU SAGANASH, commissaire
M. JEAN PICARD, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LES ENJEUX DE LA FILIÈRE URANIFÈRE AU QUÉBEC**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 10

1

Séance tenue le 11 septembre 2014 à 9h
Hôtel Ambassadeur Québec
3401 Boulevard Sainte-Anne
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'AVANT-MIDI DU 11 SEPTEMBRE 2014

PRÉSENTATION :

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| M. Jean LeClair Porte-parole de la Commission canadienne de sûreté nucléaire | 1 |
| M. Sylvain Faille Directeur de la division des autorisations de transport et de soutien stratégique, Commission canadienne de sûreté nucléaire | 2 |
| Mme Marthe Côté Urgence-Environnement | 15 |

PÉRIODE DE QUESTIONS :

| | |
|----------------------------------------|----------|
| Questions de la Commission..... | 28 |
| M. Marc Fafard | 20 et 68 |
| Porte-parole de Sept-Îles sans uranium | |

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

5 Si vous voulez bien prendre vos places, on va reprendre l'audience avec ce matin une thématique axée sur le transport. Je voudrais d'abord vérifier auprès de... j'allais dire Monsieur Gaudreau - mais ce n'est pas Monsieur Gaudreau. Madame Côté, est-ce qu'il y a des compléments d'information à apporter ce matin?

Mme MARTHE CÔTÉ :

10 Non, Monsieur le président, je n'ai rien en suspens.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

15 D'accord. Puis, Monsieur Gaudreau, on va attendre qu'il soit là.

M. MARTIN BERNATCHEZ :

20 Je remplace Monsieur Gaudreau. Martin Bernatchez, ministère de l'Énergie et Ressources naturelles.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

25 Je m'excuse, je ne savais pas que c'est vous qui le remplaciez.

M. MARTIN BERNATCHEZ :

Pas de problème.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

30 Alors, est-ce que Monsieur Gaudreau vous a donné des compléments d'information à notre intention?

M. MARTIN BERNATCHEZ :

35 Non, aucun complément d'information.

40 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Parfait, je vous remercie. Donc, nous allons aborder immédiatement la thématique sur le transport en commençant par Monsieur Sylvain Faille de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, et je demanderais à Monsieur Jean LeClair, le porte-parole de cet organisme d'introduire Monsieur Faille, s'il vous plaît.

45 **M. JEAN LECLAIR :**

Bonjour Monsieur Francoeur, bonjour à Madame Goyer, Monsieur Zayed. J'ai avec moi aujourd'hui Monsieur Sylvain Faille. Sylvain Faille est le directeur de la division des autorisations de transport et de soutien stratégique à la Commission canadienne de sûreté nucléaire, il est directeur depuis 2008. Je fais ça un peu court ce matin, je lui laisse la parole pour faire sa présentation sur la réglementation du transport des matières radioactives au Canada.

55 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, Monsieur Faille, la parole est à vous. On avait convenu, je crois, autour de 40, 45 minutes pour votre présentation?

60 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Ça devrait être...

65 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Ça devrait être autour de ça?

M. SYLVAIN FAILLE :

70 Oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

D'accord. Allez-y, s'il vous plaît.

75

M. SYLVAIN FAILLE :

80 Bonjour, Monsieur le président et membres de la Commission. Je suis Sylvain Faille, je suis le directeur de la division d'autorisation de transport et de soutien stratégique à la Commission canadienne de sûreté nucléaire. Aujourd'hui, je vais vous présenter un survol de la réglementation de la Commission régissant le transport des substances nucléaires.

85 Donc, la présentation couvrira le fondement de la réglementation, la catégorisation et les types de colis utilisés pour le transport des substances nucléaires, les homologations et les permis requis pour le transport, de même que les activités de conformité et des mesures d'urgence en place.

90 Donc, les substances nucléaires ou matières radioactives sont transportées de façon sécuritaire à tous les jours à travers le monde en conformité avec la réglementation internationale qui est très stricte et que tous les pays, incluant le Canada, ont adoptée.

95 Dans tous les endroits pour le cycle du combustible des centrales nucléaires, tels que le minerai d'uranium, l'hexafluorure d'uranium et le combustible nucléaire, le transport des substances nucléaires pour les usages industriels, médico et de même que pour la recherche et la gestion des déchets radioactifs sont transportés.

100 Bien qu'il y a un petit nombre de cas impliqués dans des incidents de transport chaque année, le record de sûreté du transport des substances nucléaires demeure toujours excellent. Il n'y a jamais eu de blessures sérieuses, de mortalité ou de conséquences environnementales liées à la nature radioactive des matières transportées ou impliquées dans un accident de transport.

105 À travers le monde, l'industrie du transport nucléaire opère dans un système réglementaire complexe dans lequel la réglementation nationale, internationale et modale se chevauchent. Tous les pays industrialisés utilisent les règlements de transport des matières des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique (l'AIEA) comme base pour leur réglementation.

110 Cette diapositive donne un aperçu de la réglementation et des recommandations internationales reliées au transport des matières radioactives, de même que celles incorporées dans la réglementation canadienne. Tous ces règlements suivent la même approche et incluent trois éléments principaux : la sûreté en spécifiant les exigences pour la conception des colis, la communication du danger par l'entremise des étiquettes, placards et documents d'expédition ainsi que la formation.

115 Comme on peut le voir ici, le Règlement de l'AIEA est incorporé dans les recommandations des Nations-Unies qui s'appliquent à toutes les marchandises dangereuses, et celles-ci sont incorporées dans le Code maritime international de même que dans les instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Au Canada, celles-ci sont référées dans le Règlement

de transport des substances nucléaires ainsi que les marchandises dangereuses de Transports Canada.

120 Donc, au Canada, le transport des substances nucléaires est réglementé par le Règlement
sur l'emballage et le transport des substances nucléaires de la Commission qui incorpore le
Règlement de transport radioactif de l'AIEA ainsi que le Règlement de transport des marchandises
dangereuses de Transports Canada. Le Règlement s'applique à tous les modes de transport et ne
125 comporte aucune restriction sur les voies utilisées pour le transport, donc, les voies publiques peuvent
être utilisées.

 La responsabilité pour assurer le transport sûr des substances nucléaires au Canada est
partagée entre la Commission et Transports Canada. Alors que le Règlement de Transports Canada
s'applique à toutes les classes de marchandises dangereuses, celui de la Commission ne s'applique
130 qu'aux matières radioactives identifiées comme étant la classe 7. Ceux-ci adressent principalement la
santé, la sécurité et la protection des personnes et l'environnement en lien avec la nature et les
caractéristiques spéciales des substances nucléaires. Le Règlement de Transports Canada, tout
comme le Règlement de la Commission, s'applique à toute personne qui prépare, offre pour le
transport, transporte et reçoit des substances nucléaires au Canada, que celles-ci détiennent un
135 permis ou non de la Commission.

 Une entente pour la coordination des activités est en place entre Transports Canada et la
Commission depuis 1981 et a été révisée pour la dernière fois en 2012. Cette entente facilite l'échan-
ge des formations, la coopération mutuelle et minimise ou élimine les chevauchements entre les deux
140 organismes. Il est à noter que la CCSN coopère également avec les autorités provinciales.

 Il y a des millions d'envois de marchandises dangereuses qui sont effectuées à travers le
monde à chaque année. Afin que les premiers répondants reçoivent l'information appropriée lorsqu'ils
répondent à un accident impliquant des sous-marchandises dangereuses, les Nations Unies ont établi
145 un système de classification comportant neuf classes. Sous ce système, chacune des classes repré-
sente un danger spécifique. Il est à noter que la classe de la marchandise dangereuse n'est pas reliée
à son niveau de danger par rapport à une autre classe. Elles sont toutes égales.

 Tel que mentionné précédemment, la classe 7 fait référence aux matières radioactives qui
150 sont le sujet de cette présentation.

 Il y a plus de 10 millions de colis transportés de façon sécuritaire chaque année à travers le
monde, et ceci représente moins de 3% du volume total des marchandises dangereuses
transportées, toutes classes confondues. De ce nombre total de colis contenant des substances
155 nucléaires, environ 30% sont des colis exceptés, donc, ceux représentant le plus faible risque sur la
réglementation.

160 Le Canada est un producteur et un utilisateur important de substances nucléaires pour l'utilisation au niveau médical, industriel ainsi qu'au niveau académique, et, par conséquent, il y a plus d'un million de colis transportés au Canada à chaque année. En comparaison, il y a environ 3 millions de colis transportés aux États-Unis et environ 2,5 millions en Europe.

165 Voici quelques statistiques sur le transport des substances nucléaires pour la Ville de Montréal. Ces données sont basées sur l'information fournie par quelques titulaires de permis de la Commission, oeuvrant principalement dans le domaine des isotopes médicaux pour 2010. On peut voir qu'il y a un grand nombre d'envois dans la région de Montréal et ceux-ci sont principalement des isotopes médicaux. Il est important de noter que le transport des substances nucléaires est effectué de façon sécuritaire, sous une surveillance réglementaire qui inclut des inspections de conformité.

170 Maintenant, voici quelques statistiques obtenues en 2009 sur le volume de marchandises dangereuses transportées sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Ici, on peut voir que le plus grand volume de substances nucléaires transportées par voie maritime est le transport de substances à faible activité spécifique, telles que le minerai et le concentré d'uranium.

175 Avant d'aller plus loin, je voudrais présenter les personnes qui sont principalement impliquées dans un envoi. Premièrement, il y a l'expéditeur qui peut être défini comme étant la personne responsable de préparer les colis à l'envoi. Au Canada, cette personne est généralement un titulaire de permis de la Commission. Il y a le destinataire qui est la personne qui reçoit un envoi et, encore une fois, au Canada, cette personne détient généralement un permis de la Commission. Finalement, il y a le transporteur qui est la personne responsable du transport des colis, et cette personne n'est
180 généralement pas un détenteur de permis au Canada, il ne détient pas un permis de la Commission pour effectuer le transport.

185 Certaines substances nucléaires ne sont pas sujettes à l'application de la réglementation. Pour les besoins du transport, une substance nucléaire est définie en termes de concentration d'activités ainsi qu'en termes de limites d'activités pour un envoi sous lesquels les substances ne sont pas considérées comme radioactives. Ces valeurs sont publiées dans le Règlement de l'AIEA en fonction du radionucléide et de la quantité et de la quantité à transporter.

190 D'autres exemples incluent des détecteurs de fumée résidentiels, des sources de contrôle et les appareils à rayonnement lorsque ceux-ci ne requièrent aucun permis pour la possession et l'utilisation. Il y a aussi une exemption lorsque la substance nucléaire fait partie intégrante de moyens de transport, comme le cas de l'uranium appauvri qui peut être utilisé à l'occasion en contrepoids dans les ailes des avions, et aussi les personnes ayant reçu un traitement médical, incluant celles qui
195 ont un stimulateur cardiaque qui pourrait contenir des substances nucléaires.

200 Donc, les substances nucléaires peuvent être catégorisées de la façon suivante. Les matières à faible activité spécifique référées en tant que matières LSA, cette catégorie se divise en trois groupes en fonction de l'activité spécifique en becquerel par gramme que celle-ci contient. Il y a également les objets contaminés superficiellement référés en tant que matières SCO. Cette catégorie se divise en deux groupes en fonction du niveau de contamination en surface des objets. SCO-1 étant la catégorie ayant la plus faible limite de contamination. Finalement, il y a les autres substances qui, elles, sont basées sur l'activité des radioisotopes présents dans l'envoi. Cette catégorie est utilisée lorsqu'une matière a une activité spécifique au-dessus des limites pour les matières LSA.

205 Pour les matières LSA, tel que mentionné précédemment, le groupe dépend de l'activité spécifique de la matière. La matière LSA-1 constitue la matière avec l'activité spécifique la plus faible et la matière LSA-3 avec l'activité spécifique la plus élevée. Cette catégorie ne peut être utilisée que si la substance nucléaire est répartie uniformément et que l'activité spécifique de la matière est faible. Cette catégorisation est utilisée pour les minerais et les concentrés d'uranium, de même que les autres substances nucléaires que l'on peut trouver dans la nature, tel le thorium. Cette catégorie peut également être utilisée pour catégoriser certains déchets solides, tels que du ciment ou du sol contaminé.

215 Pour ce qui est des objets contaminés, cette catégorie se divise en deux groupes en fonction du niveau de contamination en surface des objets, SCO-1 étant la plus faible limite de contamination. Dans ce cas-là, l'objet ne doit pas être radioactif en soi, les radiations doivent provenir de la matière qui est sur la surface externe ou interne de l'objet. Par exemple, une pompe ou de l'équipement et des outils utilisés dans une mine d'uranium pourraient être catégorisés sous cette classification-là.

220 Lorsque la matière a une activité spécifique au-dessus des limites pour les matières LSA et qu'il ne s'agit pas d'un objet SCO, celle-ci est catégorisée en fonction de l'activité qui est présente dans le colis en fonction des radioisotopes présents. Par exemple, les substances nucléaires utilisées dans la médecine nucléaire, les sources scellées utilisées les applications industrielles, le combustible non irradié utilisé dans les réacteurs utilisant de l'uranium légèrement enrichi, ainsi que le combustible usé.

230 Le transport sûr des substances nucléaires repose essentiellement sur les emballages et la préparation pour le transport effectué par l'expéditeur et, dans une moindre mesure, par le contrôle opérationnel requis par le transporteur lors de l'expédition. Celle-ci permet d'assurer un transport sûr selon le réseau de transport déjà en place, par exemple, en utilisant les voies publiques. Par conséquent, la responsabilité pour le transport repose sur l'expéditeur qui est généralement un titulaire de permis de la Commission.

235 Lorsque les substances nucléaires transportées ne tombent sous aucune exemption au Règlement, peu importe si leur transport demande un permis ou non, les substances nucléaires

240 doivent être transportées dans un type de colis définis au Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires. Le type de colis à utiliser est sélectionné en fonction de la nature et de la quantité de la matière transportée. Plus l'activité à transporter est importante, plus le colis à utiliser doit être robuste. Pour les colis transportant une activité très élevée, le modèle de colis doit être homologué par la Commission.

245 Tel que mentionné, les types de colis sont sélectionnés en fonction de la nature et de la quantité où l'activité est transportée. Le Règlement spécifie certaines exigences générales pour la conception des colis qui s'appliquent à tous les types d'emballages afin que ceux-ci puissent être manutentionnés de façon sûre, facile, et de pouvoir être arrimés de façon adéquate et qu'ils puissent résister aux conditions de transport de routine.

250 Chaque type de colis doit rencontrer des exigences de conception spécifiques et être soumis à des épreuves basées sur la nature du contenu radioactif transporté.

255 Le tableau présente différents types de colis définis dans le Règlement. La colonne de gauche présente des types de colis utilisés pour les matières contenant de faible quantité de substances nucléaires et les substances nucléaires à faible activité spécifique. La colonne de droite contient les types de colis pour lesquels une homologation de la Commission est requise pour les colis avant qu'ils puissent être utilisés.

260 Ce tableau résume les différentes épreuves que les colis doivent rencontrer afin de répondre aux exigences de la réglementation. Le Règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique (l'AIEA), prescrit certaines épreuves pour les colis basées sur leur type. Ici, sont représentées les épreuves que les colis industriels et les colis de type A doivent satisfaire. Les épreuves pour les colis industriels varient en fonction leur type, du type 1 qui sont minimales jusqu'au type 3 qui sont similaires à ceux d'un colis de type A.

265 Ces épreuves incluent une épreuve d'aspersion d'eau qui simule un colis laissé à l'extérieur lorsqu'il pleut. Cette épreuve doit être effectuée avant que les autres épreuves qui, elles, ne sont pas cumulatives. Il y a une épreuve de chute libre d'une hauteur de 1,2 mètre qui simule une chute d'un véhicule ou d'un quai de chargement, une épreuve de gerbage qui doit être également effectuée pour démontrer que les colis peuvent être empilés, l'épreuve exige que le colis puisse supporter au moins 5 fois son poids. Et, finalement, il y a une épreuve de pénétration où une barre d'acier chute d'une hauteur d'un mètre sur les colis. Cette épreuve simule un impact avec un petit objet long qui pourrait survenir en transport. Le Règlement stipule que le colis devrait pouvoir poursuivre son chemin suivant ces épreuves.

275 Les colis utilisés pour transporter de grandes quantités de substances nucléaires, tels que des colis de type B, type C, de même que les colis utilisés pour le transport des matières fissiles doivent

280 subir des épreuves visant à démontrer qu'ils peuvent résister à des conditions simulant des accidents. Les épreuves sont cumulatives et les essais de chute doivent être effectués dans l'ordre causant le plus de dommages. Ce type de colis doit être homologué par la Commission avant de pouvoir être utilisé au Canada. Les photos montrent les épreuves de chute auxquels les colis de type B et les colis pour le transport des matières fissiles doivent satisfaire.

285 Sur la photo du haut, on voit l'épreuve de chute de 9 mètres qui simule l'impact lors d'un accident. La photo du bas montre l'épreuve de chute d'un mètre sur une barre qui simule un impact avec une surface qui n'est pas plane.

290 La photo de gauche nous montre l'épreuve thermique qui consiste à immerger un colis dans un feu qui doit se maintenir à une température minimum de 800 degrés Celsius pour une période de 30 minutes. La photo de droite nous montre l'épreuve d'immersion dans l'eau. Le colis est soumis à une pression équivalente à une profondeur 15 mètres pour une période de 8 heures. Cette profondeur a été choisie car elle représente une estimation de profondeur que l'on retrouve généralement près des rives et des ponts.

295 À la conclusion de ces épreuves, le colis doit satisfaire à des critères de blindage et de relâchement qui sont spécifiés dans le Règlement.

300 Voici maintenant quelques exemples de colis utilisés. Ici, on voit un colis excepté, la catégorie la plus basse de la réglementation. Ce type de colis peut contenir de très faibles quantités de substances nucléaires. Ils sont conçus pour résister aux conditions de routine. Un exemple inclut le transport de grains d'iode 125 utilisés dans les applications médicales. Les colis vides sont également souvent transportés en tant que colis exceptés. Ceux-ci sont suivis par des colis industriels. Ces colis sont généralement utilisés pour le transport de minerais et de concentrés d'uranium et sont également utilisés pour le transport d'objets superficiellement contaminés.

305 Le type de colis suivant est le type de colis de type A. Celui-ci est fréquemment utilisé pour le transport des isotopes médicaux, tels des générateurs de Molybdène 99. Ils sont également utilisés pour le transport d'après rayonnement, telles des jauges utilisées pour les mesures de la compaction et de l'humidité dans le sol, surtout sur les chantiers de construction.

310 Les colis de type industriel et les colis de type A ne requièrent pas d'homologation de la part de la Commission. À l'occasion, on réfère ceux-ci comme étant des colis préapprouvés car la responsabilité de démontrer que ceux-ci rencontrent des exigences de la réglementation repose sur l'expéditeur qui est l'utilisateur du colis et qui doit pouvoir démontrer par écrit que le colis rencontre les exigences de la réglementation pour les conditions normales de transport.

315 Si la quantité de matières radioactives transportée excède les limites pour les colis de type A, alors, un colis de type B doit être utilisé. Les colis de type B doivent être homologués par la Commission avant que ceux-ci puissent être utilisés au Canada. Ces colis sont conçus pour le transport de grandes quantités de substances nucléaires et sont soumis à des épreuves très rigoureuses simulant des conditions accidentelles de transport étant donné les conséquences sévères qui pourraient arriver en cas d'accident en cours de transport. Par exemple, ces colis doivent résister aux effets cumulatifs d'une chute de 9 mètres, une chute sur un poinçon et une épreuve thermique de 30 minutes à une température de 100 degrés Celsius. Les autres types de colis qui requièrent une homologation de la Commission incluent des colis de type C qui sont conçus pour le transport des grandes quantités de substances nucléaires par avion.

325 Les colis de type H qui sont conçus pour le transport de l'hexafluorure d'uranium contenant de l'uranium non enrichi, ainsi que les colis conçus pour le transport des matières fissiles, tel l'uranium enrichi.

330 Les photos représentent des exemples de colis de type B. Celui de gauche est conçu pour le transport du cobalt 60 alors que celui de droite est utilisé pour le transport d'eau lourde contenant du tritium.

335 Ces photos montrent des colis de type H en train d'être chargés sur un bateau, donc, contenant de l'hexafluorure d'uranium. Cette photo montre un colis homologué pour le transport des matières fissiles, ici c'est de l'hexafluorure d'uranium faiblement enrichi, donc, un maximum de 5%.

340 Voyons maintenant le processus d'homologation. Un certificat d'homologation est requis et émis par la Commission pour les colis de type B, type C, type H ainsi que pour les colis contenant des matières fissiles. Pour obtenir une homologation, le demandeur doit fournir de l'information technique sur le design du colis, entre autres, il doit fournir les détails concernant la conception, le dessin technique, le résultat d'épreuves effectuées, les recommandations pour l'inspection, incluant le programme d'entretien ainsi que les instructions pour l'entretien et l'utilisation.

345 Les spécialistes en transport de la Commission sont des ingénieurs accrédités. Ceux-ci font une révision de l'information et s'assurent que les colis rencontrent toutes les exigences réglementaires. Le Règlement ne prescrit pas de normes particulières à suivre pour la conception des colis, mais il requiert que celui-ci rencontre les exigences réglementaires en conduisant des essais sur un spécimen du colis, soit sur un modèle réduit ou en utilisant les techniques d'analyse par simulation par ordinateur ou des calculs d'ingénierie, le tout en utilisant des normes nationales, internationales ou des normes de l'industrie qui sont reconnues.

350 Des guides existent aux niveaux national et international afin d'aider les concepteurs ainsi que les personnes effectuant des révisions des applications, tels les spécialistes en transport afin de s'as-

355 surer que toutes les exigences réglementaires sont rencontrées. De plus, la Commission a un programme d'assurance de la qualité sous la forme d'une revue par un pair qui est également un spécialiste en transport afin de s'assurer que l'application répond bien à toutes les exigences spécifiées.

360 Pour les colis provenant de l'étranger et qui demandent une homologation, le même processus que celui présenté précédemment s'applique avant que celui-ci puisse être utilisé au Canada. Afin d'aider les demandeurs et de faciliter l'approbation des colis provenant des États-Unis, un guide d'application a été développé conjointement avec les autorités américaines.

365 L'expéditeur des substances nucléaires a plusieurs obligations sous la réglementation canadienne. Par exemple, il est responsable de la catégorisation de la substance nucléaire transportée, de même que la sélection du colis approprié pour le transport. Il est responsable de déterminer les étiquettes à mettre sur le colis et de compléter le document d'expédition. L'étiquette à appliquer sur le colis dépend de la mesure du rayonnement à la surface ainsi qu'à un mètre de la surface du colis, tel que présenté dans le tableau de droite. Il est ultimement responsable de l'envoi.

370 En général, il n'y a pas de permis requis pour le transport des substances nucléaires car l'expédition provient ou est destinée à un détenteur de permis de la Commission, donc, l'envoi est effectué comme n'importe quel autre transport de marchandise dangereuse et est assujéti aux mêmes règles.

375 Un permis de transport est requis seulement dans les cas suivants : le transport d'uranium enrichi ou de plutonium. Dans ce cas, un plan de sécurité est requis et celui-ci doit être approuvé par la Commission avant que le permis soit délivré. Étant donné la nature de ces envois, seule une personne autorisée a accès à l'information contenue dans le plan de sécurité. Lorsque les substances nucléaires sont transportées dans des colis homologués et transitent par le Canada, un permis est requis. Encore une fois, ceci assure qu'il y aura une personne responsable de cet envoi dans l'éventualité d'un accident qui arriverait pendant que le colis est au Canada.

385 Et finalement, il y a un permis qui est requis si l'envoi ne peut être effectué en conformité avec toutes les exigences prescrites dans le Règlement, par exemple, dans le cas où il n'est pas possible de mettre l'item dans un colis, dû à sa grosseur. Dans ce cas, une demande doit également contenir des mesures compensatoires afin de démontrer que l'expédition sera au moins équivalente à ce qui est généralement requis lors, qu'on suit la réglementation.

390 De son côté, le transporteur est responsable de bien arrimer les colis pendant le transport, de s'assurer que les étiquettes demeurent visibles pendant le transport et que les plaques sont apposées sur le véhicule lorsque ceci est requis.

395 Le destinataire, lui, a l'obligation de s'assurer que le colis n'a pas été endommagé ou altéré pendant le transport, il doit faire un rapport immédiat à la Commission si le colis a été reçu endommagé ou a été altéré. Afin de vérifier la conformité avec le Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires, la Commission effectue des inspections sur les détenteurs de permis, les détenteurs de certificat d'homologation, de même que chez les transporteurs.

400 Maintenant les mesures d'urgence. Au Canada, comme je l'ai déjà mentionné, il y a environ un million de colis contenant des substances nucléaires transportés annuellement. De ce nombre, seulement quelques-uns sont impliqués dans des accidents à chaque année car la fréquence des accidents en transport est très faible avec seulement 3 accidents importants au cours des 15 dernières années.

405 De plus, depuis l'établissement de la Règlementation internationale sur l'emballage et le transport des substances nucléaires il y a plus de 50 ans, il n'y a jamais eu d'accidents ayant causé des blessures sérieuses où il y aurait eu des conséquences environnementales reliées à la nature radioactive des matières transportées ou impliquées dans un accident.

410 Les quelques diapositives suivantes représentent les 3 accidents que j'ai mentionnés plus tôt qui sont survenus depuis l'an 2000. Ici, on voit l'accident survenu en 2001 sur l'Autoroute Transcanadienne près de Dryden en Ontario. L'accident impliquait 2 semi-remorques qui ont fait un face-à-face et qui ont pris feu. L'incendie a duré quelques heures. Un des véhicules transportait 2 colis de type B, échangeurs de sources utilisés en démographie industrielle qui sont utilisés pour le transport des sources scellées du iridium 192. Pour votre information, ces colis font approximativement 25 cm sur 21 cm, sur 34 cm de haut, et un poids d'environ 41 kg, donc, ils sont quand même assez petits.

420 Sur la photo du haut, on voit les deux changeurs de source une fois retirés des décombres. Et la photo du bas montre un des deux colis lors d'une vérification par un inspecteur de la Commission avant le retour chez le manufacturier. Lors de l'incident, un inspecteur de la Commission avait été dépêché sur les lieux pour aider à la recherche des deux colis dans les décombres de l'accident. Une fois récupérés, les deux colis ont été expédiés chez le manufacturier après une vérification de l'intégrité du blindage sur les lieux de l'accident. Les états d'analyse ont confirmé que le colis avait maintenu son blindage et qu'aucune fuite n'était survenue.

430 Ici, on peut voir les photos d'un accident survenu à bord d'un navire transportant du concentré d'uranium en 2010. La cargaison du navire avait subi des dommages en mer à la suite d'une tempête et le bateau avait dû revenir au Canada. Une grande opération de récupération et de nettoyage a été organisée par l'expéditeur – le titulaire de permis – sous la supervision du personnel de la Commission qui était présent tout au long des activités.

435 La photo de gauche montre des dommages à certains feux en acier alors que la photo de droite montre l'étendue des dommages subis par la cargaison. La photo de gauche montre des fûts n
acier à l'intérieur d'un des contenants qui avait été écrasé dans l'accident une fois celui-ci ouvert. La
photo de droite montre que malgré l'état du conteneur, les colis étaient en général en bonne condition
à l'intérieur. Ici encore, la photo de gauche nous montre les conteneurs endommagés et celle de
droite les conditions des fûts à l'intérieur du conteneur le plus sévèrement touché, comme on voit
dans la photo. Encore une fois, les fûts étaient en bonne condition.

440 Le personnel de la Commission, de même que Transports Canada, et l'autorité provinciale responsable de la santé et de la sécurité au travail étaient présents sur les lieux. Le personnel de la Commission était présent tout le temps lorsque les travaux étaient en cours.

445 Malgré l'ampleur des dommages visibles sur les conteneurs, seule une infime partie des fûts en acier contenant du concentré d'uranium a fui. Il n'y a eu aucun impact sur la santé et la sécurité des personnes et sur l'environnement résultant de cet accident. Le bateau a été complètement nettoyé et décontaminé par l'expéditeur et le personnel de la Commission a fait une vérification du travail de décontamination du titulaire de permis avant de permettre que le bateau puisse être à
450 nouveau utilisé normalement.

Cette diapositive montre un accident survenu au port d'Halifax plus tôt cette année. L'incident est survenu lors du déchargement d'un navire alors que le conteneur qui contenait 4 colis transportant de l'hexafluorure d'uranium enrichi, les colis de type B pour le transport des matières fissiles, est retombé dans la cale du navire après une chute de quelques mètres. Le conteneur était en transit au
455 Canada, il provenait d'Europe, il était destiné aux États-Unis.

460 La photo de gauche montre les 4 colis à la verticale dans la cale et encore attachés à la base du conteneur. La photo du centre montre la grue avec un des côtés du conteneur encore attaché à celle-ci. La photo de droite donne un meilleur aperçu du côté du conteneur encore attaché à la grue.

Ici, la compagnie responsable de l'envoi au Canada détenait un permis pour un envoi en transit, elle était la compagnie responsable pour les opérations de récupération, réemballage et expédition. Le conteneur a été retiré du navire et les emballages ont été ouverts pour vérifier l'intégrité des
465 cylindres, de l'hexafluorure d'uranium à l'intérieur avant que ceux-ci soient réemballés dans de nouveaux suremballages et retournés au point d'origine en Europe.

470 La photo du haut montre les cylindres en position verticale encore attachés à la base du conteneur, et la photo du bas montre un emballage ouvert avec un cylindre d'hexafluorure d'uranium à l'intérieur. En résumé, il n'y a eu aucun impact sur la santé ou la sécurité des personnes et l'environnement résultant de cet accident.

475 En vertu du Règlement sur le transport des matières dangereuses de Transports Canada et
du Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires de la Commission
canadienne de sûreté nucléaire, l'expéditeur doit mettre en place des mesures d'intervention en cas
d'urgence relativement au transport des substances nucléaires.

480 De plus, chaque colis doit porter des indications de dangers, telles que des étiquettes, et les
véhicules doivent afficher des plaques d'avertissement pour signaler la présence de matières
radioactives à bord du transport lorsque requis. Chaque envoi doit également être accompagné d'un
document d'expédition selon le Règlement de Transports Canada. L'expéditeur doit également
inscrire sur ce document un numéro de téléphone d'urgence valide 24 heures sur 24. Ces exigences
visent à s'assurer que les premiers intervenants en cas d'urgence soient informés des risques et qu'ils
485 aient un accès immédiat au soutien technique approprié. De plus, l'expéditeur, en tant que titulaire de
permis de la Commission, est responsable des marchandises impliquées dans l'accident.

490 Dans certains cas, comme pour les envois de concentrés d'uranium, le Règlement sur le
transport des marchandises dangereuses exige qu'un plan d'intervention d'urgence soit mis en place
et approuvé par Transport Canada à moins que la matière puisse être transportée. Le plan
d'intervention d'urgence décrit les mesures d'intervention d'urgence à prendre advenant un incident
lors du transport des marchandises dangereuses pour lesquelles un tel plan est requis. Le plan a pour
but d'aider les premiers intervenants locaux en mettant à leur disposition sur les lieux d'un incident
des experts techniques et du personnel d'intervention d'urgence spécialement formés et équipés.

495 Par ailleurs, le Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires de la
Commission exige que tout incident soit immédiatement déclaré à la Commission. Dès que celle-ci est
avisé d'un incident de transport impliquant les matières radioactives, le personnel de la Commission
responsable de la réglementation du transport effectue un suivi afin de lui fournir de l'information et
des conseils techniques appropriés aux intervenants sur place, et ce, au besoin. Un personnel de la
500 Commission peut également être dépêché sur les lieux de l'incident si nécessaire afin d'assurer la
supervision des opérations de récupération et de nettoyage.

505 Dans le cas d'un incident au transport, les premiers intervenants peuvent communiquer avec
Canutec, le Centre d'intervention en cas d'urgence en transport administré par Transports Canada.
Canutec est un service de consultation nationale qui vient en aide aux intervenants lors d'urgences
mettant en cause des marchandises dangereuses, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Le Centre
d'urgence est composé de scientifiques bilingues qui ont reçu la formation nécessaire en intervention
d'urgence en transport. Lorsque l'appel à Canutec concerne les substances nucléaires, Canutec peut
communiquer en tout temps avec un agent de service de la Commission.

510 Tel que mentionné, la Commission a également un programme d'agents de service qui est
disponible 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Une fois avisé de l'incident, celui-ci peut communiquer

515 avec le personnel de la Commission approprié afin d'offrir le soutien technique nécessaire aux premiers intervenants. Advenant un incident nucléaire majeur, la Commission peut également activer son Centre des mesures d'urgence.

520 De façon générale, les pompiers et les policiers sont les premiers arrivés sur les lieux d'un accident. Afin de les guider dans leurs interventions initiales, les premiers intervenants ont accès au Guide des mesures d'urgence qui est mis à jour de façon régulière. Le Guide des mesures d'urgence 2012 a été élaboré conjointement par Transports Canada, le Département de transport des États-Unis et le Secrétariat aux communications et au transport du Mexique ainsi qu'avec la collaboration du Centre informatique, information pour les urgences chimiques de l'Argentine. Il est destiné aux pompiers et aux services de police ainsi qu'aux personnes de d'autres services d'urgence qui peuvent être les premiers intervenants à se présenter sur les lieux d'un incident mettant en cause des marchandises dangereuses.

525 Le guide vise à aider les premiers intervenants à prendre des décisions initiales lorsqu'ils arrivent sur les lieux d'un incident. Transports Canada le rend disponible pour tous les premiers intervenants au Canada.

530 De plus, la Commission offre de la formation aux pompiers pour les incidents impliquant des substances nucléaires dans le cadre de la formation sur les incidents de nature chimique, biologique, radiologique et nucléaire. Dans le cas d'un accident majeur, le personnel de la Commission peut être dépêché sur les lieux pour offrir de l'information et s'assurer que les activités de remédiation sont effectuées de façon sécuritaire. Le transport des substances nucléaires est effectué de façon sûre pour le public et l'environnement.

540 Une étude compréhensive effectuée aux États-Unis et publiée en 1977 a conclu que le risque pendant le transport était très faible et confirmait que les exigences réglementaires spécifiées tant le Règlement sur le transport des matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique – l'AIEA – étaient adéquates pour protéger la santé et la sécurité des personnes et de l'environnement.

545 Une étude plus récente réalisée en 2012 a confirmé que la réglementation américaine actuelle continuait d'offrir une protection adéquate pour la santé et la sécurité du public pendant le transport. L'étude a conclu que les risques estimés pour le rejet de substances nucléaires advenant un incident de transport était approximativement 5 ordres de magnitude plus bas que celui initialement estimé dans l'étude faite en 1977.

550 Une conclusion similaire peut être bien tirée pour la réglementation canadienne sur le transport des substances nucléaires car les deux règlements sont basés sur le Règlement de l'Agence internationale de l'énergie atomique – l'AIEA – qui prescrit les mêmes exigences de

performance rigoureuses auxquelles les colis doivent satisfaire afin que ceux-ci soient homologués par la Commission.

555

En résumé, la réglementation canadienne est basée sur le Règlement international de l'AIEA et qui est similaire aux autres pays. La réglementation tient compte de la santé et de la sécurité des personnes et de l'environnement dans les exigences réglementaires spécifiées pour la conception des colis. Des millions d'envois de ce Centre nucléaire sont faits de façon sécuritaire à travers le monde à chaque année. Les études ont confirmé que la réglementation actuelle offre une protection adéquate pour la santé et la sécurité du public pendant le transport et que le risque estimé pour le relâchement des matières radioactives résultant d'un incident dans le transport est très faible.

560

Les accidents impliquant des substances nucléaires se produisent à l'occasion. Il n'y a jamais eu d'accidents de transport ayant causé des blessures sérieuses ou la mort, ou ayant eu des conséquences environnementales reliées à la nature radioactive des matières transportées ou impliquées dans un accident de transport depuis l'établissement du Règlement de transport de l'AIEA, il y a plus de 50 ans. Le transport des substances nucléaires demeure sécuritaire.

565

Juste une petite mise à jour ici. Le Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires est présentement en période de consultation dans la partie I de la Gazette du Canada et a pour but principal l'incorporation de l'édition 2012 du Règlement de l'AIEA sur le transport des matières radioactives. La période de consultation se termine aujourd'hui.

570

Donc, ceci complète la présentation et je suis maintenant disponible pour répondre aux questions.

575

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

580

Alors, j'inviterais Madame Côté à procéder à sa conférence maintenant. - Oui, s'il vous plaît. De sorte qu'après, on pourra prendre en terme de questionnement l'ensemble des mécanismes, si vous permettez.

585

Mme MARTHE CÔTÉ :

Alors, on m'a demandé de faire une présentation sur Urgence-Environnement, un service qui est avec le ministère de l'Environnement.

590

Donc, je vais vous présenter en quoi consiste notre organisation qu'on appelle Urgence-Environnement.

595 Alors, la mission – elle n’a pas été mise à jour – du MDDEFP anciennement, maintenant le MDDELCC : *assurer la protection de l’environnement et la conservation de la biodiversité pour améliorer la qualité des milieux de vie des citoyens.*

600 Urgence-Environnement en quoi ça consiste? C’est un service d’intervention pour faire face rapidement et efficacement aux situations d’urgence ayant des impacts sur la qualité de l’environnement. Qui en fait partie? C’est quoi? Urgence-Environnement désigne l’organisation et l’ensemble des personnes oeuvrant dans le cadre des activités prévues au plan d’urgence du Ministère.

605 La notion d’une urgence, telle que définie dans notre plan d’urgence, c’est toute situation qui menace, affecte ou est sur le point de détériorer la qualité de l’eau, de l’air, du sol, de la faune, des habitats fauniques ou de l’environnement dans lequel évolue l’être humain et nécessite une intervention immédiate.

610 Un peu un historique. Le premier plan d’urgence du ministère a été mis en place en 1981, quasiment en même temps que la fondation du ministère. Et en 1988, on a dû faire face à une première grande urgence environnementale : l’incendie d’un entrepôt des BPC à Saint-Basile; ensuite, en 1990, il y a eu l’incendie d’un dépôt de pneus à Saint-Amable, que l’on peut qualifier de catastrophe, qui ont permis de raffiner et d’améliorer aussi nos méthodes d’intervention. Et en juillet 96 – il devrait y avoir une image, oui – le déluge du Saguenay, où aussi on a dû intervenir. Et en 98, le grand verglas et plusieurs accidents routiers.

615 La dernière mise à jour du plan d’urgence ministériel date de février 2013. Urgence-Environnement, c’est une intervention 24 heures sur 24, 7 jours par semaine et un centre des opérations qui est toujours en alerte, qui reçoit et analyse tous les avis, toutes les alertes laissant supposer qu’une urgence environnementale est en cours ou imminente.

620 Le type d’appels reçus à l’Urgence, le type d’appels reçus par le bureau, il y a des urgences, il y a des plaintes, il y a des demandes de renseignements, etc. Ça vient de la population en général, ça vient de l’industrie, ça vient des municipalités, inspecteurs municipaux, Service de l’environnement, policiers, pompiers, autres ministères et organismes provinciaux, ministères et organismes fédéraux et autres centres d’appels, comme entre autres, on parlait de Centre Canutec où je sais que les gens sont en contact, ils peuvent s’appeler.

630 Les équipes du bureau d’intervention. C’est régionalisé. Donc, dans chaque région du ministère, il y a un coordonnateur – dans chaque région identifiée ici – par région, il y a un coordonnateur ministériel qui s’occupe de est-ce que ces équipes soient toujours fonctionnelles pour faire face à toute urgence.

635 Le bureau de coordination des urgences supporte les directions régionales 24 heures sur 24, voient à l'harmonisation des interventions d'Urgence-Environnement, gère le registre des interventions d'Urgence-Environnement et organise la formation des intervenants. On a vraiment au niveau de l'Urgence-Environnement – puis, on en reparle plus loin, là – vraiment un gros mécanisme de formation continue. Les formations sont données, les nouveaux personnels sont formés pour faire face aux différentes situations, on a un registre aussi d'auto-formation que les gens peuvent aller consulter. C'est assez bien organisé.

640 De plus, le Centre d'expertise d'analyse environnementale met en place un chimiste de garde 24 heures sur 24, 7 jours, qui peut apporter un support scientifique analytique, l'expertise analytique et surtout qu'on voit souvent déployé dans les grandes catastrophes, le Laboratoire mobile TAGA qui est équipé de tous les équipements pour pouvoir faire les analyses sur place.

645 Il y a aussi un Centre d'expertise hydrique du Québec qui a une connaissance et une expertise hydrique qui veille à l'exploitation des barrages publics, qui est gestionnaire du domaine hydrique de l'État et de la sécurité des barrages - je croyais qu'on le disait... Au Centre d'expertise, il y a aussi 24 heures sur 24 au Centre d'expertise hydrique – 24 heures sur 24 et 7 jours par semaine – un ingénieur responsable de la gestion des barrages qui est en veille au cas où il y aurait une alerte, c'est un service qui...

655 Les principaux partenaires d'Urgence-Environnement, c'est les ministères et organismes provinciaux, c'est les municipalités, la Sûreté du Québec, Environnement Canada, Garde côtière canadienne, ministère du Transport du Québec et Transports Canada, Santé Canada pour urgence nucléaire lorsque c'est en dehors des autres réglementations et éventuellement et potentiellement, je pense que si Transports Canada ne peut pas fournir ou via Transports Canada, on a l'expertise aussi de la CCSN.

660 La responsabilité d'Urgence-Environnement, c'est de minimiser les impacts négatifs d'une urgence environnementale qui est susceptible de porter atteinte à la vie, à la santé, à la sécurité, au bien-être ou au confort de l'être humain, de causer du dommage ou de porter autrement préjudice à la qualité du sol, de la végétation à la faune et aux biens - c'est un très grand mandat.

665 Responsabilité : intervenir conformément au plan d'urgence, s'assurer que toutes les mesures de sauvegarde de l'environnement et des habitats sont appliquées conformément aux règles de l'art en lien avec l'organisation régionale de sécurité civile, informer ses partenaires des impacts et des besoins anticipés afin que l'effort gouvernemental puisse se coordonner.

670 Catégories d'événements. Alors, pour faire face – comme on reçoit beaucoup d'appels, on a vraiment catégorisé... une première catégorie pour essayer de voir quel est le niveau. Donc, il y a la

catégorie 1, qui sont vraiment des cas simples; catégorie 2, cas complexes au niveau d'urgences et catégorie 3, cas très complexes.

675 Catégorie 1 : cas simples – et c'est vraiment le bureau de coordination qui fait une première
classification pour s'assurer que les bons intervenants et tout le monde va être mis en place et que,
le cas échéant, il y aura une intervention sur le terrain. Donc, catégorie 1, c'est les conséquences de
l'urgence environnementale sur l'environnement et les habitats sont mineurs et faciles à identifier.
Les conséquences de l'urgence environnementale sont facilement contrôlables. Les impacts sur les
680 biens sont relativement mineurs et la santé n'est pas affectée.

Exemple de cas simples : un accident routier où il s'agit souvent dans des cas, de récupérer
les huiles répandues, vraiment dans un cas simple là. Je sais qu'il peut y avoir des accidents qui
sont plus complexes, mais on va s'en tenir dans des cas simples.

685 Catégorie 2 : cas complexes. Les conséquences de l'urgence environnementale sur les
êtres humains et l'environnement ou les habitats sont importantes ou difficiles à identifier. Le contrôle
de l'événement est complexe et oblige la mise en œuvre de moyens particuliers. L'événement
désorganise momentanément la population touchée, les pertes matérielles peuvent être importantes
et la santé de la population est menacée ou peut être affectée.

690 Exemple de catégorie 2 : incendie chez un recycleur de véhicules hors d'usage où il fallait un
court moment contrôler la situation et s'assurer que la population ne serait pas en danger, et aider
avec les autres intervenants à y faire face.

695 Cas très complexes : les conséquences de l'urgence environnementale sur les êtres hu-
mains, l'environnement ou les habitats sont catastrophiques. Les conséquences de l'événement
sont difficilement identifiables. La situation est hors de contrôle. Intervention d'urgence oblige la mise
en place de mesures d'envergure nécessitant la contribution de nombreux organismes. Alors, le
dernier exemple qu'on a connu de cas très complexes, c'est la tragédie ferroviaire du Lac Mégantic.

700 Statistiques : Chaque année au Québec, Urgence-Environnement, c'est plus de 7 500
signalements, plus ou moins 600 interventions sur le terrain, 25 interventions de catégorie 2 et plus
ou moins 4 000 interventions téléphoniques, parce qu'il y a des cas, des situations de catégorie 1
qu'on peut aussi gérer par téléphone en envoyant la bonne personne, les pompiers sont formés pour
705 récupérer les...

Chaque intervention du ministère en urgence-environnement est compilée au registre qui est
disponible sur le site Internet du Ministère, donc, vous pouvez revoir toutes nos interventions, et c'est
quasi publié quasi instantanément ou si c'est la nuit, ça va être le lendemain, mais régulièrement mis

710 à jour et c'est une base de données qu'on peut aller consulter aussi pour voir toute notre intervention.

715 Les obligations légales ou ce qui nous permet d'intervenir toujours dans notre Loi sur la qualité de l'environnement - nos articles fondateurs, je dirais. L'article 20 : «*Nul ne doit émettre, déposer, dégager ou rejeter, mais permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet dans l'environnement d'un contaminant au-delà de la qualité ou de la concentration prévue par règlement du gouvernement. Quiconque est responsable de la présence accidentelle dans l'environnement d'un contaminant visé à l'article 20 doit en aviser le ministre sans délai*». Donc, il y a vraiment obligation, là, de...

720 Autre article qui nous permet de d'intervenir : le Règlement sur les matières dangereuses, qui, l'article 8 qui dit : «*Il est interdit d'émettre, de déposer, de dégager ou de rejeter une matière dangereuse dans l'environnement ou dans le système d'égout et d'en permettre l'émission, le dépôt, le dégagement ou le rejet à moins que l'opération ne soit réalisée en conformité avec la Loi sur la qualité de l'environnement. Quiconque rejette accidentellement une matière dangereuse dans l'environnement doit sans délai remplir les obligations suivantes : il doit faire cesser le déversement, il doit aviser le ministre, il doit récupérer la matière dangereuse et enlever toute matière contaminée qui n'est pas nettoyée ou traitée sur place*».

730 Autres outils légaux. La Loi... on a une possibilité de faire poursuites pénales selon l'infraction commise, la Loi nous permet – article 115.1 – de récupérer les frais engendrés par l'intervention d'urgence, d'obliger la réalisation des travaux de recouvrement des frais, on peut faire les travaux et recouvrir les frais qui ont été engendrés. Un pouvoir d'ordonnance aussi en vue de faire récupérer les contaminants émis lorsqu'il y a urgence d'agir. Et puis, on a tout le système de sanctions administratives pécuniaires.

735 Alors, voilà, j'ai fait un petit tour rapide de notre service d'Urgence-Environnement.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

740 Un instant, s'il vous plaît. D'abord, merci, Madame Côté.

745 Écoutez, compte tenu de l'heure, je permettrais à Monsieur Fafard qui s'est inscrit pour deux questions hors thématique de poser ses deux questions, qu'on ferait une pause et après, on s'attaquerait non-stop jusqu'à l'heure du dîner à la problématique transport pour ne pas qu'il y ait de décousus dans le questionnement.

Alors, Monsieur Fafard, vos deux questions, s'il vous plaît.

750 **M. MARC FAFARD :**

755 Bon matin. La première question. Au niveau des garanties de la Commission de la sûreté nucléaire, hier, on a entendu que les garanties types – ou en tout cas – on a vu deux exemples, un de 30 quelques millions \$ et l'autre de 40 millions \$ pour des projets en Saskatchewan. Je suis au fait de la garantie de Strateco puisque Strateco pour le projet Matoush avait reçu un permis de la Commission de la sûreté nucléaire en bonne et due forme pour la construction de l'activité équipement de mine. Leur garantie était de 5 millions \$.

760 Ma question est : Est-ce que ces garanties-là sont d'un ordre suffisant pour recouvrir un accident? Je comprends qu'elles peuvent couvrir une gestion, un suivi, mais on a qu'à se rapporter à Sept-Îles avec un déversement de pétrole petit l'année passée, ça a coûté 23 millions \$ pour récupérer ce pétrole-là sur les plages. Donc, je me demande, par exemple, Strateco, eux qui se sont préparés à installer... tout l'équipement est sur place aux campements. Il y a, entre autres, un million de litres de diesel qui est déjà rendu sur place, un paquet de campements. Donc, maintenant qu'ils vont devoir réaménager ou démanteler ou remettre à l'état, est-ce que si jamais Strateco se défile, cette garantie de 5 millions \$ qui, en passant, n'a jamais été déposée à la Commission de la sûreté nucléaire, va être suffisante?

770 Donc, ma question : Est-ce que les dépôts sont déposés au moment du permis ou de l'émission du permis? Parce que dans le cas de Strateco, ça n'avait pas été fait. Puis, est-ce que ces garanties-là, est-ce que le chiffre considère un éventuel problème, pas majeur mais un problème? Ma première question.

775 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Monsieur LeClair?

780 **M. JEAN LECLAIR :**

785 Le projet Strateco n'a pas un permis de la province, alors le projet Strateco n'a pas une garantie financière en place présentement. Oui, il y avait eu une revue de la garantie financière pour le projet. Si j'ai bien compris, au début, les démarches du BAPE, on avait clairement identifié que le projet Matoush n'était pas en discussion. Présentement, le projet Matoush fait face à des poursuites juridiques en plus, alors, je préfère... si vous voulez poser des questions générales, ça me fera un plaisir d'y répondre, mais sur le dossier Matoush en particulier, je ne pense pas qu'on veut en discuter d'une façon détaillée.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

790 Oui, certainement, on n'a pas à discuter du cas Matoush, mais en termes structurels, il y a une chose ainsi qui me surprend, c'est qu'il y a de l'équipement sur un chantier, peu importe quel serait le chantier, les risques, évidemment, s'accumulent s'il y a du pétrole, des choses comme ça, les garanties ne sont pas là. Alors, comment vous pouvez expliquer cette situation un peu paradoxale?

795

M. JEAN LECLAIR :

800 La question peut être serait plutôt posée au ministère de l'Environnement parce que la situation est la situation existante. Il n'y a pas d'autorisation pour la démarche d'exploration avancée, ce qui est en place présentement à Strateco c'est ce qui est déjà en place. Ça n'a rien à voir avec le projet qui a été autorisé par la CCSN parce que le projet n'a pas été autorisé par la province.

805 Fait que je dirais plutôt que la question est peut-être à poser à la province, à dire c'est quoi les démarches qui sont en place pour fournir la garantie sur les projets d'exploration où il peut y avoir l'entreposage de diesel, équipement diesel ou de réservoir de diesel. Ça fait partie de vos évaluations de garantie financière. Ce qui est important dans l'entretien, l'entreposage du diesel, il y a des normes, des normes provinciales pour s'assurer des conteneurs en cas de déversement du diesel, ça ne fait plus partie des normes qui sont établies parce que le diesel, évidemment, ce n'est pas le cas qui est unique à l'uranium, c'est entreposé partout dans le pays. Je ne sais pas si je réponds à
810 votre question, mais ça donne quand même une courte perspective.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

815 Je vous posais la question d'abord, mais c'est sûr que j'allais la poser aux deux représentants du Québec. Alors, Monsieur Gaudreau d'abord... excusez, Monsieur Bernatchez.

M. MARTIN BERNATCHEZ :

820 Oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

825 Je voudrais savoir, votre ministère, quand il sait qu'un projet est en train de se préparer, est-ce qu'il exige les garanties avant que le projet ne démarre afin d'être en mesure de ne pas reporter les risques ou les coûts inhérents à des risques à la population?

M. MARTIN BERNATCHEZ :

830 À prime abord, je pourrais dire que les garanties sont déposées lorsque le plan de restauration a été approuvé, mais, pour le reste, lorsqu'on est en phase d'exploration, à ce moment-ci je ne peux pas vous répondre, mais je peux vous revenir avec une réponse au niveau des gens des titres miniers.

835 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

À votre connaissance, dans le moment, il n'y a pas de dépôt qui a été mis sur la table par la compagnie en cause?

840 **M. MARTIN BERNATCHEZ :**

Il n'y a pas de plan de restauration qui a été approuvé.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

845 Ce n'est pas exigé tant que ce n'est pas...

M. MARTIN BERNATCHEZ :

850 Le plan de restauration a été exigé pour la délivrance du bail minier, donc, on est loin d'un plan de restauration approuvé.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

855 D'accord. Madame Côté? L'article 22 dit que ça prend un certificat d'autorisation avant le début d'un projet. Est-ce que, pour vous autres, le projet, le «avant» se situe où par rapport à un cas d'espèce comme ça?

Mme MARTHE CÔTÉ :

860 Écoutez, on a vu, et on va revoir demain, lors de la gouvernance... on a vu lors de la journée de l'exploration, sur l'exploration, on va revoir demain au niveau de la gouvernance que, au niveau de l'exploration, la première exploration – jalonnage, forage – est exclue de l'application de l'article 22, là, la Loi sur la qualité de l'environnement, à moins que cela soit fait dans un milieu humide ou bande riveraine.

865

870 Donc, il n'y a pas de certifications d'autorisation qui sont donnés là, s'il n'est pas dans un milieu humide. Par contre, à l'étape d'une autorisation, ce que l'on appelle nous, l'exploration avancée ou, comme je vous disais hier, un décapage d'un hectare ou... puis, je vais vous les redire demain les critères qui assujettissent à l'émission d'un certificat d'autorisation.

875 Là, il y a une certification d'autorisation. Peut-être pour un complément, nos critères d'exploration avancée correspondent en grande partie, comme l'échantillonnage en vrac, au critère aussi du MERN pour donner l'autorisation. Et dans ce cas-là, comme on a vu dans la gouvernance, le MERN, à l'étape de l'exploration avancée – puis là je ne veux pas... ils donneront plus d'informations après – établit une garantie financière et une possibilité de restauration.

880 Maintenant, je vous ai dit la semaine dernière, lorsque j'ai présenté la gouvernance et à plusieurs reprises demain, je vais vous le redire, même si on ne donne pas d'autorisation, nul n'est censé ignorer la loi. Donc, ils doivent gérer les produits selon les règlements existants, entre autres, les matières résiduelles, il y a vraiment tout un code de gestion pour l'entreposage, pour que ça soit sécuritaire. Il y a des codes aussi pour avoir toujours sur place... quand quelqu'un fait l'exploration, d'avoir sur place l'équipement pour récupérer et confiner rapidement s'il y avait un accident, un rejet accidentel, entre autres une fuite d'un équipement, d'une machinerie.

885 Et comme on vient de voir, et on a les inspections qui se font et ils ont l'obligation de nous rapporter et... Si vous saviez, dans notre banque d'interventions, je vous dirais des millions d'interventions, puis malheureusement, là, ce n'est pas un système où on peut sortir, on a beaucoup... tous les manquements sont... les promoteurs sont avisés parce qu'ils peuvent avoir une SAP s'ils n'ont pas avisé qu'il y avait un petit dégât, là. Donc, ils doivent aviser. Et tous les manquements sont de plus en plus signalés. Et nous avons toujours le pouvoir des articles que je vous lisais à la fin, l'article sur le Règlement de la Loi d'ordonnance de remettre le lieu en bon état. Et on peut aussi, nous, intervenir et charger les frais. Donc, c'est dans ce principe.

895 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

900 Vous dites que nul ne peut ignorer la loi, mais j'imagine que ça comprend le ministère aussi. Vous me répondez en m'expliquant en un long processus avec toutes les facettes des différents processus disponibles au ministère, mais le processus de base c'est l'article 22.

905 L'article 22 ne parle pas des forages, il ne parle pas d'exploration, il dit : «*Toute activité susceptible de nuire, de provoquer un dégagement*» - si je vous le cite mémoire, là – «*de provoquer la libération d'un contaminant, d'une émission atmosphérique, etc., doit préalablement obtenir un certificat.*» Quand vous avez des millions de litres sur un site, quand vous avez ouverture de terrain, vous ne considérez pas que l'article 22 s'applique et que ça aurait pris un CA préalable?

Mme MARTHE CÔTÉ :

910 Une loi ça donne les pouvoirs et les grandes lignes et c'est des règlements d'application qui nous disent dans quelle circonstance ça s'applique. Alors, quand je vous dis que...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

915 Quelle est l'exemption au règlement d'application de la loi s'appliquerait ici pour empêcher le stockage, l'ouverture du site?

Mme MARTHE CÔTÉ

920 Je vous reviens au niveau de ce que je vous disais quand je citais le règlement de l'application de l'article 22 exclut les activités – bon, je vais vous les nommer, puis demain, je vais vous les renommer - *Les activités de jalonnage, sondage et levées géophysiques, géologiques et géotechniques.»*

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

925 Ça, c'est l'activité de jalonnage, mais la construction du camp?

Mme MARTHE CÔTÉ :

930 La construction du camp, comme je vous ai dit, il y a des... au niveau de l'implantation d'un camp, il y a beaucoup d'autres règlements qui s'appliquent : prélèvement des eaux, règlement sur les eaux usées, règlement sur les matières dangereuses. Alors, cette réglementation-là s'applique. On a vu hier au niveau du campement, et on a déposé à la Commission un guide qui explique toute la réglementation qui s'applique.

935 C'est sûr que si cette réglementation-là n'est pas suivie à la lettre, lorsqu'on va faire nos inspections surprise ou encore d'autres, comme je vous le mentionnais, que même si on est caché dans le bois, souvent il y a beaucoup de monde qui s'y promène. On a eu, entre autres, une dénonciation pour un agent de la faune récemment, dans une situation qui était problématique.

940 Alors, ces réglementations-là s'appliquent, il y a des obligations de faire une gestion sécuritaire et, en plus, s'il y a un accident, nous avons des pouvoirs d'intervention et des pouvoirs de faire... de faire payer.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

945 Vous n'avez pas d'obligation préalable de certificat d'autorisation, c'est ça que vous dites?

Mme MARTHE CÔTÉ :

950 Pour une catégorie de projets exclus à l'application – que je vais vous réénumérer demain –
une catégorie de projets exclus à l'application dont, entre autres, le premier article du règlement
d'application de l'article 22 commence en disant : «*Toutes les interventions qui ont par ailleurs
comme un chemin d'accès, ont par ailleurs reçu une autorisation du Règlement sur l'intervention en
milieu forestier, ne sont pas assujetties à moins que...*», bon, ça dépend de certaines limites, tout ça.
955 Puis, ce Règlement-là, c'est vraiment, là, celui qui vient refaire le cadre, et je vais vous redire
demain, à partir de cette application réglementaire-là les cas où... mais même s'il n'y a pas
d'émission de certificat d'autorisation, les règlements existants pour assurer une bonne gestion des
matières et une bonne... s'appliquent.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

960 Est-ce que vous pouvez aussi demain nous expliquer le pourquoi d'exemption accordée par
le règlement d'application? Ça serait intéressant d'en comprendre le fondement environnemental, en
terme de gestion environnementale, pourquoi on exclut cette partie-là.

965 **Mme MARTHE CÔTÉ :**

Parce que d'autres règlements parfois le couvrent.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

970 Demain, s'il vous plaît, d'accord. Alors, voilà la réponse à votre première question. Votre
deuxième?

M. MARC FAFARD :

975 Oui. Ma deuxième question porte sur les matières à gérer en termes de matières radioac-
tives. Plutôt, ce que je vous demanderais, pourriez-vous définir la liste des choses à gérer et les
classer par faible, moyen ou élevé, comme on a vu dans le transport, sur le site minier, puis, est-ce
qu'on pourrait aussi bien définir, parce qu'il y a eu beaucoup de confusion hier soir, les tailings ou les
980 résidus miniers de moulins et de mines.

Donc, ce que je veux dire, c'est, dans le domaine radioactif, on classe souvent les choses
par faible, moyen et élevé, qu'est-ce qui est faible? Les équipements contaminés, par exemple, des
tracteurs, des pelles, des vêtements, des gants, des choses comme ça, des moyens, un stérile qui
985 aurait une teneur en uranium qui ne rencontrerait pas la préoccupation de ceux qui opèrent le
moulin. Puis, élevé, bien entendu, le produit même à la fin, à la sortie du moulin. Donc, si on pouvait

990 nous faire la liste, peut-être par la Commission de la sûreté nucléaire, puis, mettre ça en titre de matière, puis, les classer selon le type de gestion, faible, moyen et élevé, puis, bien faire la définition ou la distinction entre stérile, c'est un peu trop vague, donc, les résidus miniers et les résidus de moulin. Deux choses qui sont à gérer.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

995 Monsieur LeClair?

M. JEAN LECLAIR :

1000 Je peux fournir de l'information au point de vue des différents déchets radioactifs qui proviennent d'une mine, je pense qu'on a déjà fourni certaines informations. Je ne suis pas en mesure de commencer à classer faible, moyen et haut, parce que c'est une classification qui est quand même très définie dans toutes les matières radioactives. Le combustible irradié, c'est considéré haut. Mais, il n'y a pas une seule chose dans une mine d'uranium qui s'approche du combustible irradié qui est sorti du réacteur, donc, il faut vraiment s'assurer qu'on ne porte pas confusion.

1005 C'est beau d'aider les gens à mieux comprendre, et je peux comprendre peut-être le besoin d'essayer de classer, mais, on va fournir quand même des informations additionnelles, mais ce ne sera peut-être pas dans le style faible, moyen et haut. Parce qu'on a vraiment une inquiétude que là les choses vont commencer à se mêler, là, parce que quand on parle des matières radioactives, on a des documents qui font une classification quand même assez importante de la classification des matières radioactives. Ça, on peut sûrement vous fournir les documents au point de vue de la réglementation des matières radioactives qui donne ces classifications-là et les définit d'une façon claire.

1015 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Michèle?

LA COMMISSAIRE GOYER :

1020 Je veux juste être certaine d'avoir compris. En fait, est-ce que dans l'ensemble, la plupart des choses qu'on trouve sur un site minier uranifère, est-ce qu'ils sont dans l'ensemble classés dans ce qu'on appelle la catégorie faible ou s'il y en a quelques-uns qui sont autres?

1025

M. JEAN LECLAIR :

1030

Ce serait plutôt dans la catégorie faible, même pour les résidus miniers, on les met dans en général, si vous regardez nos documents, on les met dans une catégorie à elle toute seule à cause des volumes, ce n'est pas à cause nécessairement des dangers, mais c'est des volumes importants, une fosse avec des résidus miniers, c'est dans les millions de mètres cubes, tandis que souvent, quand on parle des autres déchets radioactifs, c'est des quantités qui se mesurent dans les dizaines ou des centaines mètres cubes. Fait qu'on a une tendance à les traiter d'une façon différente tout simplement à cause du volume des quantités qui sont quand même assez importantes.

1035

1040

Mais, ça, je vais vous fournir les informations qui vont fournir un peu plus de détails et je peux sûrement clarifier. En général, pour nous, quand on parle des mines, on parle des stériles quand on parle de ce qui provient d'une mine et on parle des résidus miniers en ce qui provient d'une usine au point de vue de la concentration. C'est là qu'on tranche la question, c'est la roche qui n'a pas de minéralisation suffisante pour être exploitée pour faire l'extraction du minerai et les résidus qui proviennent de l'usine. C'est ça en général les deux catégories qui proviennent de la roche. Mais, encore, je peux vous fournir... je vais vérifier déjà les informations qu'on a déjà fournies au BAPE, si on peut aller chercher déjà ce qui a déjà été fourni, sinon, on peut en ajouter.

1045

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Je vous remercie. Alors, on prend une pause de 15 minutes, on revient à 10h30 pour amorcer la question du transport. Merci.

1050

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1055

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS**

1060

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Alors, si tout le monde veut reprendre sa place, nous allons reprendre l'audience. Alors, je vais donner la parole à mon collègue Joseph.

1065 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Je m'excuse de cette interruption de gestion, pourrait-on dire. J'avais une précision. On me dit que la CCSN aurait une réponse complémentaire à apporter. Alors, Monsieur LeClair, s'il vous plaît?

1070 **M. JEAN LECLAIR :**

1075 J'en ai trois à apporter, fait que je demande un peu de patience pendant que je trouve mes notes. Je vais juste toucher, faire un survol rapidement, je vais déposer les documents pour que vous puissiez les lire un peu plus à fond, mais je veux juste faire un survol rapidement. Je vais commencer avec la demande...

1080 Est-ce que la CCSN maintient un bilan des décès et des maladies des mineurs d'uranium et l'indemnisation? C'est une question qui est déjà de quelques jours. La Commission canadienne de sûreté nucléaire ne possède pas de registre des cas de décès ou de maladie pour les travailleurs des mines d'uranium. Statistique Canada gère la base de données sur le cancer depuis 1969 ainsi que la base de données sur les décès au Canada depuis 1950. Ces bases de données contiennent les données les plus à jour, surtout les nouveaux cas de cancer diagnostiqués ou nouveaux décès survenus au Canada. Statistique Canada reçoit ces données de tous les registres provinciaux et territoriaux pour les cas de cancer et pour les décès.

1090 On élabore un peu ici sur les études épidémiologiques que la CCSN a poursuivies, et je n'irai pas en détail parce qu'on a quand même toute une thématique au point de vue de la santé, mais si on peut quand même se rendre à une conclusion, aucun cas de maladie, compris l'augmentation potentielle du risque du cancer du poumon chez les mineurs n'a été apporté au Canada depuis l'adoption de la nouvelle Loi. Le seul lien fait dans le passé avec l'exposition des travailleurs à des doses élevées de radon est une augmentation du cancer du poumon. Aucun lien avec d'autres maladies n'a pu être établi.

1095 On parle, on élabore un peu sur les doses auxquelles les employés sont exposés aujourd'hui et on constate que les doses sont faibles. Étant donné le faible niveau de doses auquel sont exposés les travailleurs dans les mines d'aujourd'hui, le risque de cancer du poumon est très faible. Dans ce contexte, aucune indemnisation n'a été nécessaire, à notre connaissance, aucune demande d'indemnisation à des organismes provinciaux n'a été faite par un mineur d'uranium travaillant dans les mines actuelles. Alors, je vais déposer le document qui quand même donne un peu plus d'information.

1100 Une autre question : Comment les différents départements fédéraux gèrent les risques en ce qui concerne les mines d'uranium? Ici on élabore plutôt la gestion des risques, la CCSN, évidem-

1105 ment, on est ici pour représenter la CCSN, si on a des questions au point de vue de la gestion de
 risques des autres départements fédéraux, je pense que c'est préférable de leur demander
 directement. Par contre, pour la CCSN, on utilise des méthodes de réglementation fondées sur le
 1110 risque pour planifier et mener à bien ses activités d'autorisation et de vérification de la conformité
 afin d'identifier les contrôles réglementaires adéquats par rapport aux activités et aux risques que
 ces derniers représentent. Même si on pense à la présentation de Monsieur Faille, il a dit qu'il y a
 différentes catégories au point de vue des dangers; alors, les mesures qui sont mises en place
 tiennent compte du risque associé avec les différentes matières.

1115 Pour toucher un peu à la question de risques environnementaux en particulier, ici, je vais
 élaborer un petit peu plus, je ne veux pas aller dans tous les détails. Mais, la CCSN a établi que le
 niveau de risque acceptable pour l'environnement et la santé et la sécurité des personnes et des
 mesures d'atténuation nécessaire pour contrôler les rejets doivent être interprétés d'une façon confor-
 me aux autres lois canadiennes en matière de protection de l'environnement comme la Loi cana-
 1120 dienne sur la protection de l'environnement, la Loi sur les espèces en péril, la Loi sur les pêches, le
 Règlement sur les affluents des mines de métaux, la Loi sur la convention concernée des oiseaux
 migratoires.

1125 Les principes de prévention de pollution de la Loi canadienne de protection environnement
 visent les substances dangereuses a été adoptée afin de tenir compte du principe ALARA, niveau le
 plus bas qui est soit raisonnablement possible d'atteindre, qui s'applique déjà au point de vue des
 substances nucléaires au point de vue de la réglementation de la radioprotection. Alors, encore ceci,
 je vais le déposer avec le BAPE, il y a un peu plus de détails, mais je ne veux pas prendre tout le
 temps pour qu'on puisse retourner aux questions.

1130 Une autre demande : Comment les différents départements fédéraux – ah non, excusez-moi,
 c'est la même que je viens tout juste de... je vous demande pardon. Existe-t-il des exemples où la
 CCSN exerce une autorité sous une autre loi pour une autre autorité fédérale? Alors, c'est une ques-
 tion qui avait été posée la semaine passée à Mistassini. Tous les inspecteurs de la CCSN réalisent
 généralement leurs propres inspections. Il y a deux exceptions à cette règle, elles concernent le
 1135 ministère des Pêches et Océans et Transports Canada.

1140 En ce qui a trait au mandat du ministère des Pêches et des Océans, le président de la
 Commission canadienne de sûreté nucléaire et le sous-ministre du ministère des Pêches et Océans
 ont signé un protocole d'entente le 16 décembre 2013.

Dans ce protocole, ce qu'on a, le ministre du ministère de Pêches et Océans demeure
 responsable des décisions prises en vertu des dispositions sur l'habitat, la Loi sur les pêches.
 Cependant, aux termes du protocole d'entente, le ministère se fie à la CCSN pour procéder à
 l'examen des demandes de permis, effectuer les évaluations environnementales, réaliser les

1145 inspections de conformité et surveiller les conditions de permis ou les conditions d'autorisation
délivrées en vertu de la Loi sur les pêches pour les installations nucléaires et les mines et usines de
concentration d'uranium en relation avec leurs effets sur le poisson et son habitat.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1150 Allez-vous déposer le protocole, s'il vous plaît?

M. JEAN LECLAIR :

1155 On peut, oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1160 S'il vous plaît.

M. JEAN LECLAIR :

1165 Pour ce qui a trait à Transports Canada, je pense que déjà mon collègue a élaboré, je pense,
un peu à fond l'interface et le fait que nos inspecteurs font des inspections sous la Loi du transport
de matières radioactives. Merci.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1170 Merci, Monsieur LeClair. Alors, si vous pouviez noter de déposer le protocole, ça compléte-
rait la réponse. Merci. Alors, je passerais maintenant la parole à mon collègue Joseph sur la
question du transport.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1175 Je vais poser quelques questions ponctuelles pour lesquelles ce serait souhaitable d'avoir
des réponses courtes et directes de la part de tout le monde.

1180 Tout d'abord à Madame Côté, est-ce qu'il y a eu des interventions d'Urgence-Environnement
au cours des 10 dernières années ou des 20 dernières années pour des matières radioactives?

Mme MARTHE CÔTÉ :

À ma connaissance, non.

1185 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Monsieur Faille, vous avez défini les groupes 1, 2, 3, tout à l'heure dans votre présentation, le groupe 1 étant le plus bas, le groupe 3 étant le plus élevé. Est-ce qu'il y a une concentration qui détermine qu'est-ce qui est groupe 1, qu'est-ce qui est groupe 3 en termes de becquerels par gramme

1190

M. SYLVAIN FAILLE :

C'est basé aussi sur l'accepté spécifique en fonction d'une valeur qui est déterminée dans le règlement, mais ça va un peu avec l'activité de la matière elle-même quand l'activité va être plus faible dans le groupe 1 que dans le groupe 2.

1195

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Mais, est-ce que c'est défini quantitativement?

1200

M. SYLVAIN FAILLE :

C'est défini en termes d'activités par gramme, donc, oui.

1205

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Ça serait quoi?

1210 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Je n'ai pas la valeur directement avec moi. Je pourrai la regarder dans la réglementation. c'est basé sur un nombre qui s'appelle un A-2 qui est défini dans la réglementation.

1215 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Pourriez-vous nous la déposer?

1220

M. SYLVAIN FAILLE :

Oui, absolument.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

1225 Vous avez également – je m'adresse à vous Monsieur Faille – vous avez également indiqué que l'expéditeur est généralement titulaire d'un permis. Qu'est-ce que ça veut dire «généralement»?

M. SYLVAIN FAILLE :

1230 C'est que dans certains cas, si les matières radioactives qui sont transportées sont extrêmement faibles, de très faible activité, il peut arriver des cas où les personnes ont des... par exemple, un distributeur de détecteurs de fumée, l'exemption est donnée seulement aux utilisateurs, donc, aux membres du public. Une compagnie de distribution est assujettie à la réglementation, mais elle ne possède pas nécessairement un permis pour distribuer des détecteurs de fumée.

1235

LE COMMISSAIRE ZAYED :

D'accord. Vous avez également indiqué que, pour la CCSN, l'expéditeur est responsable de la marchandise qui serait impliquée dans un accident. Quelle est la responsabilité du transporteur?

1240

M. SYLVAIN FAILLE :

C'est de s'assurer que le transport est fait de façon... en conformité avec la réglementation, et d'aviser soit l'expéditeur ou le destinataire et la Commission s'il arrive un accident ou un incident en transport.

1245

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Mais, cette responsabilité, comment est-ce qu'elle s'actualise pour l'expéditeur?

1250

M. SYLVAIN FAILLE :

Pour l'expéditeur, comme dans le cas où il y a eu l'accident à Halifax, on a été avisés qu'il y avait eu un accident au port d'Halifax.

1255

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Par le transporteur?

1260

M. SYLVAIN FAILLE :

Dans ce cas-là, ça a été les autorités portuaires également.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

O.k.

1265

M. SYLVAIN FAILLE :

Et puis, on a contacté la compagnie pour s'assurer qu'ils avaient déjà été contactés eux aussi, leur demander qu'est-ce qu'ils faisaient justement pour régler leurs problèmes avec l'accident qu'il y avait eu.

1270

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Donc, c'est à l'expéditeur de régler le problème?

1275

M. SYLVAIN FAILLE :

C'est soit l'expéditeur, oui, qui va être responsable pour aller récupérer s'il y a des récupérations sur le...

1280

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Financièrement également?

1285

M. SYLVAIN FAILLE :

Oui.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1290

Et est-ce que la CCSN peut contribuer à régler le problème? Et dans ce cas-là, est-ce que l'expéditeur va devoir dédommager, entre guillemets, financièrement la CCSN?

M. SYLVAIN FAILLE :

1295

De façon dont on fonctionne, on peut aller mettre une ordonnance pour les forcer à faire quelque chose, mais la CCSN ne prendra pas les travaux directement, on va aussi collaborer avec les autorités provinciales ou autres autorités fédérales, s'il y aurait une juridiction à ce niveau-là.

1300

LE COMMISSAIRE ZAHED :

D'accord.

M. SYLVAIN FAILLE :

1305

Le travail est juste de superviser.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1310

Les exemples d'accidents que vous nous avez présentés, si j'ai bien compris, vous me corrigerez si jamais je fais une erreur, ce sont des colis de type B?

M. SYLVAIN FAILLE :

1315

Dans deux cas, c'est des colis de type B, dans l'autre, c'était des colis industriels. Le bateau qui a été endommagé en mer étaient des colis industriels.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1320

Donc, ce serait H? Ça serait ça?

M. SYLVAIN FAILLE :

1325

Non, ça serait industriel, donc, c'est... ce n'est pas des colis homologués.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Ah, c'est pas des colis homologués. O.k.

1330

M. SYLVAIN FAILLE :

Non.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1335

Donc, il n'y a jamais eu d'accident pour des colis de type C ou H?

M. SYLVAIN FAILLE :

1340

Il y a déjà eu des accidents pour des colis de type H qui sont des colis... mais, encore une fois, il n'y a pas eu de déversement ou quoi que ce soit. Au Canada, il n'y en a pas eu.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1345 Ailleurs dans le monde?

M. SYLVAIN FAILLE :

1350 Il y a eu des accidents avec des cylindres d'hexafluorure d'uranium dans le passé, il n'y a pas eu de conséquences non plus, donc, il y a eu des accidents, mais il n'y a pas eu de déversements. Il y a eu des accidents mais il n'y a pas eu de dommages résultant de l'accident, aux colis.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1355 Dans quel pays?

M. SYLVAIN FAILLE :

1360 Il y en a eu dans plusieurs pays. Je sais qu'il y en a eu aux États-Unis, il y en a eu en mer aussi avec un bateau dans les années 80.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1365 Est-ce que de façon générale, il y a plus d'accidents sur la route, par avion, ou par bateau ou par train?

M SYLVAIN FAILLE :

1370 Au Canada, c'est principalement par la route parce que c'est le moyen privilégié pour le transport, mais je ne pourrais pas dire pour d'autres pays de quelle façon ils procédaient.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1375 D'accord. Vous avez indiqué que pour les colis de type A et B, il y a des épreuves thermiques qui vont jusqu'à 800 degrés pour 30 minutes. Pour les colis de type C ou H, est-ce que c'est la même chose?

M. SYLVAIN FAILLE :

1380 Pour les... Il n'y en a pas, il n'y a pas d'examen thermique pour les colis du type A, il y en a pour les types B. Pour le type C, c'est une heure, et puis pour le type H, il y a aussi la même chose, à 800 degrés pour 30 minutes.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1385 Et quelle est la température que peut atteindre l'explosion d'un avion?

M. SYLVAIN FAILLE :

1390 Je n'ai pas la réponse. Je sais qu'il y a eu des tests qui ont été faits dans le passé pour la simulation quand ils ont développé le type C, mais je n'ai pas l'information. Il faudrait que je regarde si l'information est disponible dans les documents de l'Agence internationale lorsqu'ils ont fait des études.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1395 Ce qui serait intéressant, c'est non seulement d'avoir – évidemment, vous me voyez venir – ce n'est pas seulement d'avoir la température, mais si la température excède le 800 degrés, quelles sont les conséquences possibles s'il y avait un des colis de type B ou C dans un avion?

M. SYLVAIN FAILLE :

1400 Je sais que pour... pour répondre un peu à votre question, ce n'est pas directement par un avion, mais il y a beaucoup de simulations, donc, des études que je fais référence des États-Unis en 1405 c'est 60 ans aux États-Unis, incluant les feux d'une durée extrêmement longue des feux avec des températures supérieures à 800 degrés pour voir l'impact sur les colis de type B également.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1410 Et?

M. SYLVAIN FAILLE :

1415 Dans ce qu'ils ont relevé, il n'y avait pas vraiment d'impacts significatifs. La durée du feu... les colis, même si l'exigence minimale est de 800 degrés, la plupart résistent beaucoup plus que ça.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1420 Est-ce qu'il y en a qui résistent à moins que ça?

M. SYLVAIN FAILLE :

S'ils résistaient à moins que ça, ils ne pourraient pas être homologués. Donc, le minimum est toujours de 800 degrés à 30 minutes, c'est le minimum qui peut être autorisé.

1425

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Ce serait intéressant peut être que vous puissiez répondre à la question. Monsieur Boudreau, vous travaillez dans le transport au ministère des Transports du Québec. Est-ce qu'il y a des routes qui sont interdites au transport des matières dangereuses... des matières radioactives, pardon.

1430

M. ROCH BOUDREAU :

Bonjour. Je vais voir peut-être si j'ai des collègues spécifiques dans la salle. Oui, il y a Monsieur Boies qui fait partie de la direction du transport routier des marchandises qui va venir m'accompagner pour pouvoir répondre à votre question.

1435

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Oui, vous pouvez venir à l'avant, c'est parfait.

1440

M. RAYNALD BOIES :

Bonjour. Raynald Boies, Transports Québec à la direction transport routier des marchandises, spécifiquement pour la réglementation du transport des matières dangereuses, volet routier.

1445

Alors, pour répondre à votre interrogation, oui, nous avons une réglementation au Québec, spécifiquement, elle se base sur la réglementation fédérale comme les autres administrations canadiennes. Et, pour répondre à votre question, oui, il y a un endroit spécifique qu'on interdit le transport des matières dangereuses et c'est dans les tunnels. Donc, il n'y a pas de voies spécifiques pour interdire les matières dangereuses dans un circuit spécifique.

1450

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Donc, dans les zones densément peuplées ou de petites rues qui se font interdire spécifiquement au transport des matières radioactives à votre connaissance, non?

1455

M. RAYNALD BOIES :

1460 Non. Cependant, les municipalités ont quand même, si elles veulent déposer une étude auprès du Ministère s'ils le veulent pour analyser les situations.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1465 D'accord.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1470 Vous voulez dire que les municipalités pourraient adopter des règlements disant que, par exemple, on va définir un corridor préférentiel pour certains types de matières dangereuses qui incluraient les radionucléides?

M. RAYNALD BOIES :

1475 Elles le peuvent, sauf qu'elles doivent quand même déposer une étude auprès du Ministère. Après analyse, le Ministère va spécifier, voir s'ils peuvent le faire ou non.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1480 Est-ce que ça s'est déjà produit que des municipalités définissent des routes particulières pour les déchets dangereux, incluant les matières radioactives?

M. RAYNALD BOIES :

1485 Non.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Donc, vous n'avez jamais eu à gérer ce genre de question?

1490 **M. RAYNALD BOIES :**

Non.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1495 Non.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1500 Une dernière question, pour le moment du moins. Il arrive dans certains secteurs que le
ministère de l'Environnement, de concert probablement avec d'autres ministères, développe ou élabo-
re des modélisations pour déterminer quel serait le pire scénario s'il devait se produire un accident
majeur dans différents milieux et en particulier dans des milieux urbains. Est-ce que le ministère de
1505 l'Environnement a réalisé de telles modélisations pour les matières radioactives, pour le transport des
matières radioactives?

Mme MARTHE CÔTÉ :

1510 En effet, dans les études de risques qu'on fait le cas, je vous dirais que présentement pour ce
qui concerne les matières radioactives, le Ministère est en attente d'orientations de comités de
l'Organisation de sécurité civile du Québec – je vais vous donner les deux noms des sous-comités –
le sous-comité sur le risque radiologique et nucléaire été le sous-comité sur les incidents impliquant
des agents CBRN, c'est-à-dire chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et explosifs. Donc
1515 c'est ces deux sous-comités là qui doivent présentement prioriser pour quel type de risque on doit se
prémunir au Québec. Donc, le Ministère est en attente de voir au niveau de risques radiologiques quel
est le niveau de priorité et il va se préparer en conséquence.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1520 Donc, pour le moment, il n'y a rien de fait?

Mme MARTHE CÔTÉ :

1525 Si vous voulez vraiment que je vous dise, le Ministère avait commencé à mettre en place un
programme, et il y a même une formation qui a été faite pour ces intervenants, présentement, ça a été
mis sur la glace en attendant les orientations de ces deux comités.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1530 Serait-il possible de voir ce projet de programme pour voir qu'est-ce qu'il comprenait comme
éléments?

Mme MARTHE CÔTÉ :

1535 Oui, je l'ai sur mon ordinateur, je pourrais probablement vous le transmettre. Mais, je vais
m'assurer avant que je peux le rendre public, mais, entre autres, tout ce que disait Monsieur sur le

transport, la catégorie des matières, j'ai tout lu ça sur le programme de formation, et oui. Alors, je vais m'informer avant si je peux le rendre public, mais je croirais que oui.

1540 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, on attend votre réponse sur cette question. Merci.

1545 **LE COMMISSAIRE ZAHED :**

En fait, je garde la même question – j'avais dit que c'était ma dernière question, mais c'est la même - que je voudrais adresser à quelqu'un de Transports Canada, je ne sais pas qui représente Transports Canada?

1550 **M. JOHN HARBOUR :**

Monsieur Harbour.

1555 **LE COMMISSAIRE ZAHED :**

Monsieur Harbour.

M. JOHN HARBOUR :

1560 Oui, en fait, nous sommes deux collègues de transport. Ma spécialité à moi, c'est le transport maritime, je ne sais pas à quel niveau ou de quel ordre se situe votre question par rapport au transport. En fait, j'ai également mon collègue Monsieur Louis Paiement qui, lui, représente plutôt le mode surface : train, camionnage, etc.

1565 **LE COMMISSAIRE ZAHED :**

Oui, c'est plus dans ce sens-là. Ma question est soulevée en raison de l'appréciation des accidents selon les pires scénarios et leurs impacts sur les populations.

1570 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Bonjour, Monsieur, pouvez-vous présenter d'abord.

M. LOUIS PAIEMENT :

1575

Bonjour. Louis Paiement de Transports Canada, transport de marchandises dangereuses pour la région du Québec. Est-ce que vous pouvez répéter la question?

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1580

Est-ce que votre Ministère a réalisé des modélisations qui permettent d'évaluer les risques d'un accident majeur selon un pire scénario et son impact sur les populations ou sur les territoires environnants?

M. LOUIS PAIEMENT :

1585

S'il y a eu des exercices qui ont été faits ou des modélisations qui ont été faites à ce sujet-là, ça va être avec le groupe, là, CBRN qui relève de la direction nationale. Je sais qu'ils font des...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1590

Pouvez-vous nous préciser qu'est-ce que c'est le CBRN?

M. LOUIS PAIEMENT :

1595

Comme Madame Côté l'a mentionné, ben je pense que c'est Madame Côté qui a mentionné, c'est sous le côté chimique, biologique, explosif, radioactif, la combinaison, en fait, de ces éléments où est-ce que c'est qu'il y a des exercices qui sont faits avec les intervenants, mais je ne suis pas... des intervenants locaux, mais je ne suis pas au courant des détails de qu'est-ce que c'est qui a été préparé. Je sais qu'il y a eu... on a fait un exercice à Montréal avec les intervenants du lieu, mais, je n'étais pas partie prenante à cet exercice-là.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1605

Ce n'était pas tout à fait ma question, c'est pas les simulations en cas d'une urgence, mais une modélisation qui prend le pire scénario, mais je comprends que vous avez répondu.

M. LOUIS PAIEMENT :

1610

C'est tout ce que j'ai comme information à ce niveau-là.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1615 Et pour la CCSN, Monsieur LeClair, est-ce que votre Commission réalise également des modélisations pour pouvoir apprécier quel peut être le pire scénario en termes de transport et en particulier transport terrestre?

M. SYLVAIN FAILLE :

1620 La Commission n'a jamais fait d'analyse à ce niveau-là, on a fait des études sur ce qui est transporté, mais pas sur la modélisation. On utilise les données qui sont fournies par d'autres pays, qui ont fait des analyses similaires; tantôt je faisais référence aux Américains où ils ont eu des analyses. Il y en a eu aussi en Europe de faites. On n'en a pas faites nous ici, mais on utilise des scénarios qui ont été utilisés à l'extérieur, on a tous la même réglementation.

1625

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1630 Est-ce que ce serait possible pour vous, si vous avez une expertise à la CCSN, de réaliser une telle modélisation pour le Canada, en fait, selon le pire scénario, en milieu terrestre, et qu'est-ce que ceci impliquerait? Évidemment, quand je parle de pire scénario, c'est un accident d'une très grande dimension, la plus grande qu'on peut imaginer dans un milieu urbain densément peuplé avec des teneurs de résidus ou de déchets radioactifs, ou peu importe le scénario que vous allez choisir, de matières avec la plus haute radioactivité et représentant la plus grande toxicité.

1635

M. SYLVAIN FAILLE :

1640 Juste pour répondre un peu à votre question, il faudrait que je vérifie si c'est quelque chose qui serait possible, mais en général, comme je disais dans la présentation que j'ai faite, depuis que la réglementation existe, à travers le monde, il n'y a jamais eu d'accident qui a eu les conséquences de cette façon-là, de cet ordre-là, donc, ça serait assez difficile à quantifier ça serait quoi le scénario le plus...

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1645

C'est pour ça que je dis par modélisation.

M. SYLVAIN FAILLE :

1650 Oui. Mais essayer de déterminer quelle pourrait être la modélisation utilisée, c'est assez difficile étant donné les données qu'on a, même ceux qui ont été faites avec les accidents les plus

sévères qu'ils ont rencontrés aux États-Unis, les modélisations qu'ils ont faites, il n'y avait pas vraiment de conséquences.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

1655

Je tiens quand même à préciser que pour la Commission, l'accident le plus sévère ne veut pas dire l'accident le pire. Et l'intérêt d'avoir une telle appréciation, c'est de dire la pire chose qui puisse arriver c'est telle chose et puis, on examine quelles sont les démarches, à ce moment-là, qui doivent être faites pour éviter que la population environnante puisse être exposée et éventuellement avoir des conséquences.

1660

Une telle modélisation, ça se fait couramment dans plusieurs autres secteurs, c'est la raison pour laquelle je vous demande si vous pouvez examiner la possibilité de la réaliser à la CCSN. Et si votre réponse, au cours des prochains jours, est négative, je verrai avec... la Commission verra avec d'autres ministères s'il y a possibilité que vous travailliez conjointement pour produire une telle modélisation.

1665

M. SYLVAIN FAILLE :

Oui, comme je vous disais, je vais vérifier avec la Commission, mais c'était juste pour l'autre partie que je vous disais, ça peut être un peu difficile de déterminer quel était le scénario qu'on pourrait regarder, mais je vais vérifier à l'interne pour voir si c'est possible.

1670

LE COMMISSAIRE ZAHED :

Je vous remercie. J'ai terminé.

1675

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Ma collègue Michèle.

1680

LA COMMISSAIRE GOYER :

Simplement pour préciser, même si on va trouver l'information dans les différents guides, là, le yellowcake, à quelle catégorie de colis ça appartient?

1685

M. SYLVAIN FAILLE :

Le yellowcake est transporté dans des colis industriels, et comme il est... il tombe dans la catégorie des LSA-1, donc, le plus bas, donc, des colis industriels soit de type 1 ou dans notre règle-

1690

ment, on spécifie, tout dépend de la façon dont il est transporté, il pourrait être aussi dans un colis industriel de type 3. Ce sont les deux options qu'ils ont pour le...

LA COMMISSAIRE GOYER :

1695

À ce moment-là, ma question s'adresserait à ceux qui s'occupent des plans d'intervention, dont probablement les plans de mesure d'urgence. Comment ce type de colis est pris en compte dans l'ensemble de la description du plan des mesures d'urgence ? Et ma deuxième question sera la formation. Alors, quand vous faites un plan de mesures d'intervention, est-ce que le ministère de l'Environnement qui s'occupe des plans de mesures d'urgence en cas d'accidents impliquant des colis industriels comprenant des radionucléides ?

1700

Mme MARTHE CÔTÉ :

Chaque Ministère doit faire son plan d'urgence. Nous, on fait un plan d'urgence d'intervention pour....

1705

LA COMMISSAIRE GOYER :

Ok. Je vais vous poser ma question.

1710

Mme MARTHE CÔTÉ :

Alors, dans le cadre de notre plan d'urgence selon notre champ de compétences, les catégories énumérées de classement des emballages sont indiquées dans le plan – vous allez voir un chapitre là-dessus sur les produits radioactifs pouvant être transportés – et oui, on en rend compte. Et ce qu'on va faire, entre autres, si on est en présence d'un tel produit, comme il l'expliquait, sur le contenant, il y a le nom de la personne qu'on peut appeler pour avoir les informations. Il y a toute une stratégie d'établir un périmètre de sécurité, mais, c'est au niveau environnemental.

1715

1720

LA COMMISSAIRE GOYER :

Donc, ce type de colis, même s'il est industriel, fait partie du plan d'intervention?

1725

Mme MARTHE CÔTÉ :

Oui.

1730 **LA COMMISSAIRE GOYER :**

Et comment se fait la formation continue des gens qui doivent adresser ce genre de situation? Là, on parle évidemment de colis de classe LSA-1. Il y a peut-être d'autres colis qui sont de classe peut-être plus problématique, alors, dans les deux cas, comment se fait la formation ou qui est responsable de la formation continue surtout?

1735

Mme MARTHE CÔTÉ :

Comme j'expliquais dans le diaporama, le Bureau de coordination des urgences a une équipe avec tous les spécialistes aussi du Ministère qui maintient une banque de formation sur différents éléments qui sont mis à jour dépendant des changements. Et la formation se fait... on veille à ce que tout... je pense qu'une fois par année, c'est précis, mais c'est écrit dans le plan de mesures d'urgence, là. Je pense qu'au minimum une fois par année, toutes les personnes qui interviennent en urgence doivent avoir un rafraîchissement de leurs connaissances. Tout nouvel employé doit avoir les formations. Je vous disais, les formations sont accessibles, tous ceux qui sont identifiés comme du premier appelant du réseau de mesures d'urgence, on a un site sécurisé Internet spécifique pour ces gens-là où toutes les formations sont là, tous les documents de référence sont là. Alors, rapidement, sur un lieu d'intervention, ils peuvent aller voir... Comme on a les documents du plan de mesures de Transports Canada, l'identification de tous les colis, les types de colis et... Alors, on peut rapidement y faire face.

1740

1745

1750

LA COMMISSAIRE GOYER :

Et qui s'assure que ces formations-là sont vraiment faites par tous les intervenants? C'est le Centre de coordination?

1755

Mme MARTHE CÔTÉ :

C'est le Centre de coordination qui est sous l'autorité du sous-ministre adjoint aux Affaires régionales qui s'assure et c'est vraiment, là... Écoutez, on est appelés, on intervient régulièrement, on a beaucoup d'appels, donc, c'est vraiment une préoccupation de toujours avoir... et il y a toujours quelqu'un de garde, toujours des personnes en urgence dans la région de garde 24 heures sur 24 et qui ont la formation.

1760

1765 **LA COMMISSAIRE GOYER :**

Merci, Madame Côté.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1770

Monsieur LeClair, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. JEAN LECLAIR :

1775

J'aimerais demander à Monsieur Faille s'il pourrait amener des précisions. Parce que vous parlez de plan d'urgence et il y a tout un système en place pour le transport des matières dangereuses, alors, je vais lui passer la parole.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1780

Monsieur Faille.

M. SYLVAIN FAILLE :

1785

Merci. Comme j'ai mentionné dans la présentation, pour les matières LSA-1, donc, le minerai d'uranium, il y a un plan d'intervention d'urgence qui est requis selon le règlement de Transports Canada, et il y a une obligation du côté des compagnies minières de proposer un plan à Transports Canada pour son approbation. Donc, ce côté-là est adressé au niveau de la réglementation de Transports Canada pour le plan d'urgence.

1790

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1795 Est-ce que je pourrais vous poser une sous-question là-dessus? Est-ce que c'est un plan générique disant telle compagnie vous transportez tel type de matériau, donc, quelles que soient les circonstances qui pourraient survenir en cours d'année, vous avez un plan général? Ou si c'est un plan adapté au parcours qui va avoir lieu cette semaine parce qu'on passe, disons, par tel endroit, on choisit tel moyen de transport ? Est-ce que c'est un plan *ad hoc* ou un plan générique?

M. SYLVAIN FAILLE :

1800

1805 Je peux donner une partie de réponse, puis peut-être, je ne sais pas si le représentant de Transports Canada est au courant des détails dans les plans d'intervention d'urgence. Habituellement, c'est un plan qui fournit l'information de base : qu'est-ce qu'ils ont besoin pour répondre aux exigences. Donc, si c'est un transport par route, ça va être certaines choses, si c'est par un autre mode de transport, il faut qu'il couvre les différents types de modes de transport. Mais, je n'ai pas les détails exacts puisque c'est Transports Canada qui fait l'évaluation. Ils peuvent nous consulter s'ils ont besoin d'un peu d'information au niveau radiologique, la Commission est toujours là pour les aider.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1810

Est-ce que du côté de Transports Canada, on peut préciser?

M. RAYMOND BOIES :

1815

Les plans d'intervention d'urgence sont spécifiques aux compagnies et génériques. Cependant, le rayon de parcours ou les endroits où se fait le transport rentrent en ligne de compte dans les soumissions des plans d'intervention d'urgence. Donc, si c'est quelque chose qui est local, le plan d'intervention d'urgence va préciser que c'est pour un rayon de 50 km, 200 km, si c'est national, bon, quelle autre ressource avez-vous à travers le pays et ces analyses et les évaluations sont faites à travers le pays avec ces différentes équipes d'intervention. Mais, il n'y a pas un chemin identifié, ce sont des secteurs d'opération. Mais, habituellement, les compagnies utilisent pour des matières radioactives d'un point A à un point B... ça ne se promène pas partout. Mais, en fait, en gros, c'est de même, c'est générique comme plan.

1820

1825

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Merci. J'aurais une question pour Monsieur Faille. À votre connaissance, quel est le pire accident de transport que l'on connaît qui est survenu dans le monde en termes de matières radioactives?

1830

M. SYLVAIN FAILLE :

Il n'y en a aucun qui saute à mes yeux dans ce que, je veux dire il y a beaucoup de... comme je vous ai dit, il y a eu des accidents de façon régulière, chaque année, il y en a quelques-uns, il n'y en a pas des millions. Mais, il n'y en a aucun vraiment qui saute à mes yeux en termes de...

1835

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Ou qui dépasse tout en termes d'ampleur?

1840

M. SYLVAIN FAILLE :

Comme je vous disais, ce qui arrive souvent, c'est des colis qui sont homologués, des colis de type B, il y en a quelques-uns qui sont impliqués dans les accidents, c'est toujours de voir le fait qu'il n'y a pas eu de conséquences, il y a eu des accidents quand même assez sévères, comme celui que je vous ai montré de Dryden où il y a eu une collision frontale entre deux véhicules. On peut voir que les carcasses ont été complètement fondues avec la température, mais qu'il n'y a pas eu de conséquences avec les colis, c'est toujours cet aspect-là qui ressort dans ce qu'on a vu plutôt qu'une

1845

1850 conséquence liée à un colis, parce que s'il y avait eu une conséquence, je crois qu'il y aurait eu du questionnement qui aurait été fait au niveau international pour voir qu'est-ce qui avait été, puis, s'il y avait une façon d'améliorer la réglementation.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1855 Sans être un spécialiste, j'imagine que si, par hypothèse, un cargo qui transporte des barres d'uranium enrichi coulait dans le Golfe Saint-Laurent, il faudrait les récupérer. J'aimerais, par exemple, on peut imaginer un autre scénario, un avion qui s'écrase et que là, à cause de l'impact, c'est quand même plus qu'un mètre de haut, qu'un conteneur ayant des matières radionucléides assez intenses, les poussières sont dispersées avec la fumée, on est devant une aire assez large qui est contaminée.
1860 Les coûts de contrôle sur place et après de restauration ou de récupération, peut-être, on peut imaginer que ça peut être assez élevé, je veux dire, je ne veux pas faire référence à des accidents dramatiques récents, mais tout le monde va comprendre qu'il y a des fois des accidents dont l'ampleur surprend tout le monde. Est-ce que la responsabilité financière des expéditeurs et des transporteurs est analysée et proportionnelle aux coûts que pourrait donner un scénario important de ce genre?
1865

M. SYLVAIN FAILLE :

1870 Ce n'est pas quelque chose qui est couvert par notre réglementation. Ce n'est pas quelque chose qu'on regarde, on a toujours... notre principal... d'abord c'est la sûreté. Donc, s'il arrivait quelque chose, on pourrait ordonner quelqu'un de faire le travail, mais on n'a pas regardé le côté monétaire. Ce n'est pas quelque chose qui est pris en compte dans le règlement de transport présentement.

1875 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Donc, si une entreprise avait une couverture de 8 - 0 millions \$, et qu'on se retrouve devant un problème de 250 - 300 millions \$, au fond, ce sont les corps publics qui vont être obligés d'assumer la responsabilité; c'est en gros indirectement ce que vous me dites?
1880

M. SYLVAIN FAILLE :

1885 Comme je le disais, je sais que nos titulaires de permis ont des garanties financières pour couvrir leurs activités, mais du côté du transport comme tel, il n'y a pas d'exigences spécifiques dans notre réglementation qui couvre le transport. Quand on émet des permis, par contre, comme pour les envois qui sont en transit au Canada, on regarde pour s'assurer qu'il y a au moins une couverture au niveau assurances pour les expéditions qui seront faites pour couvrir les coûts s'il arrivait quelque chose.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1890

Mais, des coûts de quel ordre?

M. SYLVAIN FAILLE :

1895

Ce n'est pas quelque chose qu'on a déterminé comme tel. Je n'ai pas les détails si on regarde le coût autant que s'il y a vraiment une couverture qui s'applique pour l'envoi.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1900

Pourriez-vous vérifier et donner à la Commission cette information à savoir quels sont les maximums que l'on exige en termes de couverture spécifique dans ces cas-là?

M. SYLVAIN FAILLE :

1905

Oui, je vais vérifier si on a l'information.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1910

Michèle, vous voulez continuer, allez-y.

LA COMMISSAIRE GOYER :

Une dernière.

1915

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Allez-y.

LA COMMISSAIRE GOYER :

1920

1925

À première vue, après avoir entendu les deux présentations, je ne suis pas capable de me faire, en tout cas, je ne sais pas si les autres membres de la Commission et nos analystes ont cette capacité-là, mais ça semble assez complexe, il y a beaucoup d'intervenants, il y a beaucoup d'acteurs, il y a beaucoup de réglementations, est-ce que dans le plan d'intervention ou un document quelque part, on a un organigramme à partir du moment qu'on déclenche une intervention : qui fait quoi en premier, qui est impliqué, quel est l'organisme qui a une réglementation qui s'applique, parce que ce n'est pas juste l'action, l'activité des différents acteurs, mais c'est le côté aussi... le cadre. Ça c'est le transport, donc, c'est sous la tutelle de Transports Canada, ça c'est ceci, c'est sous la tutelle

1930 de l'autre, puis, en même temps, de voir le cheminement des interventions, ça permettrait de nous éclairer. Après ça, vous pourriez aller approfondir par des lectures complémentaires.

Est-ce que ça existe ce genre d'organigramme-là? D'abord, la question à Madame Côté puisque vous avez fait la présentation sur les plans d'urgence.

1935 **Mme MARTHE CÔTÉ :**

1940 Au Québec, c'est le ministère de la Sécurité publique qui voit à coordonner toutes les interventions, donc, qui devrait être en mesure de. Et c'est sûr que dans les plans de... - excusez-moi parce que j'ai de l'information et des réponses à des questions qui rentrent en même temps que je vous parle – et dans le plan déjà il y a des formations, on sait où est notre compétence qu'on peut retenir et qui... Mais, sur le plan québécois – et je vais parler pour le québécois – lorsque c'est d'ampleur provinciale, le coordonnateur c'est le ministère de la Sécurité publique. Au niveau d'une urgence dans une municipalité, ça va être la municipalité qui doit avoir normalement un plan d'urgence avec le support. Mais, je vais laisser cet après-midi le ministère de la Sécurité publique, je pense que je vais intervenir.

1945 Je voudrais peut-être en profiter que j'ai le micro pour amener un petit élément d'information qui me revenait, qui revenait suite à des discussions avec notre expert en gestion de risque au Ministère qui... parce que dans les projets en évaluation environnementale, on demande une analyse de risque technologique des projets. Et, entre autres, au niveau de la question – parce que quand vous m'avez parlé de modélisation pour un milieu urbain, j'ai pensé plus une modélisation sur quelque chose de fixe, donc, une entreprise, mais c'était en lien avec le transport. Et là-dessus, notre spécialiste en risque nous a toujours dit que, présentement dans les modélisations, on ne peut pas, et c'était dans la présentation de Monsieur, on ne peut pas modéliser le risque qu'un accident a causé par le transport d'une matière se produise à un endroit ou à un autre parce qu'on ne peut pas vraiment... c'est difficile à mettre dans une modélisation.

1950 Par contre, ce qu'on fait, comme le mentionnait Monsieur Faille, c'est d'obliger ceux qui transportent des matières et dans les permis aussi, de faire cette planification-là de quel risque il peut passer, parce qu'eux, ils connaissent leur route, par où ils vont passer, ça doit être défini à l'avance. Donc, quel est le risque et eux doivent déjà prévoir des mesures d'urgence. Donc, c'est un élément, et dans tous les documents d'analyse de risque, le risque n'est pas... on ne le modélise pas comme ça, on agit plus au niveau prévention, puis les municipalités aussi doivent, dans leur plan de mesures d'urgence, être capables de collaborer.

1965

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1970 Je voudrais poser une sous-question par rapport à ce que vous avez dit. S'il arrive un accident important, sur place, vous dites que c'est la Sécurité civile qui prend le leadership et qui assume la coordination?

MME MARTHE CÔTÉ :

1975 La Sécurité civile va vous expliquer sur le plan provincial.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Mais, pour vous, quel est votre rôle?

1980 **MME MARTHE CÔTÉ :**

Nous, vraiment, c'est dans notre mandat...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1985 Conseiller ou coordonner?

MME MARTHE CÔTÉ :

1990 Nous, on va agir et ou conseiller, dépendant si on arrive le premier, si on est le premier intervenant, on va voir à agir rapidement pour limiter les dégâts, si je peux me permettre l'expression, là, et à voir que tous les autres intervenants soient là. Mais si l'événement dépasse notre pouvoir d'intervention, normalement, s'il y a un palier d'organisation au niveau de la province, un palier provincial, puis il y a le palier municipal, qui, eux, ont les pouvoirs de coordonner les autres.

1995 Mais, ceci dit, puis là, j'aimerais vraiment, parce qu'on est en situation d'urgence, avant que la coordination ou tout se mette en place, on n'attend pas là, s'il y a une situation de risque, si on est les premiers, on va essayer de faire dans le meilleur de nos...

2000 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

2005 Dans la gestion d'un cas important, vu que la question de l'uranium est de responsabilité fédérale, est-ce que la Sécurité civile agirait comme coordonnateur, y compris des interventions des représentants fédéraux ou si c'est eux qui, à cause de leurs responsabilités, prendraient la coordination de l'événement?

MME MARTHE CÔTÉ :

Cette question dépasse vraiment mon niveau de compétence, il faut le demander au ministère de la Sécurité.

2010

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Nous en reparlerons cet après-midi.

2015

LE COMMISSAIRE ZAYED :

C'est juste pour maintenir la demande de la Commission, Monsieur Faille, sur le besoin en modélisation, et je fais référence peut-être un peu marginal, mais quand même dans... Je sais qu'il y a eu beaucoup de travaux de modélisation, notamment pour simuler l'explosion d'un camion-citerne ou l'explosion d'un camion de gaz propane sur la Métropolitaine en pleine heure de pointe pour permettre justement aux intervenants de premier niveau de pouvoir faire les interventions qu'il faut. Donc, c'est sûr, une modélisation du pire scénario est extrêmement importante, donc, je voudrais réitérer notre demande.

2020

2025

Maintenant, vous avez indiqué, Monsieur Faille, qu'il y avait en moyenne un million de colis qui partent du Canada ou qui sont au Canada. C'est bien ça?

M. SYLVAIN FAILLE :

2030

Oui, ça, c'est le nombre de colis qui sont approximativement transportés à chaque année à travers le Canada, soit exportés, importés ou à l'intérieur même.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2035

C'est ça. Combien transitent ou passent par le Québec?

M. SYLVAIN FAILLE :

2040

On n'a pas les données exactes. C'est un nombre qu'on avait déterminé en fonction d'une analyse qui a été faite il y a plusieurs années. On sait juste que ça a augmenté, donc, à peu près un million. Ce qu'on a comme information, c'est celle que j'ai donnée dans la présentation. Pour la Ville de Montréal, on avait fait une demande spécifique à certains de nos titulaires de permis qui ont des gros volumes dans la région de Montréal de nous donner l'information, mais, c'est encore une approximation.

2045

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Donc, vous ne gardez pas d'inventaire?

2050 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Non, on n'a pas l'information, justement. Avec un million d'expéditions, on envoie chaque année... on n'a pas un registre de tout ce qui est transporté. Les seuls qu'on a les informations, c'est ceux pour lesquels on émet un permis.

2055 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Est-ce que vous êtes informé du transport?

2060 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Non. Sauf dans le cas des permis, dans les autres, on n'est pas informés.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2065 Est-ce que les transporteurs doivent informer des organismes, des municipalités, des provinces, d'un transport?

M. SYLVAIN FAILLE :

2070 Seulement dans les cas où il y a des Plans de sécurité en place pour certains types d'envois, mais, en général, de façon générale, il n'y en a pas. Mais, il faut aussi comprendre que dans l'utilisation de certains appareils comme des choses nucléaires sont aussi dans les chantiers de construction, qui sont transportés tous les jours de la compagnie jusqu'à un site. La même chose pour les industries, ça se fait à travers le Canada, il y a des appareils qui contiennent des sources radioactives qui sont transportés de façon quotidienne à travers le Canada pour aller sur des sites de travail, pour effectuer un certain travail, ensuite revenir à leur position de base. Donc, ce serait un peu difficile à quantifier tous ces envois-là qui comptent aussi dans les données statistiques qu'on a pour le nombre d'envois qui sont faits par année.

2080 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

2085 Est-ce que le ministère des Transports du Québec est informé ou connaît les axes routiers principaux par lesquels passent les camions de transport?

M. RAYNALD BOIES :

Non. Avec la quantité de matières dangereuses qui peut circuler sur...

2090 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Je ne parle pas de matières dangereuses, je parle de matières radioactives.

M. RAYNALD BOIES :

2095

O.k., excellent. Non, nous n'avons pas cette information-là spécifiquement, au même titre que n'importe quelle matière dangereuse on l'a pas.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2100

Dans l'optique où le gouvernement donne le feu vert à l'exploitation de mines d'uranium, est-ce que vous avez... dans votre Ministère, est-ce qu'il y a une réflexion qui a été faite sur la nécessité d'encadrer minimalement le transport des matières radioactives sur le territoire québécois par train ou par camion ?

2105

M. RAYNALD BOIES :

Déjà c'est un... le milieu des matières dangereuses, incluant les matières radioactives, est déjà encadré, o.k. Je vais vous résumer un peu comment ça fonctionne l'encadrement au niveau des agents de la paix, contrôleurs routiers. Alors, comme je disais tout à l'heure, la réglementation du transport des matières dangereuses est adoptée au Québec comme n'importe quelle administration canadienne, ça c'est un fait. Et le règlement, nous, va être appliqué par les contrôles routiers. Donc, ce que ça implique c'est que sur la route, ils vont intercepter les véhicules. Alors, la première chose qu'ils vont s'assurer et qu'ils vont regarder, c'est un document d'expédition, on en a parlé tout à l'heure, Monsieur Faille a parlé de documents d'expédition.

2110

2115

Ce qui est important, le document d'expédition, on identifie l'expéditeur. L'expéditeur, dans la chaîne du transport des matières dangereuses, c'est la personne qui a beaucoup de responsabilités, et on le répète, Monsieur Faille en a parlé. Pourquoi? Parce que c'est lui qui va classifier la matière dangereuse, comme matière radioactive, c'est lui qui va rédiger le document d'expédition, ça c'est important, et c'est lui qui va apposer les indications «danger» sur le document.

2120

En plus, on a parlé des matières radioactives, il doit y avoir un plan d'intervention d'urgence rédigé par l'expéditeur. Voyez-vous? Donc, l'encadrement se fait déjà par l'expéditeur et nous, les contrôles routiers, agents de la paix, peuvent émettre des infractions aux expéditeurs, parce que les

2125

gens pensent que c'est le transporteur, oui, s'il y a une infraction, le transporteur, ça va de soi, il va avoir une infraction.

2130 Ce qu'il faut comprendre aussi au niveau du plan d'intervention d'urgence, c'est que l'expéditeur, une fois qu'il a déposé son plan à Transports Canada, qu'il a eu l'autorisation de Transports Canada, ce plan-là a un numéro, ça, c'est important de le savoir, il y a un numéro et le numéro est inscrit par la réglementation sur le document d'expédition. Donc, nécessairement, nos agents de la paix vont s'assurer que le numéro est là et qu'il y a un numéro de mise en œuvre du plan d'intervention d'urgence. Voyez-vous? Donc, l'application, on s'assure, donc, c'est encadré de cette façon-là.

2135 Ça c'est un élément, on a parlé de documents d'expédition, de classification. Il y a un autre élément qui est important aussi, c'est les contenants. On parlait beaucoup des contenants au niveau des matières... les contrôles routiers vont s'assurer quand même que le marquage est adéquat, que le contenant est conforme, ça c'est une bonne chose. Et l'autre élément, le conducteur. Ça va de soi que le conducteur, ce n'est pas n'importe qui qui transporte des matières dangereuses, il doit avoir une formation sur le transport des matières dangereuses. Donc, il doit avoir un certificat de formation sur lui qu'il doit présenter à l'agent. Donc, voyez-vous, l'encadrement se fait de cette façon-là. Donc, ça va être la même chose au niveau des matières radioactives.

2145

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Est-ce que le Ministère a le pouvoir d'exclure certains territoires ou certaines zones, certains secteurs, au transport de matières radioactives?

2150

M. RAYNALD BOIES :

Pourquoi il le ferait?

2155

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Non, je vous demande tout simplement s'il a le pouvoir ou non.

M. RAYNALD BOIES :

2160

Non. De toute façon, la réglementation s'applique sur tous les chemins publics.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2165 Non, je comprends très bien là. Mais, est-ce que votre ministère a le pouvoir d'exclure certains secteurs aux matières radioactives?

M. RAYNALD BOIES :

2170 Non. On n'a pas le pouvoir de l'exclure parce que, de toute façon, la réglementation s'applique...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2175 Vous avez exclu les tunnels?

M. RAYNALD BOIES :

2180 Oui, parce que...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Vous les avez exclus par règlement?

2185 **M. RAYNALD BOIES :**

Oui, par règlement, effectivement.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2190 Est-ce qu'un règlement pourrait exclure des parties sensibles du territoire québécois ou des zones où il n'y aurait, disons, aucun transport de matières dangereuses ou plus particulièrement de matières radioactives? Est-ce qu'un règlement pourrait avoir le même effet que pour les tunnels?

2195 **M. RAYNALD BOIES :**

Faudrait voir après analyse, je ne peux pas vous dire...

2200 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Non, non, je demande, théoriquement, est-ce que vous avez ce pouvoir-là?

M. RAYNALD BOIES :

2205 On a le pouvoir de réglementer sur les chemins publics, donc, est-ce qu'on a le pouvoir oui ou non d'interdire? On le fait dans les tunnels effectivement, pour ce qui est des autres chemins publics, faudrait voir.

LE COMISSAIRE ZAYED :

2210 Et est-ce que les municipalités auraient le pouvoir par rapport à votre responsabilité d'interdire certains quartiers ou certains secteurs?

M. RAYNALD BOIES :

2215 Bon là, je réponds un peu par la bande.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

2220 O.k.

M. RAYNALD BOIES :

2225 Ce qu'il faut savoir, c'est qu'au niveau des matières dangereuses, une municipalité qui voudrait interdire les matières dans un quartier quelconque, faudrait s'assurer aussi que... Maintenant, au niveau des tunnels, c'est sévère. Donc, tout ce qui est plaque de matières dangereuses, donc, il y a une indication de danger, plaque matières dangereuses, ils sont interdits. Si, par exemple, un quartier résidentiel doit être alimenté par un camion-citerne de propane, il faut qu'il passe, là, tu ne peux pas l'interdire. Donc, c'est pour ça que je dis que les études sont importantes. Tu ne peux pas interdire *at large* toutes les matières dangereuses dans un quartier résidentiel parce que, de toute façon, le propane doit se rendre. Donc, c'est pour ça qu'il faudrait analyser une situation avant.

2230

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2235 O.K. Il y a une personne du MAMROT, je pense, dans la salle. Monsieur Côté? Je ne sais pas si vous pouvez répondre à cette question? Si vous pouvez venir en avant.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2240 J'en profite pour vous redemander votre nom à des fins de... pour la sténographie.

M. RAYNALD BOIES :

BOIES.

2245

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Oui d'accord. Alors, merci. Ça va être plus précis. J'avais oublié

2250

M. JEAN-PHILIPPE CÔTÉ :

Bonjour. Mon nom, c'est Jean-Philippe Côté, je suis au ministère des Affaires municipales et Occupation du territoire.

2255

La réponse à votre question, je sais que les municipalités ont le pouvoir en vertu de la Loi sur les compétences municipales d'adopter différents règlements, notamment en matière de transport. À cet effet-là, c'est sûr que les municipalités peuvent, en édictant un règlement, disons prévoir des dispositions concernant les vitesses sur le réseau routier local. Même chose aussi pour la question du camionnage, l'interdiction de camionnage sur le réseau routier local.

2260

Toutefois, comme mon collègue le mentionnait plus tôt, ces règlement municipaux doivent être approuvés par le ministère des Transports du Québec. Donc, pour cette partie-là, c'est plus le MTQ qui peut répondre.

2265

Mais, en théorie, oui, sur le réseau routier local, une municipalité locale ou une ville peut interdire le camionnage, si on veut. Est-ce que c'est, comme vous l'avez demandé à mon collègue du MTQ, est-ce qu'on peut se baser sur le fait que c'est lié à du transport de matières dangereuses ou de matières radioactives, ça, je n'ai pas de réponse à cet effet-là, je pense qu'il vous a mentionné aussi qu'il n'y avait pas de municipalités qui avaient adopté des règlements en ce sens-là. Donc, je ne sais pas si ça répond à vos questions.

2270

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2275

Oui, ça répond. Ce qui nous préoccupe également, c'est : Est-ce que les municipalités sont informées du transport des matières dangereuses, plus précisément des matières radioactives, parce qu'il y en a actuellement, de toute façon. Et si oui, jusqu'à quel point elles peuvent intégrer ces préoccupations-là dans le cadre, par exemple, du schéma d'aménagement et de développement? Et si elles peuvent l'intégrer, est-ce que c'est le MAMROT qui en serait finalement l'ultime contrôleur ou si ça serait le ministère des Transports du Québec comme vous l'aviez dit tout à l'heure?

2280 **M. JEAN-PHILIPPE CÔTÉ :**

Écoutez, pour ce qui est à savoir si les municipalités ou les MRC sont informées pour la question du transport de matières dangereuses sur leur territoire, je n'ai pas la réponse, mais je pourrais faire des recherches, puis vous revenir là-dessus. Moi, j'ai l'impression a priori que... je ne crois pas, en tout cas, que les municipalités le sont, spécifiquement pour les matières dangereuses ou pour les matières radioactives. Mais, je peux faire la recherche, puis, je vous reviens avec un avis. Elles étaient informées, si elles le sont, c'est sûr qu'après... dans la planification qui est faite dans un schéma d'aménagement ou dans les règlements d'urbanisme, c'est sûr que ça pourrait être pris en compte, puis, les choix d'aménagement peut-être pourraient être faits en fonction de cette connaissance-là.

Puis, c'est sûr que, comme vous l'avez dit, en fait... à savoir si c'est le ministère des Affaires municipales un peu ou le MTQ qui serait responsable de ça, il faudrait voir là, spécifiquement. Mais, lorsque, par exemple, un schéma d'aménagement est élaboré ou adopté par une MRC, il y a tout un processus d'approbation gouvernementale en fonction des orientations gouvernementales, donc, il faudrait voir de façon plus précise. Mais, je peux vous revenir avec la première partie de la question concernant à savoir si les municipalités sont informées.

2295 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

2300 J'ai une question de Monsieur Jean Picard de la Commission consultative de l'environnement de la Baie James.

2305 **JEAN PICARD :**

Merci. Monsieur le président. Ma question est plus au niveau de Urgence environnementale, le Centre d'expertise hydrique. Je voulais savoir s'il y avait des mesures ou des conditions particulières en milieu nordique pour gérer ce territoire-là ou le milieu plus isolé, par exemple. Comment on fonctionne?

2310 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, je poserai la question à Monsieur Faille d'abord, et à Madame Côté ensuite.

2315 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Pour la CCSN, côté transport, il n'y a pas rien de spécifique à ce niveau-là.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2320

Parfait. Madame Côté?

Mme MARTHE CÔTÉ :

2325

Oui, notre déploiement de notre mesure d'urgence, d'urgence environnementale, s'applique aussi dans le Nord. Il y a eu une présentation qui a été faite à un comité nordique spécifique pour montrer comment le Ministère intervient au niveau de mesures d'urgence.

2330

Pour votre question spécifique, là, il faut faire une différence. Est-ce que, quand vous me dites que le Centre d'expertise hydrique, comment il intervient, en mesures d'urgence, il est là pour conseiller. Mais, peut-être que votre question voulait dire : Est-ce que, par ailleurs, ils ont des informations sur les ouvrages et...

M. JEAN PICARD :

2335

Effectivement, c'était ça plus que je voulais savoir.

Mme MARTHE CÔTÉ :

2340

Alors, le Centre d'expertise hydrique est responsable de la sécurité des barrages et il a tout un inventaire, entre autres, des ouvrages publics dont il a la responsabilité. Et il y en a dans le Nord. C'est régi par la Loi sur la sécurité des barrages et par la réglementation. Je pense aussi qu'il y a aussi sur le site Internet du Centre d'expertise, le registre est public, on peut aller consulter les ouvrages qui sont... bon, les ouvrages ont des cotes, il y a tout un système de classification, ils ont des cotes et des éléments de sécurité, et il y a aussi les inspections qui se font. Alors, il faudrait vraiment... Mais oui, ça couvre tout le Québec, dont les ouvrages en milieu nordique qui sont sous la responsabilité de l'État.

2345

LE COMMISSAIE ZAHEB :

2350

Dans cette même ligne, Monsieur Faille, vous avez indiqué qu'il y a eu trois accidents majeurs au Canada. Ça, c'est entre quelle année et quelle année? C'est en 2013?

M. SYLVAIN FAILLE :

2355

C'est entre 2000 et aujourd'hui.

LE COMMISSAIE ZAHEB :

2360 Trois accidents majeurs. Combien d'incidents?

M. SYLVAIN FAILLE :

2365 Je n'ai pas le nombre exact, on en compte environ une vingtaine par année qui nous sont rapportés, incidents de toutes sortes en transport, ça peut aussi être juste une collision de deux véhicules qui transportaient quelque chose, il n'y a eu absolument aucun impact.

LE COMMISSAIE ZAHEB :

2370 Et est-ce qu'il y a eu des incidents dans des territoires nordiques?

M. SYLVAIN FAILLE :

2375 À part près des mines d'uranium où il y a eu certains petits incidents avec les colis lors du transport qui n'ont pas eu de conséquences, non, il n'y a pas eu autre chose.

M. JOSEPH ZAYED, commissaire :

2380 C'est-à-dire exclusivement des incidents par un camion qui renverse, c'est quel type d'incident?

M. SYLVAIN FAILLE :

2385 Il y a eu des camions qui, pendant l'hiver, ont quitté la route dû à la glace, mais, il n'y avait pas eu de dommages aux colis qui étaient transportés. C'est le genre d'incident qui arrive. Des fois, c'est juste quelque chose qu'ils ont noté entre... au moment où il a quitté un site, et l'autre, ils ont remarqué qu'il manquait... ils ont perdu une identification comme une plaque en transport.

LE COMMISSAIE ZAHEB :

2390 Est-ce qu'il y a eu des incidents dans des lieux d'entreposage?

M. SYLVAIN FAILLE :

2395 Pendant l'entreposage même, pas à ma connaissance. Il y en a eu lors de chargement ou déchargement comme dans des ports, comme le port d'Halifax où il y a eu un bris mécanique quelque, qui est encore sous enquête au moment, on n'a pas les causes exactes, ou il y a eu un

incident lors du déchargement, ou certains entreposages comme ça où il peut y avoir eu quelque chose.

2400

LE COMMISSAIE ZAHEB :

Est-ce qu'il y a des mesures particulières pour la manutention et le déplacement de... mettons au Port de Montréal, je sais qu'on va en parler cet après-midi, mais est-ce qu'il y a des mesures particulières pour ces matières qui seraient entreposées en attendant d'être mises sur un bateau?

2405

M. SYLVAIN FAILLE :

Il y a certaines exigences qui sont données dans le règlement, qui sont des séparations qui doivent être faites avec d'autres types de matières, l'accumulation de colis, ça c'est dans la réglementation, mais il n'y a pas de mesures particulières autres que juste la séparation des colis.

2410

LE COMMISSAIE ZAHEB :

Donc, il n'y a pas des mesures comme la température, l'humidité?

2415

M. SYLVAIN FAILLE :

Non. Les colis doivent prendre en compte les conditions climatiques, c'est aussi un autre critère pour la conception des colis qui est aussi spécifié dans le règlement.

2420

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Monsieur Faille, j'aimerais savoir si, en plus du personnel administratif qui émet des permis, si vous avez des inspecteurs qui vont sur le terrain dans les entreprises vérifier les méthodes de confinement, d'entreposage, de transport et autre?

2425

M. SYLVAIN FAILLE :

Oui, effectivement. Comme je l'ai mis dans ma présentation, on fait des inspections de conformité, on a des inspecteurs qui vont chez nos titulaires de permis qui est un des aspects... donc, s'ils font du transport, le transport va être vérifié au niveau des expéditeurs par nos inspecteurs qui vont... nos équipements qui sont couverts par un permis.

2430

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Vous en avez combien d'inspecteurs?

2435

M. SYLVAIN FAILLE :

2440 La Commission... je crois qu'en tout et partout, probablement une cinquantaine d'inspecteurs. Je n'ai pas le nombre exact parce qu'on a plusieurs groupes qui font des inspections, tout dépendant des types de permis. Mais, toutes nos installations sont couvertes par des inspecteurs qui font des inspections de façon régulière.

2445 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Est-ce qu'en 2000 il y en avait? Quel était à peu près le nombre? Il y en avait plus ou il y en avait moins?

2450 **M. SYLVAIN FAILLE :**

À ma connaissance, c'est resté pas mal constant au cours des années.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2455

Pourriez-vous nous donner l'évolution de votre personnel depuis l'an 2000, mettons, pour qu'on voit à peu près, là, comment... pour avoir au moins un indice, je dirais, de la force d'application de la réglementation.

2460 **M. JEAN LECLAIR :**

2465 Ce qui va peut-être porter à confusion, parce qu'il faut clarifier un peu. J'essaie de penser à l'année, je pense que c'est 2006-2007, on a fait toute une revue de nos programmes de formation pour nos inspecteurs et on a toujours le même nombre de personnel, mais on a réduit le nombre d'inspecteurs qui avaient des cartes d'inspecteurs. Fait que ça va peut-être porter confusion entre nous, avant on avait plusieurs personnes qui avaient une carte d'inspecteur, mais on trouvait qu'on avait des difficultés au point de vue des programmes de formation, de certification de nos inspecteurs. Alors, on a mis en place un programme de formation plus formel.

2470 Puis, à ce moment-là, ce qu'on a, on a toujours nos spécialistes, on avait beaucoup de spécialistes qui avaient des cartes d'inspecteurs, mais maintenant, notre approche de conformité, on a l'inspecteur qui est appuyé par le spécialiste, fait que l'inspecteur a sa carte d'inspecteur, c'est un inspecteur avec les pouvoirs d'un l'inspecteur, appuyé par les spécialistes. Les nombres sont les mêmes, c'est juste... le titre a peut-être changé, on dit : Toi, tu es inspecteur, toi, tu es spécialiste, on s'en va faire une inspection, on amène le spécialiste. C'est l'inspecteur qui exerce... qui a le pouvoir, l'autorité sous l'acte. Fait que ça peut porter à confusion. C'est des chiffres qu'on peut vous donner, mais je ne pense pas que ça va vous donner... Parce que je comprends votre question.

2475

2480 Je peux vous dire que le nombre de personnel de la CCSN a augmenté depuis 2000 de
quand même une bonne marge parce qu'on avait les prévisions au point de vue de... le potentiel de
nouvelles centrales nucléaires, on avait des demandes de nouveaux projets miniers. Fait qu'il y a eu
une expansion au niveau du personnel total de la CCSN. On a plus de gens depuis 2000. Aujourd'hui,
on en a plus qu'on en avait en 2000, fait qu'il y a eu une augmentation du nombre de personnel total
qui font toutes sortes d'éléments de conformité, tant comme inspecteurs que spécialistes qui les sup-
portent.

2485

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2490 Mais le bloc inspecteurs et spécialistes, lui, si je veux suivre votre logique, devrait avoir
augmenté, peu importe qu'ils aient des cartes ou pas, c'est l'équipe globale. Alors, est-ce qu'on peut
avoir les chiffres pour l'équipe globale?

M. JEAN LECLAIR :

2495 Oui, ça, on peut le faire. C'est juste que je voulais apporter une précision parce que je ne peux
pas porter confusion, quand vous dites «inspecteur», pour nous, on se dit : l'inspecteur a sa carte, il a
tout un régime qui est en place.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2500 Si avant, certaines personnes avaient une carte d'inspecteur, mais en réalité, elles étaient plus
des spécialistes, si on met spécialistes et inspecteurs ensemble, là, l'effectif global va donner une
idée de votre force d'application.

M. JEAN LECLAIR :

2505

Oui. Et si vous voulez me permettre, Monsieur Francoeur, je vais amener une certaine
précision au point de vue de la communication des communautés.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2510

Oui.

M. JEAN LECLAIR :

2515

Parce que Monsieur Picard a parlé dans les territoires au Nord...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2520 Je voulais vous demander d'ailleurs si la réponse était complète. Si vous voulez aller avec une sous-question, allez-y.

M. JEAN LECLAIR :

2525 Je voulais dire qu'il y a des programmes de communication en place pour les mines dans le nord de la Saskatchewan qui incluent la communication des communautés. Les gens... le trajet du concentré d'uranium, les comités le savent que le concentré d'uranium est transporté dans leur communauté, et même ça fait partie des communications entre les compagnies et les communautés. Il y a des ententes qui ont été mises en place, il y a toutes sortes de communications. Le trajet est connu parce que, de toute façon, les routes, il n'y en a pas plusieurs. Quand tu es rendu dans le
2530 Grand Nord, la route principale est quand même assez claire, fait que les gens savent et, comme je vous dis, ça fait partie des programmes de communications que les compagnies ont en place. Alors, ils vont visiter les communautés, ils parlent des installations minières, ils parlent... ils peuvent répondre aux questions au point de vue du transport pour faciliter la compréhension des gens.

2535 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

J'aurais une dernière question, mais, d'abord, je voudrais demander à Monsieur Picard s'il y avait des éléments qui n'étaient pas couverts dans sa question.

2540 **M. JEAN PICARD :**

Non, ça couvre bien, mais j'aurais peut-être une petite question par rapport au dernier commentaire.

2545 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Allez-y.

M. JEAN PICARD

2550 Est-ce que vous avez une idée par rapport à une mine existante, par exemple, en Saskatchewan, du type de transport qui est le plus utilisé par voie terrestre, ferroviaire ou... bateau, c'est peut-être plus limité.

2555 **M. JEAN LECLAIR :**

Pour les mines du nord de la Saskatchewan, c'est terrestre, c'est dans le transport des camions, tout est transporté sur la route au point de vue du transport, comme je vous dis, dans le Nord, là, pour se rendre à la mine et pour amener les produits chimiques qui sont utilisés à la mine et le produit final, le concentré, c'est tout sur la route.

2560

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Une dernière question pour Monsieur Faille. Vous avez dit que vous avez des chiffres pour Montréal en ce qui a trait au transport; est-ce qu'on pourrait avoir le pourcentage à peu près dans le volume global ce que vous avez de plus précis, en mémoire en tout cas, d'une part et, d'autre part, est-ce que c'est plus du ferroviaire ou du transport maritime ou du transport par avion?

2565

M. SYLVAIN FAILLE :

2570

Pour votre première question, je n'ai pas de détails dans le pourcentage, je ne pourrais pas vous donner de pourcentage pour ça, c'est trop difficile avec... il y a tellement de types de transport qui sont faits. Le peu d'informations qu'on avait, c'était plus...

2575 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Mais, est-ce que c'est une réponse qui pourrait nous être apportée dans les prochaines semaines?

2580 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Ça serait très difficile d'obtenir une réponse à ce niveau-là. Quand on avait fait notre première vérification, ça avait duré à peu près deux ans pour avoir les données qu'on avait besoin. On avait fait une étude au niveau du transport. On pourrait en faire une rapidement pour avoir quelque chose de spécifique dans quelques endroits, mais pour couvrir le Québec au complet, ça serait très difficile.

2585

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Si vous pouviez nous donner une idée pour Montréal, qui est probablement le principal centre, j'imagine. Puis, ce qui serait intéressant, c'est de savoir quel est le moyen de transport qui, finalement... quelle est la répartition entre les différents moyens de transport.

2590

M. SYLVAIN FAILLE :

2595 Je peux vous dire d'entrée de jeu que le transport routier, c'est lui qui est utilisé le plus. Du
côté des isotopes médicaux, il y en a beaucoup... il y a une partie routière, une partie par avion, juste
à cause des temps ou des endroits où il faut qu'ils aillent. Il y a un peu de transport ferroviaire, mais je
ne sais pas s'il y en a jusqu'à Montréal, il y en a dans certaines autres parties du Canada. Et puis, par
bateau, vous allez le voir avec le Port de Montréal, c'est l'endroit central. Donc, l'information que le
2600 port va pouvoir vous donner à ce niveau-là va donner une bonne idée de ce qui est transporté par
envoi maritime.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2605 Et j'aurais une demande pour Madame Côté. Pour l'application de la Loi et des services
d'intervention dans ce domaine-là, est-ce que vous pourriez nous donner une idée de l'évolution des
budgets et du personnel du Centre de contrôle environnemental sur une dizaine d'années?

Mme MARTHE CÔTÉ :

2610 Global? C'est parce que... et aussi, pus, je vais amener la précision, je ne sais pas si ça va
vous donner la même précision que Monsieur...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2615 Ça prendrait une certaine ventilation, là. Combien de personnes font le terrain, les pouvoirs
d'inspecteurs, pour qu'on puisse comprendre un peu l'évolution de la force d'intervention du Ministère
sur le terrain.

MME MARTHE CÔTÉ :

2620 Mais, je vais faire la même mise en garde qu'a fait Monsieur LeClair, c'est que nous aussi, il y
a des inspecteurs, mais il y a aussi tous les analystes qui y vont en support, il y a tous les experts du
Ministère qui sont appelés aussi à intervenir. Alors, quand vous voulez avoir le nombre global d'ins-
2625 pecteurs et l'évolution, on peut aller dans les budgets au niveau des EDC, je peux vous fournir cette
donnée, mais ça ne donnera pas une idée juste de notre pouvoir d'intervention.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2630 Mais écoutez, si on a d'abord les inspecteurs et les budgets pour l'inspection, ça sera une
première idée, et vous pourrez ajouter les nuances qui s'imposent.

Mme MARTHE CÔTÉ :

2635 Je vais donner vraiment les budgets. Puis, j'essaie de voir là avec l'information e du CCEQ, le Centre de contrôle environnemental, global.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2640 Oui. Mais, j'imagine que ce ne sera pas possible de découper une tranche pour les matières dangereuses comme telles? Est-ce que c'est possible ou si ça va être le service global?

Mme MARTHE CÔTÉ :

2645 Ça va être le service global parce que nous ne sommes pas «tranchés» comme ça. Et comme je disais, la force d'intervention, vous savez que les formations, il y a un premier niveau d'intervenants directs sur le terrain, mais après tout le monde peut se rajouter, comme moi, puis... seulement à la blague, j'ai une carte d'inspecteur.

2650 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

D'accord. Monsieur Fafard, vous vous êtes inscrit?

M. MARC FAFARD :

2655 Alors, ma première question : Comment le transport du minerai se fait-il d'un site minier à un site de moulin, si on veut, en Saskatchewan, type de contenant, type de camions, ouvert, fermé?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2660 Monsieur LeClair et Monsieur Faille.

M. SYLVAIN FAILLE :

2665 À ce niveau-là, quand on transporte juste le minerai...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2670 Pour fins de sténo, je vais spécifier que c'est Monsieur Faille qui répond.

M. SYLVAIN FAILLE :

2675 Merci. Pour le minerai de transport en Saskatchewan entre la mine et le moulin, c'est fait dans un colis industriel de type 2, donc, IP-2. C'est fait par route dans des contenants scellés. J'avais une photo qui le montrait dans ma présentation.

M. MARC FAFARD :

2680 On parle bien du minerai et non du minerai brut ?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Voulez-vous repréciser votre question?

2685 **LA COMMISSAIRE GOYER :**

La précision, c'est entre le pit ou la mine et l'usine de la mine, la concentration et non pas la transformation dans un autre endroit? C'est bien ça?

2690 **M. MARC FAFARD :**

Oui, c'est bien ça.

M. SYLVAIN FAILLE :

2695
2700 Présentement, la façon de procéder, la mine à un endroit et ensuite l'usine où ils traitent le minerai est à un autre endroit. Donc, il y a un transport sur route effectué entre les deux. Et c'est utilisé dans des... des colis industriels de type 2, j'en avais une photo sur une de mes présentations où est-ce que j'avais les différents types de colis, c'était celui, je crois, dans le bas, à la droite qui montre un camion avec 4 gros contenants blancs, c'est des contenants qui sont utilisés pour transporter le minerai.

M. MARC FAFARD:

2705 Vous aviez indiqué que c'était pour des eaux lourdes, je pense, à ce moment-la?

M. JEAN LECLAIR :

2710 Si je peux me permettre aux fins de clarification.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Allez-y, Monsieur LeClair.

2715 **M. JEAN LECLAIR :**

Ces colis-là, c'est pour le transport des minerais qui proviennent de McArthur, Cigar Lake, à des très hautes teneurs. Parce que ces deux mines-là, leur minerai est transporté soit à l'usine de Key Lake ou à l'usine de McClean Lake, il y a un transport routier qui se fait, c'est quand même des dizaines de kilomètres entre les mines et les usines.

2720

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Est-ce que la même règle vaudrait pour une mine dont l'usine serait à un demi-kilomètre, là, puis que ce serait un minerai de plus faible teneur que ce qu'on trouve à Cigar Lake?

2725

M. JEAN LECLAIR :

Ce qu'on verrait plutôt pour une mine à faible teneur, ce serait plutôt des gros camions. On peut mettre un couvert sur la boîte du camion pour réduire les pertes, les renversements et la poussière. Fait qu'on n'aura pas... dans ce cas-ci, c'est parce que les teneurs sont quand même assez élevées que c'est un type 2, tandis que dans l'autre situation, c'est plutôt... c'est des mesures de prévention et de renversement et de poussière.

2730

2735 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Donc, ça serait probablement ce qui s'appliquerait au Québec compte tenu des teneurs connues?

2740 **M. JEAN LECLAIR :**

Selon moi, c'est le cas, oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2745

Votre deuxième question, s'il vous plaît.

M. MARC FAFARD :

2750 Pourriez-vous nous décrire le cheminement du yellowcake à partir du nord de la Saskatchewan vers Port Hope, quand je dis cheminement, c'est la route, ou vers... et ensuite de Port Hope à l'usine de raffinage vers le Port de Montréal ou vers les États-Unis pour un raffinement?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2755 Monsieur Faille?

M. SYLVAIN FAILLE :

2760 Je n'ai pas les détails de la route comme telle, mais on a les grands points, les grands axes où le minerai est transporté. Il part des mines de la Saskatchewan, il va aller à Saskatoon en premier. De Saskatoon, il peut être dirigé vers l'usine soit à Port Hope ou Blind River plutôt pour être... je n'ai pas les routes, les détails des routes directement.

2765 **M. MARC FAFARD :**

2770 Peut-être qu'on pourrait indiquer... est-ce qu'à partir de Saskatoon, ça emprunte le chemin de fer, mettons de la vallée de l'Arthabaska ou du bassin en passant par Prince-Albert, c'est toute la route, ensuite Saskatoon au chemin de fer, puis, ensuite de Port Hope vers le Port de Montréal, c'est en container par la route, puis ensuite, inclus dans un bateau, j'imagine. J'essaie de figurer quel moyen de transport, sur quelle section, puisque ce sont des grandes artères.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2775 Est-ce que c'est un système intermodal comme Monsieur vient de le décrire?

M. SYLVAIN FAILLE :

2780 Généralement, c'est fait, comme on a expliqué, des mines jusqu'à Saskatoon, ce trajet-là est fait par route. De Saskatoon, il peut prendre soit la route, soit le train, qui sont les deux modes qui sont disponibles... tout dépendant où va le produit. Ensuite, une fois rendu... de Port Hope vers le Port de Montréal, c'est fait par route. Entre Blind River et Port Hope, je ne suis pas certain, je crois que c'est par route s'il y en a, je n'ai pas les détails à ce niveau-là. Mais, les deux principaux modes de transport, c'est route et le train. Je sais que pour Saskatoon, définitivement le train et la route sont disponibles. Ensuite, rendu au Port de Montréal, c'est le bateau pour l'exportation.

2785

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2790 Avez-vous déjà fait des analyses de risque pour savoir si c'était plus sécuritaire par train ou par camion?

M. SYLVAIN FAILLE :

2795 Pas directement. Mais, ce qui est fait, c'est dans l'évaluation des colis qui sont homologués pour le transport, on prend en compte les différents types de transport possibles. Et s'il y a un type de transport qui semble être moins sécuritaire, il va avoir une interdiction ou une certaine – j'essaie de le dire de façon... ils pourraient interdire certains types de moyens de transport pour restreindre les quantités qui seront transportées à ce moment-là.

2800 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

2805 Est-ce qu'il y a des clients étrangers des usines canadiennes qui ont des exigences de transport plus élevées que nos normes et qui vont... qui ont des exigences particulières ou plus élevées?

M. SYLVAIN FAILLE :

2810 Non, c'est plutôt le contraire. Ici au Canada, on a certaines exigences qui sont plus élevées que dans d'autres pays, principalement pour le minerai d'uranium comme Monsieur LeClair parlait, surtout Key Lake, McArthur River, où le taux de concentration dans le minerai est très élevé, on a des exigences particulières au Canada qui sont différentes des autres pays, et aussi sur l'utilisation des colis. Il y a certaines choses qui sont possibles dans le règlement de l'AIEA, nous, on a une restriction... on est un peu plus restrictif sur une alternative pour un colis.

2815 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Y compris pour les barres d'uranium quand elles sont envoyées à l'étranger pour des clients?

M. SYLVAIN FAILLE :

2820 Rendu à ce niveau-là, il n'y a pas de différence entre les différents pays, c'est vraiment plus au niveau du concentré d'uranium ou du minerai où il y a un petit peu plus de différence.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2825 Mon collègue?

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2830 Une question qui découle de celle de mon collègue. Puisque vous dites que le Canada a des normes parmi les plus sévères, qu'est-ce qui arriverait si un pays veut envoyer, expédier des matières radioactives au Canada en fonction de ces normes, alors que ses normes sont plus faibles que les normes canadiennes?

M. SYLVAIN FAILLE :

2835 Disons que cette information-là est disponible dans le code IMDG qui est le transport maritime, les différences entre le règlement canadien et le règlement international sont disponibles dans le code maritime. Donc, il y a une section qui dit : Si vous transportez au Canada, vous devez rencontrer ces exigences-là qui sont différentes de celles du règlement international. Et la même chose pour l'OACI, donc, les deux modes qui pourraient venir soit par bateau, par air, ils ont cette information-là de disponible, ils sont au courant que s'ils viennent au Canada, ils ont besoin de se conformer, sinon ils pourraient être soit refusés ou avoir des...

2840

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2845 Ce que vous dites, c'est se conformer aux normes canadiennes?

M. SYLVAIN FAILLE :

2850 Oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2855 Êtes-vous avisés à l'avance que ces chargements s'en viennent et est-ce qu'il y a des inspections?

M. SYLVAIN FAILLE :

2860 Non, on ne sait pas quand le produit s'en vient, mais on fait des inspections chez nos titulaires de permis qui seraient les personnes qui reçoivent ces colis. Et eux ont une obligation de nous le rapporter s'il y a quelque chose qui n'est pas en conformité avec la réglementation. Mais aussi, on a des inspecteurs qui restent sur le site pour faire des inspections, et ça serait quelque chose qui pourrait être visible quand on fait les inspections.

2865 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Monsieur Fafard?

2870 **M. MARC FAFARD :**

Une petite précision. Si j'ai bien compris, le yellowcake est considéré comme une matière industrielle, donc, il n'y a pas de permis, puis, vous n'êtes pas avisés, si on veut. Donc, la portion du bassin d'Arthabaska jusqu'à Port Hope se fait un peu dans le noir face à vous, si je comprends bien? Et ensuite de Port Hope vers le Port de Montréal, là, il y aurait un besoin de permis ou d'avis puisque les concentrations sont plus élevées?

M. SYLVAIN FAILLE :

2880 Dans tout ce qui est fait pour le transport, il n'y aurait pas directement de permis de fait, c'est fait en conformité avec la réglementation, il n'y a pas d'obligation de nous fournir l'information, il faut qu'ils se conforment à la réglementation, et ont fait des inspections pour s'assurer que c'est conforme.

M. MARC FAFARD :

2885 Donc, le produit raffiné qui vient vers Montréal, personne n'en est au courant, là, personne, finalement, si vous ne l'êtes pas, donc, les municipalités non plus.

LE COMMISSAIRE ZAHED :

2890 Allez-y.

M. SYLVAIN FAILLE :

2895 À ce niveau, il serait peut-être bon de poser la question peut-être cet après-midi au Port de Montréal, parce que je crois que pour les autorités comme eux, ils ont besoin de savoir qu'est-ce qui rentre avant de... Mais nous, le personnel de la Commission n'est pas informé. Ça ne veut pas dire que les gens ne sont pas informés en cours de route où les choses s'en vont, surtout quand c'est d'un expéditeur à un receveur, il y a une obligation dans le règlement d'aviser la personne qui reçoit qu'il y a un envoi qui s'en vient. Mais la Commission n'est pas impliquée, c'est vraiment entre la personne qui expédie et la personne qui reçoit.

2900 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Ça va?

2905 **M. MARC FAFARD :**

Oui. Merci beaucoup.

2910 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Est-ce que les inspections auxquelles vous faites référence sont aléatoires ou systématiques?

M. SYLVAIN FAILLE :

2915 Elles sont aléatoires. On va faire des inspections à travers le Canada sur différentes choses, on en fait à chaque année. On ne va pas toujours aux mêmes endroits. Il y en a qui sont plus ciblés, d'autres qui sont plus aléatoires dépendant de ce qu'on veut vérifier.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2920

Vous en faites combien par année d'inspections?

M. SYLVAIN FAILLE :

2925

Des inspecteurs dans le groupe où je travaille qui font des inspections chez nos titulaires de permis, qui est une bonne portion du transport, il y en a plus des 2 000 par année qui sont faites. Dans d'autres groupes, dans les centrales où est-ce que c'est des points plus fixes, c'est des inspections qui sont faites à l'endroit même qui peuvent couvrir le transport, je n'ai pas le nombre exact dans ces cas-là, parce qu'ils ne font pas toujours juste le transport, ils vont faire plusieurs autres choses aussi, d'autres vérifications. Et ensuite, on a aussi des inspecteurs en transport qui, eux, vont visiter les transporteurs pour s'assurer que les transporteurs rencontrent les exigences aussi. Et on fait une vérification aussi des colis; ça, on peut en faire une trentaine par année.

2930

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2935

Est-ce qu'ils conviennent avec le transporteur qu'on va les visiter pour s'assurer qu'il y a du monde quand ils arrivent ou bien si c'est des inspections à l'aveugle?

M. SYLVAIN FAILLE :

2940

Pour les inspections qu'on fait chez les transporteurs, non, on les avise d'avance parce que ce qu'on regarde à ce niveau-là, c'est plutôt leur programme, on va parler aussi avec les travailleurs pour voir s'ils sont au courant des programmes.

2945 Quand on va chez nos titulaires de permis, s'il y a un transporteur qui est en train de faire du chargement, on va en profiter aussi pour le faire, donc, on peut faire les deux, mais dans ce cas-là, on va parler à l'individu qui est sur place qui est en train de faire le chargement, si ça adonne qu'ils en font, pour vérifier s'il a son certificat de formation, est-ce qu'il comprend bien qu'est-ce qu'il doit faire.

2950 Donc, si on va chez le transporteur même, on va le faire de façon avisée, on va les aviser qu'on va s'en venir parce qu'on veut avoir l'information, mais quand ils sont chez un titulaire de permis, si ça adonne qu'il y a une expédition qui prend place, il va pouvoir demander à la personne du transporteur de faire les vérifications pour voir s'il a sa formation et s'il est au courant des normes pour le transport.

2955 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

 Ça répond à votre question?

2960 **M. MARC FAFARD :**

 Oui. Merci.

2965 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

 Bon. Alors, il n'y a pas d'autres questions du côté des Commissions? Non? Des collègues? Ça va. Alors, écoutez, on ajourne et on reprend à 13h. Alors, bon dîner.

2970 _____

SÉANCE AJOURNÉE AU 11 SEPTEMBRE 2014 À 13 h 00.

2975 _____

Je soussignée, LOUISE PHILIBERT, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des paroles recueillies au meilleur de l'enregistrement numérique, le tout selon la loi.

2980

ET J'AI SIGNÉ :

2985

Louise Philibert, s.o.