

**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

POUR LE CCEK : Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, membre

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 12

1

Séance tenue le 11 septembre 2014 à 14h
Hôtel Ambassadeur Québec
3401, Boulevard Sainte-Anne
TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 11 SEPTEMBRE 2014	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATIONS :	
M. Bruno Faucher	
Sécurité publique.....	4
M. John Harbour et M. Louis Paiement	
Sécurité maritime	10
M. Daniel Dagenais	
Port de Montréal.....	19
M. Denis Guay	
Garde côtière.....	38
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
M. Marc Fafard	
Citoyen.....	28
Mme Sylvie Létourneau	
CCEK.....	55
M. Jean Picard	
CCEBJ.....	73
MOT DE LA FIN	74

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

5 Alors, bienvenue aux internautes qui sont en ligne, aux personnes qui sont dans la salle, à toutes les personnes-ressources et aux membres des deux commissions, de la Baie James et du territoire du Kativik.

10 Alors, d'entrée de jeu, avant de commencer les conférenciers, je crois que madame Côté avant une précision à apporter.

Mme MARTHE CÔTÉ :

15 Oui, Monsieur le président. Ce matin, j'ai eu la question à savoir s'il y avait eu des interventions au Québec qui impliquaient des matières radioactives et j'avais répondu «À ma connaissance, non», mais j'ai envoyé tout de suite un courriel à mon groupe d'Urgence-Environnement qui m'a envoyé, dans le cadre de notre registre, ce qu'ils ont relevé comme... et je le qualifierais d'incident ou de plainte touchant des matières radioactives.

20 Alors, il y a en 1998 une école secondaire de Saint-Léonard. C'était une source radioactive, c'était une plainte rapportée pour la présence et on a répondu à la plainte en collaboration avec la CCSN et Hydro-Québec.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

25 Pourriez-vous donner un peu plus de détails? Un incident sur les concentrations de radon dans l'école..?

Mme MARTHE CÔTÉ :

30 C'était vraiment très mineur. Je n'ai pas plus d'information dans le registre. C'est vraiment, il y avait une plainte rapportée, donc, il y a eu une vérification, mais comme ça n'a jamais sorti de l'état de la plainte, c'est que probablement... C'était peut-être un détecteur de fumée; des fois, ça arrive.

35 Deuxième élément, 1^{er} octobre 2007 à Gatineau. Il y avait eu... la matière en cause, c'était une couche absorbante provenant de l'hôpital contenant une l'iode 135. La couche a été refusée au LET et, bon, c'est une entreprise spécialisée qui est venue la récupérer.

40

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Juste pour que les gens qui nous entendent puissent comprendre, un LET, pouvez-vous le définir?

45

Mme MARTHE CÔTÉ :

Un lieu d'enfouissement technique. En 2009, toujours dans un lieu d'enfouissement sanitaire, parce que c'était avant les lieux d'enfouissement technique, la matière en cause c'était l'iode 131. C'était de source médicale retrouvée dans les LES. C'est interdit de déposer ce type, puis il y a des détecteurs à l'entrée maintenant pour détecter les matières radioactives. Alors, la CCSN a été contactée pour voir à en disposer de façon sécuritaire.

50

Le 4 juin 2012 à Baie-Comeau, un baril contenant des déchets médicaux générateur de TC-99-M - demandez-moi pas qu'est-ce que ça veut dire - la quantité, il y avait 6 barils et les barils ont été volés dans les déchets de l'hôpital, puis jetés dans un boisé. Alors, nous sommes intervenus en collaboration avec la Ville de Baie-Comeau et l'Hôpital de Baie-Comeau.

55

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Et la CCSN a apporté sa contribution également?

60

Mme MARTHE CÔTÉ :

Elle n'est pas citée à mes partenaires à ce moment. C'était vraiment avec la ville et... Le 28 août 2012 à Fermont, la matière en cause, c'est un appareil contenant de la matière radioactive et c'est un conducteur de bulldozer qui a trouvé un appareil contenant de la matière radioactive qui a rapporté l'incident. C'est toujours des choses mineures qui n'ont pas eu de conséquences.

65

Et le 1^{er} septembre 2012, Trois-Rivières. La matière en cause, c'était du métal radioactif et c'est un ferrailleur qui avait en sa possession deux réservoirs de diesel contaminés par des matières radioactives. Les réservoirs provenaient de Gentilly 1. Hydro-Québec et la CCSN ont été impliqués comme partenaires.

70

Par ailleurs, comme je vous expliquais, les promoteurs ont l'obligation de déclarer toute fuite, tout rejet ou tout accident dans les activités réelles. Donc, dans le registre, on retrouve plusieurs signalements faits par Hydro-Québec pour Gentilly 2 où il y a eu des fuites d'eau lourde de tritium, des fuites légères en-deçà des seuils édictés par la CCSN, généralement des fuites par des joints de garniture, mais c'est en-deçà des seuils édictés par la CCSN et l'organisme collaborateur a été avec Gentilly 2.

75

80

Alors, c'est tout ce qu'on a dans notre registre d'intervention qui concerne les matières contenant des matières radioactives.

85 Maintenant, j'aimerais ajouter, je vous avais parlé que nous avons à l'interne, ou nous
avons à l'interne commencé à faire une formation sur l'intervention en matière radioactive, mais
avant de les rendre publics, je devais demander l'autorisation, ce que j'ai fait, et les autorités après
consultation préfèrent... refusent le dépôt des documents de formation parce que c'est une
90 formation qui est incomplète, qui est préliminaire, et qui avait vraiment le but de démystifier. Alors,
ce ne serait pas possible que je le dépose comme c'est un document vraiment interne et en plus,
c'est un document qui est incomplet, qui est toujours considéré comme étant un document de
travail.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

95 Si on décidait d'en avoir besoin, on vous fera signe. Nous prenons acte de votre réponse,
mais ultimement la Commission verra à débattre de cette question.

Mme MARTHE CÔTÉ :

100 Oui, puis on pourra voir s'il y a possibilité de vous le transmettre sous forme de
confidentialité.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

105 Selon les règles. Merci. Est-ce qu'il y a d'autres précisions, Madame Côté?

Mme MARTHE CÔTÉ :

110 Ça fait le tour pour l'instant.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

115 Merci. Alors, nous allons passer à la phase des conférences pour traiter cette fois encore de
transport. Alors, j'inviterais monsieur Bruno Faucher de la Sécurité civile à venir nous présenter
les modalités d'intervention. Oui, Monsieur Faucher.

120 Mon collègue me signale que nous avons convenu de faire les trois présentations en ligne
pour que par la suite, les intervenants puissent aller dans toutes les directions ou faire des liens
entre les différents dossiers.

Alors, nous commencerons avec la conférence de monsieur Faucher pour suivre avec les autres.

125 Monsieur Faucher est du service de la planification à la direction de la prévention au ministère de la Sécurité publique. Bienvenue et la parole est à vous, Monsieur Faucher.

130 CONFÉRENCES

M. BRUNO FAUCHER :

135 Bonjour. Merci, Monsieur le président, Madame, Monsieur les commissaires. Donc, je vais vous présenter aujourd'hui la structure générale de sécurité civile qui va un peu au-delà du transport. Je vais vous parler des rôles et mandats du ministère de la Sécurité publique et survol du système de la sécurité civile au Québec, les mécanismes de concertation et de coordination et le plan national de sécurité civile.

140 Et si vous le permettez, Monsieur le président, à la fin de la présentation, j'apporterai quelques précisions sur des éléments qui ont été soulevés ce matin concernant des sous-comités et des outils qui seraient disponibles. Je pourrai apporter des précisions.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

145 Excellent.

M. BRUNO FAUCHER :

150 Parfait ?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

155 Oui.

M. BRUNO FAUCHER :

160 Merci. La mission du ministère de la Sécurité publique est de diminuer la vulnérabilité des Québécoises et des Québécois face aux risques liés à la criminalité et aux sinistres. Donc, en matière de sécurité civile et de sécurité incendie, c'est de conseiller les autorités locales et

165 régionales en matière de planification, donc, gestion des risques, préparation des interventions de
sécurité civile soutien à l'élaboration des schémas de couverture de risques, etc.; de favoriser la
concertation et la coordination des ministères et organismes et assurer les liens avec les autorités
politiques et l'appareil administratif; et les conseiller et les soutenir lors des sinistres en
coordonnant l'action gouvernementale lors d'interventions, donc, mise en commun des expertises,
des responsabilités et des ressources du gouvernement du Québec.

170 Le système de sécurité civile au Québec repose sur une responsabilité partagée. Donc,
entre le citoyen à la base qui doit lui-même prévoir faire face à un sinistre et le citoyen, on devrait
aussi voir le citoyen corporatif dans la définition la plus large possible. Donc, l'entreprise aussi
génératrice de risques dans le fond est comme un citoyen, donc, doit être prévoyante à l'égard des
risques, de ses besoins et des mesures de protection qu'elle peut mettre en place.

175 Lorsqu'arrive un événement, le premier palier qui peut venir en soutien aux sinistrés, aux
personnes affectées, ce sont les ressources municipales. Donc, les ressources municipales
doivent faire de la gestion des risques, des mesures de prévention, de préparation, maintenir des
services essentiels et répondre aux sinistres, donc, la protection des personnes et des biens et un
retour à la normale.

180 Pour ce faire, les ressources municipales, puis on va le voir plus en détail par la suite, ont
une organisation municipale de sécurité civile de même que des plans de sécurité civile.

185 Si jamais les ressources municipales lors d'un événement, leurs capacités sont dépassées,
à ce moment-là les ressources gouvernementales viennent en support à la municipalité. Donc, à
deux niveaux, au niveau régional par l'organisation régionale de sécurité civile et au niveau
national par l'organisation de sécurité civile du Québec qui est l'OSCQ. Et tout ça est couvert par
le plan national de sécurité civile qu'on va voir plus en détail.

190 Donc, les ressources gouvernementales, elles, s'assurent de la gestion des risques, des
mesures de prévention et de préparation, du maintien des services essentiels et de répondre à un
sinistre dans le fond, soutien aux personnes sinistrées, aux municipalités et au retour à la normale.

195 Plus en détail pour les mécanismes de concertation et de coordination, parce qu'au Québec,
on repose vraiment là-dessus., donc, on n'est pas dans un système de commandement, mais
vraiment de concertation et de coordination en respect des spécificités de chacun, des expertises
des partenaires, des ministères. Donc, l'organisation municipale de Sécurité civile est présidée par
le directeur de la municipalité qui agit à titre de coordonnateur municipal de la Sécurité civile et est
composée des partenaires municipaux interpellés par la gestion des risques et des sinistres.

200 Au niveau régional, dans chacune des régions du Québec, il y a une organisation régionale de Sécurité civile qui est présidée par le directeur régional de la Sécurité civile et qui agit à titre de coordonnateur régional de la Sécurité civile.

205 Les organisations régionales de Sécurité civile sont composées des ministères et organismes présents en région qui sont interpellés par la gestion des risques et des sinistres. Leurs représentants agissent à titre de coordonnateurs ministériels régionaux.

210 Donc, toujours pour avoir l'expertise la plus près du sinistre ou des gens qui en ont besoin. Et si jamais l'ampleur, l'envergure dépasse les capacités régionales, il y a l'organisation de la Sécurité civile au Québec, l'OSCQ, qui est présidée par le sous-ministre associé à la Direction générale de la Sécurité civile de la Sécurité Incendie du ministère de la Sécurité publique qui agit à titre de coordonnateur gouvernemental de la Sécurité civile. L'OSCQ est composée de représentants de plus de 30 ministères et organismes interpellés par la gestion des risques et des sinistres qui agissent à titre de coordonnateurs ministériels.

215 Donc, lorsqu'il y a un événement, le coordonnateur gouvernemental rapidement peut mobiliser par l'intermédiaire des coordonnateurs ministériels, 30 ministères et organismes, pour avoir accès à leur expertise propre pour répondre aux conséquences d'un sinistre.

220 En dernier ressort, il y a le comité de Sécurité civile du Québec qui est présidé par le Secrétaire général du gouvernement qui relève du ministère du Conseil exécutif et qui est composé des sous-ministres et dirigeants des principaux ministères et organismes interpellés par la gestion des risques et des sinistres et c'est par ce sous-comité aussi que le lien va se faire avec les autorités politiques lors d'un sinistre vraiment d'ampleur nationale.

225 Le mécanisme de concertation et de coordination que je viens de vous présenter découle, pour vous expliquer un peu la structure, à gauche c'est vraiment l'organisation municipale. Si on voit en dessous de l'OMSC, la coordination municipale, il y aurait la coordination des opérations sur le site et l'organisation sur le site. Donc, lorsqu'il y a un événement, elle est à quelque part sur un lieu fixe; donc, c'est à partir de là qu'il va y avoir une coordination déjà sur le site de divers intervenants, on parle police, pompiers, intervenants en environnement, ministère des Transports, qui peuvent avoir besoin de se présenter sur le site même.

230 L'organisation. La municipalité va coordonner pour répondre à des besoins qui peuvent être représentés, vont être en lien avec le maire et le conseil municipal. Si jamais la capacité est débordée, à ce moment-là, on va vers la droite et l'organisation régionale de Sécurité civile se met en œuvre, sinon le CSCQ et l'OSCQ, avec les missions qui sont mis en dessous à droite, et si jamais, même rendu à l'OSCQ, on peut aussi faire appel à de l'aide provenant d'ailleurs au

240 Canada, du ministère fédéral ailleurs au Canada et même des provinces, des états limitrophes aux États-Unis ou à l'extérieur en cas de sinistre majeur.

245 Tout ça est contenu dans le plan national de sécurité civile. Qu'est-ce que c'est? Le plan national de Sécurité civile, c'est le cadre de référence pour la gestion de tout type de sinistre au Québec, qu'on parle de tremblement de terre, de glissement de terrain, d'accident technologique, les processus et les procédures dans le PNSC permettent de coordonner la réponse à tous ces types de sinistres.

250 Il a pour objectif de mettre en place un ensemble cohérent de moyens pour prévenir les sinistres, pour préparer la réponse gouvernementale dans l'éventualité qu'ils se produisent, pour favoriser la coordination de l'intervention lorsqu'ils surviennent et pour accélérer le rétablissement.

255 Le contenu en tant que tel du plan national de sécurité publique contient les modalités d'organisation du système de gestion de gestion du gouvernement du Québec en sécurité civile, notamment pour soutenir les municipalités, les ministères et organismes. Il contient des mesures visant le maintien et l'amélioration de l'état de préparation, les principaux processus pour permettre de mettre en œuvre la réponse gouvernementale à une situation de sinistre et concernant le rétablissement.

260 Il y a un chapitre sur la prévention qui est un tronc commun de mesures de protection applicables à tous les risques de sinistre, survol des mesures déjà prises en ce sens par les différents ministères et organismes. Il y a un chapitre sur la préparation, précisions quant au recours de mécanismes de concertation et de coordination qui permettent de mobiliser les ressources gouvernementales, organisation des missions visant à assurer une réponse aux besoins susceptibles de survenir en situation de sinistre d'envergure. Il y a un chapitre sur
265 l'intervention proprement dite, donc, les modes de fonctionnement préétablis et partagés par tous les partenaires qui pourraient être appelés à intervenir et un chapitre sur le rétablissement.

270 Le PNSC contient 16 missions qui sont autant de ministères responsables et près de 40 ministères et organismes en soutien. Dans le fond, une mission, exemple, arrive un sinistre, panne électrique, le ministère, l'organisation qui serait responsable de s'occuper de ça, ça va être Hydro-Québec, a déjà toutes les procédures même de priorisation de quel... exemple un hôpital serait rétabli prioritairement comparativement à une maison d'un citoyen, des choses comme ça.

275 Donc, il y a 16 missions qui sont portées par un ministère ou un organisme et de ces missions-là découlent des activités et du soutien à des activités. Donc, chaque organisme dans le fond, c'est prévu que si jamais même les capacités seraient dépassées, déjà qui dans l'appareil gouvernemental peut venir les soutenir pour réaliser leurs activités.

280 Donc, une mission, c'est une approche par front visant à offrir une réponse optimale aux besoins de la collectivité et elle identifie clairement des ministères et organismes dont la raison d'être les amène à agir en matière de sécurité civile à devenir responsable en situation de sinistre ou d'activité particulière en plus de celles qu'elles assument habituellement.

285 Les précisions que j'aurais aimé apporter suite à ce qui s'est dit ce matin. Il a été question d'un sous-comité sur le risque CBRNE qui est chimique, biologique, radiologique, nucléaire et explosif. C'est vrai qu'il y a un sous-comité là-dessus. Ce sous-comité vise dans le fond, quand on parle d'incident CBRNE, on parle de terrorisme, d'actes malveillants. Donc, la particularité comparativement à mettons un accident en lieu avec de l'uranium, c'est que l'accident, on ne connaît pas la substance en présence. On va avoir un événement, il va y avoir des gens qui sont
290 impactés, mais on ne connaît pas la substance à laquelle on fait face et il y aurait une contamination, d'où les 5 qui pourraient être chimique, biologique, radiologique, nucléaire ou suite à une explosion.

295 Ça fait que oui, on travaille là-dessus. C'est des événements qui sont très rares; au Québec, il n'y en a pas. Le dernier connu que je pourrais vous faire référence dans le fond, puis la date est bien choisi, c'est suite au 11 septembre 2001. Dans le fond, c'est les enveloppes d'anthrax qu'il y a eu aux États-Unis. À ce moment-là, c'est qu'on était en substance et c'est de savoir, de pouvoir identifier la substance à laquelle on fait face qui représente la particularité. Donc, à ce moment-là, c'est que les intervenants doivent se protéger eux-mêmes pour aller aider les gens qui sont
300 contaminés, tout ça. C'est un peu peut-être, je pense à part un peu du mandat qui est prévu.

L'autre chose qui a été mentionnée, c'était le sous-comité sur le risque radiologique et nucléaire. Effectivement, c'est un sous-comité de l'organisation de Sécurité civile du Québec qui est en fonction. Ce comité a été mis en place à la suite de l'annonce de la fermeture de Gentilly 2.
305 Au Québec, on avait un risque qui était particulier qui était une centrale nucléaire. À ce moment-là, le gouvernement du Québec avait décidé de faire en plus du plan national de sécurité civile, on avait réalisé un plan spécifique qui était le plan, on l'appelait PMUNE G-2, mais qui dans le fond est pour la centrale nucléaire de Gentilly si jamais il y avait une explosion ou vraiment une tragédie à la centrale nucléaire.

310 Ça fait qu'à la suite de l'annonce de la fermeture, on a décidé de mettre en place un sous-comité pour regarder dans le fond le risque résiduel qui resterait au Québec à savoir : Est-ce qu'il faut maintenir une préparation particulière face au risque radiologique et nucléaire? Les travaux sont en cours, je ne suis pas en mesure de vous dire où on en est, mais c'est sûr que le risque majeur étant la centrale de Gentilly, maintenant qu'on a annoncé la fermeture et qu'elle va être déclassée, bien on veut quand même regarder parce qu'autour du Québec, il y a quand même d'autres centrales nucléaires, tout ça, mais on regarde aussi, comme ça a été ce matin, le transport, le radiologique qui peut être utilisé dans le milieu médical, des choses comme ça.
315

320 Ça fait que les travaux poursuivent leur cours, puis il va y avoir des recommandations pour voir s'il faut maintenir ou non une planification particulière face à ce risque-là.

Finalement le dernier élément de précision que je voudrais vous apporter...

LE COMMISSAIRE ZAYED :

325

Excusez-moi, je veux juste un élément de clarification.

M. BRUNO FAUCHER :

330

Oui.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

335

Comment vous appelez le plan? Vous avez utilisé un acronyme?

M. BRUNO FAUCHER :

340

PMUNE G-2. Plan de mesures... j'oublie le vrai nom. C'est l'acronyme qu'on lui donne, mais c'est le plan spécifique pour la centrale Gentilly 2.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

345

Et vous avez un document qui relate un peu les travaux du comité, de ce sous-comité? Juste nous le déposer.

M. BRUNO FAUCHER :

350

Oui, ça, je pourrais vous l'envoyer, il n'y a pas de problème. Finalement le dernier élément que je voulais porter à votre attention, c'était dans le cas d'un accident qu'on parlait ce matin de transport. Somme toute, c'est une mesure d'urgence qui se produit quotidiennement avec d'autres matières sur le territoire québécois.

355

À ce moment-là, les services de secours, on parle police, pompiers, ambulanciers, vont intervenir, ont déjà des procédures, vont mettre un périmètre de sécurité et les pompiers, en fonction du produit qui est transporté ou des choses comme ça dans le fond, vont faire appel à CANUTEC, des choses comme ça, pour la prise en charge.

360 Si jamais la conséquence serait quand même grande, il existe un cadre de coordination de
sites qui existe, qui est disponible sur le site internet du ministère de la Sécurité publique pour qu'à
un niveau municipal et même sur le terrain, que les divers intervenants qui ont à apporter des
actions, on a déjà une structure pour que chacun y ait accès parce qu'effectivement, on va mettre
en place un périmètre de sécurité, on ne veut pas que n'importe qui rentre là-dedans, mais en
fonction de l'événement, les gens de l'Environnement l'ont dit ce matin, il peut y avoir des
365 intervenants qui doivent se présenter. Il va y avoir une enquête probablement, il y a différents
intervenants, donc, c'est déjà prévu au Québec un cadre de coordination de sites à ce moment-là
qui s'applique dans le cas d'un accident de transport, mais à d'autres événements qui pourraient
se produire, un tremblement de terre ou autre chose.

370 Ça vous va? Merci. Ah oui! Si vous voulez, je peux vous donner la précision, merci. Le
PMUNE G-2 dans le fond, c'est le Plan de mesures d'urgence nucléaire externe à Gentilly 2. C'est
le «externe» qui me manquait. Effectivement, ce n'est pas sur le site même, mais nous, c'était les
conséquences hors site pour la population que le plan prévoyait.

375 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

C'est un acronyme. Je me permets de faire une parenthèse, c'est un acronyme aussi long
que MDDELCC.

380 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, je vous remercie. Alors, j'inviterais notre deuxième conférencier de Transport Canada,
monsieur John Harbour. Monsieur Harbour est de la Direction de l'inspection et de la sécurité
maritime.

385 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Bonjour, Monsieur Harbour.

390 **M. JOHN HARBOUR :**

Oui, bonjour à tous.

395 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Merci.

M. JOHN HARBOUR :

400 Il y a trois volets dans notre présentation, le premier d'ordre général réfère avec le dernier qui est plus spécifique au monde maritime et mon collègue dont vous avez fait la connaissance ce matin, monsieur Paiement, entre ces deux volets-là, se chargera de la partie transport de marchandises dangereuses.

405 Donc, c'est le sommaire de la présentation, tout simplement. Les objectifs dans les grandes lignes, Transport Canada s'occupe du transport, entre autres choses évidemment des marchandises dangereuses et puis évidemment sécurité et sûreté maritime qui est la division en fait à laquelle j'appartiens et monsieur Paiement, lui, tous modes confondus, transport de marchandises dangereuses.

410 Donc, évidemment à Transport Canada, les quatre modes ici, on les retrouve : routier, ferroviaire qu'on appelle communément surface et évidemment l'aérien et le maritime que je représente aujourd'hui.

415 Donc, notre mission, c'est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. – Ça a l'air d'une question pour devenir gestionnaire, il me semble l'avoir déjà vu quelque part celle-là. Enfin...

420 Donc, pouvoirs. Le principal outil évidemment, c'est la loi dont nous dépendons à la marine marchande, enfin, dans le volet maritime de transport, et puis tout à l'heure, vous verrez qu'il y a évidemment d'autres pouvoirs plus généraux dont la loi de 1992, mais pour le maritime, c'est celle-là dont découlent nos règlements et puis c'est ce qui donne nos pouvoirs en général pour les politiques, les normes, etc.

425 Il y a une note ici, on dit que le Canada est également signataire de plusieurs conventions internationales sous l'égide finalement de l'Organisation maritime internationale. Donc, on pourra peut-être parler tout à l'heure des conventions utiles et des codes qui découlent de cet organisme-là.

430 Donc, les actions finalement que nous posons quotidiennement sont des actions d'inspection, de certification des navires canadiens évidemment. Il y a des examens et des brevets. Ça c'est pour les équipages, les officiers, les mécaniciens. Les inspections de chargement, ben là, ça vient rejoindre un petit peu notre rôle au niveau justement de la classe 7, mais, je vous dirais d'entrée de jeu que ces inspections-là sont aléatoires. Il n'y a aucune obligation, mais on en fait aussi et avec les accords internationaux, on s'est engagé aussi à inspecter un certain nombre de conteneurs soit en exportation ou en importation qui contiennent des marchandises dangereuses et qui sont ciblés selon différents critères.

435

440 Donc, il y a la vérification des navires étrangers, ce qu'on appelle les contrôles portuaires, *port state control*, c'est du quotidien pour nous aussi ça, les enquêtes, les poursuites en cas d'accident ou d'incident. Donc, il y a une obligation de rapporter non seulement au Bureau de la sécurité des transports, mais également pour nous, sauf qu'évidemment les rôles sont différents.

445 Ordonner de prendre des actions en cas d'urgence et puis détention et possiblement aussi des pénalités.

450 Alors, nous sommes aussi en collaboration éventuellement si nécessaire avec les autres départements, ministères, puis les plans nationaux ou internationaux, pour stabiliser les situations d'urgence même si on n'est pas véritablement un organisme de première intervention. On est plus, notre rôle est plus au niveau de la réglementation, puis de l'application réglementaire, mais plusieurs fois un organisme chez nous qui a été cité, CANUTEC, qui est consulté presque automatiquement dans la plupart des cas. Et puis l'évaluation de risque.

455 Oui, j'allais oublier que chez nous, on a différents niveaux d'expertise dans le secteur maritime et puis il s'agit de la machinerie, la navigation qu'on appelle chez nous «les nautiques», les électriciens et les architectes navals.

460 Section sûreté, on a deux diapositives là-dessus. Je ne crois pas avoir de collègue dans la salle, mais à la Sécurité maritime maintenant, on a depuis, je crois bientôt deux ans, intégré le volet sûreté. Donc, ils sont sous la même direction si vous voulez que nous et puis la Loi et les règlements sur la sûreté du transport maritime suivant le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, le ISPS qu'on appelle, vise les exploitants canadiens et étrangers qui transitent en eaux canadiennes. Il s'applique donc aux navires et puis également aux ports et aux installations portuaires si vous voulez qui ont des interfaces avec les navires. Alors, ils sont tous impliqués là-dedans.

465 Et les responsabilités de Transport Canada sont, à savoir l'instauration du niveau de sûreté, effectuer les évaluations, les vérifications de conformité et délivre également des certificats ou des déclarations. Et puis finalement appliquer une surveillance appropriée.

470 Donc, toujours en sûreté, les responsabilités qui incombent à Transport sont d'assurer l'intégrité de la sûreté du système de transport, d'informer le ministre des événements éventuels. Les inspecteurs doivent recueillir les informations pertinentes, juger si l'évaluation de sûreté ainsi que le plan de sûreté ont été compromis par l'événement et ces rôles sont remplis en collaboration avec nos partenaires de la police, c'est-à-dire la Gendarmerie royale du Canada, Sûreté du Québec et également localement la police municipale peut avoir à participer, ainsi que l'Agence des services frontaliers d'immigration.

475

Donc, je passe l'antenne, si je peux dire, à mon collègue, monsieur Paiement.

480 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Re- bonjour, Monsieur Paiement. Alors, allez-y.

485 **M. LOUIS PAIEMENT :**

Bonjour, merci. Je vais vous faire un survol rapide de la réglementation concernant le transport de marchandises dangereuses qui implique les matières radioactives. En gros, la réglementation ou l'objectif de la réglementation, de la loi et du règlement, c'est d'accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses dans tous les modes de transport.

490 Comme je vous précisais, faire un survol rapide du règlement, puis en parlant de matières radioactives, le règlement comme tel comporte 16 parties, 3 annexes, je vous fais grâce des détails. Pour le sujet qui nous concerne, les matières radioactives, on parle de la classification dans la partie 2, la documentation. La documentation, c'est ce qui est exigé lorsque les marchandises dangereuses sont en transport.

495 Quand je parle de marchandises dangereuses, pour le cas présent, on parle de matières radioactives, l'emballage, c'est-à-dire les contenants, la formation qui concerne les employés autant à l'expédition, en transport qu'à la réception et les exigences en cas d'incident de rejets accidentels ou imminents.

500 Les différentes indications de danger qu'on peut retrouver pour les différentes classes, si je retourne ici, vous avez les explosifs, les gaz comprimés, les différents types de gaz, les liquides inflammables, tout ce qui est compris dans les produits pétroliers, les solides inflammables, les comburants, matières infectieuses toxiques et les matières radioactives.

505 Vous pouvez voir, il y a différents types. Ce matin dans la présentation de la Commission canadienne, on avait fait référence à ces différentes indications-là et on peut retrouver sur les emballages comme sur les moyens de transport les différentes indications dépendant des exigences au niveau de la réglementation.

510 Ça, pour les derniers, la classe 8, corrosifs, classe 9, autres, et la plaque *Danger* qui peut être une combinaison de marchandises dangereuses à même un contenant, mais ça ne s'applique pas ici pour le cas des matières radioactives.

515

520 Les matières dangereuses de la classe 7, matières radioactives, sont définies dans le règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires. Ce n'est pas à partir du règlement. Toutes les autres marchandises dangereuses dans le règlement... toutes les autres... à l'exclusion encore d'ailleurs pour les explosifs, les classifications doivent se faire par les expéditeurs selon des critères qui sont établis la plupart du temps selon les Nations-Unis auxquels ont fait référence dans le règlement. Pour la classe 7, c'est selon le règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires que la classification est déterminée.

525 Pour la documentation, les éléments principaux qu'on doit retrouver sur le document, la description réglementaire, la quantité, le numéro 24 heures d'urgence, ça c'est en tout temps, et possiblement un numéro de plan d'intervention d'urgence et son numéro d'activation et encore à ce niveau, cet élément-là, ça ne s'applique pas à toutes les marchandises dangereuses, mais pour la cas présent, ce serait le cas.

530 Il y a aussi une obligation d'avoir, et comme j'ai dit, je n'ai pas mis tout, le nom et l'adresse de l'expéditeur dont on sait d'où provient les marchandises.

535 Un exemple d'emballage matières radioactives. Les indications de danger auxquelles je faisais référence, les indications sur les petits contenants qui se retrouvent à l'intérieur d'un grand contenant. Donc, à gauche, vous avez les petits contenants, les indications et, à droite, les indications sur les grands contenants, donc, un conteneur. Ce sont les indications qu'on trouverait pour les matières radioactives en transport.

540 Les différentes indications. Elles peuvent être étiquettes et plaques qui sont autorisées, mais la dernière à droite, la plaque, elle est obligatoire. Si on n'utilise pas une des trois précédentes comme plaque, la radioactive blanche, la première ne nécessite pas de plaque, mais si on utilise la jaune 2 ou la jaune 3, qui sont les deuxième et troisième, comme étiquettes, on peut apposer ces plaques-là.

545 Quand je parle de plaques, elles ont une dimension de 10 pouces pour 10 pouces, 250 millimètres par 250 millimètres. Les étiquettes, c'est 4 pouces. Donc, quand on parle d'une unité de transport, on doit avoir les plaques qui sont 10 pouces, de cette dimension sur l'unité de transport, une sur chaque côté.

550 Les emballages. La réglementation prescrit pour tout transport de marchandises dangereuses les emballages exigés. Pour les matières radioactives encore, c'est le règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires qui détermine le type d'emballage à utiliser.

555 La formation. Toute personne qui fait la manutention, l'offre en transport et le transport ou par les inspecteurs de Transport Canada lorsqu'il y a des inspections d'effectuées aux entreprises ou aux endroits intermodaux.

560 Lors d'un incident ou d'un accident qui implique le déversement de marchandises dangereuses, encore il y a des critères de quantités qui doivent être rapportées, il y a un rapport immédiat qui doit être fait. Il a été précisé ce matin que quand il y a un incident impliquant des matières radioactives, la Commission doit en être avisée automatiquement. À préciser que tout incident sur la voie publique implique la police, service des incendies, service des ambulances et les premiers contacts, les premiers téléphones quand ils sont en contact avec des marchandises
565 dangereuses, le réflexe, c'est d'appeler CANUTEC.

Il n'y a pas d'obligation réglementaire d'appeler CANUTEC sauf pour des cas particuliers. quand c'est un transport ferroviaire, quand c'est un incident qui est arrivé dans un aéroport, on doit aviser CANUTEC, plus le bureau régional le plus près, mais si ça arrive sur la voie publique, il n'y a
570 pas d'obligation d'appeler CANUTEC ou d'appeler Transport Canada. Il faut appeler l'autorité locale compétente. pour le Québec, c'est la police.

De plus, on doit aviser l'employeur, l'expéditeur, ben son employeur, l'expéditeur et le propriétaire du véhicule si c'est autre que le transporteur lui-même. Et un rapport de 30 jours doit
575 suivre à cet effet-là et être envoyé à Transport Canada.

En cas de sinistre ou d'incident ou pour toute information, on peut contacter CANUTEC au numéro qui apparaît à l'écran ou même au numéro cellulaire *666. CANUTEC est un centre d'urgence canadien en transport pour le transport de marchandises dangereuses et ce n'est pas
580 obligatoire d'avoir un incident ou un accident pour contacter CANUTEC. Il y a plusieurs personnes qui appellent CANUTEC, ça peut être même le centre anti-poison qui veut avoir de l'information concernant une fiche signalétique d'un tel produit impliquant une personne intoxiquée ou qui aurait été éclaboussée par un produit. Donc, CANUTEC est un centre nerveux si on peut dire pour toute urgence concernant les marchandises dangereuses.

585

M. JOHN HARBOUR :

Me voici de retour avec le troisième et dernier volet de notre présentation qui lui, comme je vous le disais tout à l'heure est plus spécifique au transport maritime et je vous dis ça, puis tout de
590 suite dans la première diapo, on voit après la Loi sur le transport... c'est-à-dire dire la Loi de 2001 sur la marine marchande et puis le règlement...est-ce que vous m'entendez toujours - cargaison, fumigation ou de chargement est celui qui nous permet de faire le lien entre la législation canadienne si vous voulez, ou la réglementation plutôt, canadienne, et les accords internationaux.

595 C'est souvent le cas maintenant, dans les règlements, on procède par référence et puis c'est dans un des articles de ce règlement qu'on va faire le lien avec les accords internationaux et qu'on va aller chercher tous les codes éventuellement utiles ou les conventions dont notre pays est signataire.

600 Mais c'est ça, les deux... enfin, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, puis le Règlement sur le transport, en fait, ce n'est pas spécifique à la marine marchande, c'est tous modes confondus et c'est de la réglementation auquel mon collègue, monsieur Paiement, voit à l'application.

605 Donc, ces fameuses conventions et codes internationaux qui régissent le transport maritime dont je viens de vous parler, il y en a trois qui sont, comment dire, tout à fait pertinentes à ce dont on parle depuis le début de la journée, c'est-à-dire la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer finalement qui a donné naissance aux deux codes que l'on retrouve juste en dessous, c'est-à-dire le Code maritime international des marchandises dangereuses et puis le
610 Code maritime international des cargaisons solides en vrac.

Pourquoi? Bien c'est parce qu'on va découvrir que parmi les marchandises dangereuses, vous pouvez en avoir lorsqu'elles sont transportées en vrac. À ce moment-là, elles ne sont pas assujetties au Code maritime qui lui a été conçu tout spécifiquement pour le transport de
615 marchandises dangereuses en colis. Alors, c'est pour ça qu'il y a un petit volet, et d'ailleurs, on a que deux fiches qu'on verra un peu plus loin pour la matériel radioactif qui peut être transporté de cette façon.

Alors, l'inspection des navires par le biais des contrôles portuaires. Nous sommes
620 signataires de deux mémorandums comme ça sur la côte est avec le mémorandum de Paris et sur la côte ouest, celui de Tokyo. Nous avons des inspecteurs qui régulièrement selon un certain système de ciblage si vous voulez essaient d'identifier les navires qui potentiellement représentent le plus de risques et sur lesquels, disons par exemple l'historique du navire ou du pays dont il bat pavillon par exemple, etc., pourraient être des facteurs utilisés pour déterminer, comme on ne visite
625 pas systématiquement tous les navires étrangers, alors, ce serait la façon de le faire.

Et les contrôles par l'état du navire, ça c'est pour les navires canadiens. C'est ce qui nous permet annuellement de leur accorder un certificat de navigabilité si vous voulez.

630 Donc, c'est une liste non exhaustive des certificats, puis documents et permis qu'on est susceptible de contrôler lors d'une visite d'un navire, comme par exemple dans un contrôle portuaire. Alors, on pourrait par exemple vérifier le certificat de navigabilité, le certificat de conformité pour le transport des marchandises dangereuses. On retrouve toutes sortes d'informations là-dessus, mais disons pour passer rapidement là-dessus, dans ces certificats qui

635 sont émis habituellement par les sociétés de classification, on va retrouver le numéro des cales, le
numéro des entreponts et puis le type de classe de marchandises dangereuses qu'on peut
accepter. Par exemple, dans une certaine cale, on pourrait autoriser des explosifs et disons dans
une autre trop près des accommodations ou d'une source de chaleur, elles pourraient être
interdites. Enfin, c'est le genre de facteurs dont on tient compte.

640 Donc, il y a des certificats de gestion de la sécurité qu'on appelle, nous dans notre jargon le
ISM code, donc, *International Safety Management*. Le certificat, manuel d'assujettissement de la
cargaison, brevet des capitaines, des officiers, des matelots, des mécaniciens, et finalement
645 permis de transport de matières radioactives selon la Commission canadienne de sûreté nucléaire
le cas échéant.

Donc, si on passe au volet formation, il y a des exigences pour la formation du personnel à
terre selon le code IMDG toujours. Alors, ces personnes-là qui sont appelées à faire du
classement de marchandises dangereuses, à emballer des marchandises dangereuses, à apposer
650 des marques, des étiquettes, à charger, décharger des engins de transport, établir des documents
de transport de marchandises dangereuses, d'établir des plans de chargement d'arrimage, etc.

Et en passant, j'ouvre une parenthèse pour le chargement des engins. On appelle ça un
certificat d'emportage et lorsque les navires transportent des marchandises dangereuses et que ces
655 marchandises son placées dans des conteneurs à destination de l'étranger, nécessairement il
devrait y avoir quelqu'un qui devra apposer sa signature au bas d'un document pour certifier que le
conteneur en question a bel et bien été arrimé selon les bons usages ou les bonnes pratiques du
milieu.

660 Tout à l'heure je voyais un navire avec des conteneurs qui avaient bougé. Je n'étais pas au
courant du cas, mais on voyait bien qu'il ne s'agissait pas d'un navire porte-conteneurs, mais
effectivement, il y a des conteneurs qui sont transportés sur des cargos généraux à tous les jours,
mais il y a des précautions à prendre. Ils doivent avoir un document spécifique pour l'arrimage qui
doit leur permettre de trouver la méthode.

665 Mais à l'intérieur aussi, même si le conteneur est bien arrimé, il y a toujours des possibilités
non pas que le conteneur soit abîmé parce qu'il s'est déplacé, mais parce que la marchandise à
l'intérieur elle-même. Donc, il peut s'abîmer autant de l'extérieur que de l'intérieur.

670 Donc, aussi, je voulais rappeler au passage, et je crois que ça a été souligné tout à l'heure
cette idée qu'on doit connaître les marchandises dangereuses qui s'amènent au pays, et dans ce
cas-ci, vous voyez le Règlement sur la zone des services de trafic maritime de l'Est du Canada et
puis...enfin, dans lequel on retrouve cette exigence, le capitaine d'un navire se préparant à entrer
dans la zone de trafic de l'Est du Canada, communément appelée ECAREG Canada, doit 24

675 heures à l'avance faire un rapport qui doit inclure notamment tout polluant ou marchandise
dangereuse qu'il transporte. En fait, c'est au paragraphe P où on demande la nomenclature si vous
voulez de toutes les marchandises dangereuses qu'il transporte, mais au moyen d'un protocole
d'entente avec les organismes chez nous et aussi avec la garde côtière, on s'assure de
680 et les classes 7 depuis plusieurs années et j'ai cru comprendre dernièrement qu'on avait inclus
également la classe 5.2.

Donc maintenant, systématiquement, lorsqu'un navire se rapporte avec ses marchandises à
bord 24 heures avant d'entrer dans nos eaux, éventuellement ce sera communiqué à tout le
685 monde de chez nous là.

Finalement, champ couvert par le Code maritime international des marchandises
dangereuses. Donc, il y a les dispositions générales, classification des marchandises
dangereuses, documentation, étiquetage, placardage, tout ça c'est à peu près commun avec notre
690 règlement Transport des marchandises dangereuses dont on vous a parlé tout à l'heure, à la
différence près que dans le cas d'IMDG, en plus, il y a la question arrimage et séparation des
matières. En fait, le terme «arrimage» est un terme plus général dans lequel on peut inclure la
séparation des matières et puis dans l'arrimage aussi, on va déterminer si on peut placer sous-pont
ou en ponté par exemple, à bord d'un navire de passagers ou un cargo seulement. Alors, c' est cet
695 élément-là qui nous permet de faire ça à bord d'un navire. Ensuite, construction des emballages
et la formation.

Donc, est-ce que je suis correct dans les temps? Est-ce que je dépasse?

700 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Vous avez dépassé de 10 minutes, mais j'imagine que vous devez approcher de la fin.

705 **M. JOHN HARBOUR :**

Oui. Bon. O.k. merci de votre patience. Donc, dans les dispositions générales relatives à la
classe, le présent code fixe des normes de sécurité basées sur le règlement de transport des
matières radioactives de l'Agence internationale de l'énergie atomique dont on a grandement parlé
710 jusqu'à maintenant.

La protection des personnes, des biens et de l'environnement est assurée par le
confinement du contenu radioactif, la maîtrise de l'intensité de rayonnement externe, la prévention
de la criticité, la prévention des dommages causés par la chaleur et finalement, le cas échéant, une
approbation par les autorités compétentes.

715 Donc, dispositions générales relatives à la classe 7. Bon. Les grandes lignes, programme
de protection radiologique, assurance qualité, matières radioactives ayant d'autres propriétés. Ici
peut-être c'est un petit peu différent. Outre les propriétés radioactives et fissiles, toute autre risque
subsidaire que présente le contenu d'un colis tel que celui d'explosivité et d'inflammabilité, de
pyrophoricité, de toxicité chimique et de corrosivité, doit être pris également en compte.

720 Donc, je suis à peu près, je dirais la dernière diapo dans laquelle je vous parlais justement
de cette possibilité-là, je ne sais pas si c'est une éventualité au Québec, mais notre code IMSBC,
lui, nous apprend que, enfin, il y a deux fiches qui tiennent compte de matières radioactives. Ici, on
a de faibles activités spécifiques non fissiles ou fissiles exceptés dont le UN2912. Je passe à la
725 suivante pour le 2313, matières radioactives, objets contaminés, enfin, je l'inclus tout de même,
même si c'est une faible possibilité que ce soit transporté ainsi par bateau. Et je crois que ça
complète avec la dernière diapo pour nos coordonnées.

730 Voilà, Messieurs, Mesdames.

730 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

735 Merci, Monsieur Harbour. Alors, on inviterait notre troisième conférencier à venir
immédiatement, c'est-à-dire notre invité du port de Montréal, monsieur Daniel Dagenais. Je
souligne qu'il est vice-président. Ça fait 7 ans qu'il s'occupe des opérations au port de Montréal et
ce qui est à souligner, c'est qu'il a été opérateur pendant 25 ans, donc, il a connu toutes les
opérations d'un port d'un bout à l'autre. Ça ne doit pas avoir beaucoup de secret pour vous.

740 **M. DANIEL DAGENAI :**

Très peu.

745 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, écoutez, allez-y, Monsieur Dagenais, on vous écoute.

750 **M. DANIEL DAGENAI :**

Merci beaucoup. Écoutez, moi, ma présentation, il y a beaucoup d'images. Le port à son
image, en fait est dans le mouvement. Donc, ce que vous allez voir, c'est surtout les matières
lorsqu'elles sont en déplacement à travers le port de Montréal, lorsqu'elles sont en chargement et
en entreposage. Alors, vous allez avoir tout le processus.

755 Un survol de nos activités. Les incidents au port de Montréal au cours des 15 dernières années. Des exemples de chaînes logistiques des matières nucléaires au port de Montréal. Nos processus et nos équipements de manutention, l'entreposage, nos pratiques et procédures si on veut.

760 L'effet de l'exploitation sur l'uranium. Lorsqu'on nous a demandé de venir, on nous a demandé de jauger un peu quel serait l'effet de l'ouverture d'une mine d'uranium au Québec sur les installations portuaires de Montréal, les mesures de sécurité et de prévention en place. Naturellement, un petit rappel rapidement de nos conclusions.

765 Donc, l'administration portuaires de Montréal, c'est quoi? C'est plus de 1.4 million de conteneurs au port de Montréal. c'est le deuxième port en importance au Canada en termes de conteneurs. 18 000 emplois sont liés à notre activité économique, plus de 41 G\$ de dollars de marchandises vont passer à travers le port de Montréal, ce qui va amener plus de 1.5 G\$ d'activités économiques au Québec et au Canada, plus spécifiquement au Québec, 1 G\$.
770 21 kilomètres de berge le long de la rive-sud de l'île de Montréal. On a des installations aussi à Contrecoeur qui sont du minerai de fer principalement. Un réseau ferroviaire, 230 employés; les débardeurs du port de Montréal ne sont pas les employés de l'administration, mais bel et bien d'un syndicat d'employeurs qu'on appelle l'Association des employeurs maritimes.

775 Le port de Montréal est créé en vertu de la Loi maritime du Canada de 1999 qui a créé des organismes autonomes et lui a donné en fait plusieurs mandats. Un de ces mandats-là naturellement, c'est l'autosuffisance financière et aussi de promouvoir toutes les activités, de mettre en valeur les infrastructures de Transport Canada dans le cadre des activités de transport et de logistique mondiales. Nous sommes responsables de la sécurité et de l'ordre sur nos territoires.

780 Un petit topo rapide de la marchandise. 28 millions de tonnes de marchandises en 2013. De ce 28 millions, près de 12 millions de tonnes de marchandises vont quitter et entrer dans le port de Montréal par conteneurs. On a aussi du vrac liquide bien entendu, du pétrole principalement à 9.5 millions de tonnes. Le vrac solide comme les minerais de fer, mais aussi des céréales et en plus,
785 le port de Montréal accueille annuellement plus de 70 000 passagers et membres d'équipage de croisière principalement dans le Vieux-Port de Montréal.

L'historique du port de Montréal avec les matières nucléaires remonte à très longtemps. J'ai fait une copie rapidement d'un des premiers mémos internes qui relate le mouvement des marchandises nucléaires au port de Montréal en 1969. Mais ce n'est pas seulement vieux, mais
790 c'est aussi une filière qui est totalement internationale. Le Brésil dans le temps, l'Angleterre bien sûr aujourd'hui, mais c'est vraiment une filière qui est complètement intégrée à nos activités.

795 En termes d'historique d'expédition nucléaire, je vous trace rapidement un portrait. C'est un document que je vous ai déposé en arrière qui vous laisse comprendre exactement la progression des matières dangereuses... pas des matières dangereuses, je m'excuse, mais principalement des matières nucléaires, toutes classes confondues. Donc, en 2008, on voit 1 860 conteneurs et ainsi de suite, 1125, 1484. Donc, année après année, ça change un petit peu.

800 En termes de tonnage, qu'est-ce que ça veut dire? Donc, 15 000 tonnes de marchandise nucléaire avec emballage inclus pour le tonnage. Sur les plus de 13 millions qui avaient été manipulés en 2008, ça fait plus ou moins 0.11% de notre total de marchandise manutentionnée.

805 Au bas de la page, on voit principalement les grandes classes de matières nucléaires qui ont été manipulées au port de Montréal, principalement en ordre d'importance : le yellowcake, le 2912, l'hexafluorure d'uranium ou communément appelé l'UF6 et le 2916 qui est le cobalt.

810 À la page 8, je vous dresse un petit tableau, un peu en fait de ces tonnages et de ces types de marchandises-là. - Là je vais vite parce que je pense qu'il y avait beaucoup de données à absorber, mais c'est plus à titre de référence que vous pourrez vous en servir ultérieurement. Je vous ai dressé aussi un tableau rapide des incidents qui ont eu lieu au port de Montréal en termes de... qui ont impliqué des matières dangereuses, les matières nucléaires en classe 7 depuis les dernières 15 années.

815 Donc, on voit que c'est tous des événements de sévérité mineure avec aucune contamination. Donc, principalement qu'est-ce que c'est? C'est soit des avaries qui ont rapport avec le conteneur ou il y a eu un élément de détection qui fait en sorte qu'il y a un baril qui a peut-être été ouvert ou quelque chose du genre comme ça. Ça fait que les événements ont été colligés, j'ai fait une liste des événements et des dates et les navires impliqués.

820 Je vous dresse aussi un portrait, c'est un peu chargé comme diapositive et très coloré, mais ce qu'on peut comprendre, en haut, on voit essentiellement par type de couleur l'uranium concentré, l'uranium naturel, ça fait que donc, les chaînes et les flèches qui regroupent au port de Montréal sont en rouge, ce qui explique un peu l'allée et venue de ces marchandises-là à travers le port de Montréal.

825 Donc, on reçoit du «OC» au port de Montréal dans des conteneurs secs, dans des barils principalement, et on en expédie aussi. Donc, on va les recevoir par rail, on va les recevoir par camion, puis ultimement, ils vont quitter le port de Montréal par navire.

830 En bas, on voit un peu la chaîne d'approvisionnement UF6. Donc, on voit un peu la relation entre les différents expéditeurs et le port de Montréal. Donc, principalement ce qu'on voit, c'est des UF6 ou des cylindres d'UF6 qui sont souillés ou avec des résidus. Donc, des cylindres vides qu'on

835 reçoit au port de Montréal qui seront remplis chez l'expéditeur et ultimement quitteront le port de Montréal pour retourner vers le client.

840 Et il y a aussi une petite chaîne d'approvisionnement, en vert, pour le trioxyde d'uranium, le UO₃, chaîne qui à toute fin pratique devra prendre fin en 2014. Donc, c'est un type de produit qu'on ne manipulera plus au port de Montréal, la clientèle va tout simplement se sourcer ou aller chercher le matériel ailleurs.

845 C'est bon? On a parlé d'unité de transport tantôt, monsieur Harbour parlait d'unité de transport. Voici ce que ça a l'air. Essentiellement, ce sont des conteneurs secs tout ce qu'il y a de plus normal. L'application des plaques bien entendu détermine ou nous explique et nous dit en fait ce qu'il y a à l'intérieur. Donc, on peut... Et puis les plaques sont au-delà d'identifier la grande classe, le matériel, soit la classe 7, elles recèlent aussi des informations qui sont essentielles pour déterminer s'il y a eu déversement à l'intérieur du conteneur puisque vous comprendrez que les conteneurs lorsqu'ils sont scellés comme ça, il est interdit pour le port de Montréal d'ouvrir les scellés et de faire une inspection. Donc, c'est lorsqu'on a un doute seulement d'un déversement 850 qu'on pourrait ouvrir le conteneur pour aller constater les dommages à l'intérieur.

855 Au-delà des conteneurs secs qui servent à déplacer le cobalt et le yellowcake, il y a aussi toute la chaîne d'approvisionnement qui implique l'UF₆, donc, les cylindres. Donc, on a ici des images de la grue portique qui décharge des cylindres d'uranium d'UF₆ vides montés sur un conteneur plateforme de 40 pieds. Donc, on se sert de l'équipement tout à fait normal, le même équipement que l'on se serait servi pour décharger les 2 500 autres conteneurs qu'il y a à bord du navire à ce moment-là. On va le mettre sur un camion qui appartient à l'opérateur de terminal pour se diriger vers le site d'entreposage.

860 Une fois arrivé au site d'entreposage, un pont roulant sur pneumatique va prendre, ou reprendre je devrais dire, le conteneur sur la remorque pour le disposer et le mettre au sol. Une fois qu'on l'a mis au sol, isolé du reste des autres marchandise en conformité avec un code de ségrégation, parce que ce qu'on veut faire naturellement, c'est gardé ces marchandises-là un peu en dehors de la circulation du terminal, un peu à l'écart, on va faire une inspection visuelle de la structure du conteneur et aussi une mesure immédiate rendu au sol. 865

870 Donc, ici, on voit un de mes employés avec son équipement au sol en train de prendre les mesures. Il va faire le tour complet. Ce qu'il regarde, il regarde naturellement son appareil pour détecter des traces de déversement ou des traces de coulisse ou des traces de radioactivité, mais ce qu'il regarde aussi, c'est l'état des sangles qui attachent les cylindres, les bers sur lesquels reposent les cylindres pour s'assurer qu'ils sont bel et bien sécurisés et bien bloqués sur le conteneur.

875 L'opération se répète durant les prochaines minutes, et naturellement on entrepose les
cylindres et les conteneurs les uns à côté des autres en prenant, en faisant attention de garder de
l'espace entre les conteneurs pour bien s'assurer de pouvoir faire toutes les faces du conteneur.
Ce qu'on cherche à regarder aussi, c'est naturellement la présence de plaque que vous voyez en
bas du conteneur à la hauteur des pieds de l'employé, ce qu'on veut s'assurer, c'est que toutes les
plaques nécessaires sont aussi apposées et solidement sur le conteneur.

880 Un autre type de conteneur et aussi le mouvement inverse. Les premières diapositives
illustraient la réception de cylindres vides en direction du point de chargement. Mais dans ce cas-
ci, ce que l'on voit en fait, c'est les cylindres une fois chargés à leur réception. En fait à ce
moment-ci, ils sont en fait en position d'entreposage. Donc, ce qu'on peut dénoter, c'est les
885 conteneurs qui sont disposés les uns à côté des autres. Les choses à noter, qui sont un peu
différentes des premières diapositives, c'est les sangles en métal qui sont en acier solide avec un
dispositif à rochet pour bien tendre la sangle. Le ber qui est soudé sur le conteneur; le conteneur a
été entièrement conçu le transport de ce type de marchandise, donc, on en inspecte la structure
lorsqu'on le reçoit.

890 Naturellement dans ce cas-ci, on ne voit plus le cylindre, il est protégé par en fait une
enveloppe de protection thermique qui est amovible sur laquelle on retrouve aussi les plaques qui
décrivent le produit à l'intérieur et on cherche aussi naturellement complètement à votre droite à
s'assurer qu'on a toutes les plaques qui sont là pour nous indiquer quel type et quel niveau de
895 radioactivité on devrait anticiper, on devrait mesurer en fait pour s'assurer qu'on est en présence
d'une expédition qui est parfaitement sécuritaire.

L'exploitation d'une nouvelle mine d'uranium au Québec, bien qu'on n'ait pas été vraiment
informé des détails du projet en termes de volume, en termes de produit qui serait expédié, il y a
certaines généralités qu'on peut rapidement tabler. La capacité d'entreposage est disponible au
port de Montréal pour d'autres marchandises, ça fait qu'il y a de la place pour des expéditions.

900 L'introduction d'un nouveau produit ou d'un nouveau client ou même d'une nouvelle unité de
transport ou un emballage fera l'objet d'une revue par notre personnel de l'APM et aussi par
naturellement l'opérateur de terminal qui a lui aussi un système de gestion de risque à même son
enceinte, mon locataire. Il y aura une évaluation des conditions nécessaires et des restrictions qui
seront imposées, si cela s'avère nécessaire bien entendu.

905 Le personnel va être formé pour intervenir si on a affaire à un nouveau type d'emballage, on
veut être ben sûr... nous on est les intervenants de première ligne, on est là au moment de la
réception et on supervise aussi toutes les manœuvres sur le terminal et sur le navire. Donc, on est
là à toutes les étapes. Donc, on veut être bien sûr d'être capable d'intervenir rapidement avant
d'appeler les gens qui devront disposer du produit ou qui devront faire la réparation permanente.

915 Et naturellement nos véhicules de patrouille sont tous munis de détecteurs de rayonnement
actif, ce qui veut dire qu'à chaque fois que les agents sont sur le terrain, ils peuvent faire une
inspection *ad hoc* même si ça fait deux, trois jours que la marchandise est là. Ils vont faire une
inspection rapidement et ils colligent ça dans leur rapport quotidien d'activité.

920 Voici un exemple d'un des véhicules d'intervention de l'APM. Je ne voudrais certainement
non plus vous laisser sur l'effet qu'on ne surveille que les classes 7 bien entendu, parce
qu'aujourd'hui, c'est l'objet de la conférence ou de la commission, mais il y a une série en fait de
matières qui sont supervisées au port de Montréal lorsqu'ils font leur entrée, que ce soit par mode
925 terrestre, marin ou ferroviaire. Elles sont supervisées à toutes les étapes de leur transit à travers le
port de Montréal, ce qui veut dire avant même d'être déplacées sur le navire ou avant même
qu'elles soient déplacées de la remorque vers le sol et naturellement à chaque fois qu'elle va être
déplacé au sol, les opérateurs de terminaux ainsi que les débardeurs sont formés à reconnaître
ces marchandises-là et savent qu'ils doivent attendre l'arrivée d'un inspecteur en incendie, en
prévention des incendies, avant d'effectuer le mouvement.

930 Qu'est-ce qu'on fait? On regarde les drapeaux, la lumière sur les navires. Naturellement les
navires ont aussi des signes. On regarde les plaques, je pense qu'on a en masse parlé de ça.
Mais ce qu'on fait surtout, c'est s'assurer que les chauffeurs de camions ont les permis et ils ont
aussi un permis de matière dangereuse et tous les documents d'expédition qui sont en règle avant
même de prendre la route.

935 En plus d'avoir regardé le conteneur, on regarde aussi la remorque. Si on est pour mettre
de la marchandise sur une remorque, on s'assure que l'usure des roues est bonne, qu'il n'y a pas
de défaillance mécanique apparente sur les camions. On s'assure qu'ils ont toutes leurs lumières
et qu'ils ont tous leurs permis.

940 Ça c'est le reste du matériel, ça vous donne une idée. On est prêt pour intervenir à peu près
tous les types d'éventualités. Vous avez vu, on supervise des classes 1, des classes 5, des
corrosifs, des liquides inflammables; on est prêt pour à peu près tout. On a des équipements de
détection, mais on a aussi des équipements pour protéger nos employés. Je vous en fais
945 quelques photos ici.

Où on entrepose des produits en ce moment? On a un site d'entreposage actif qui est situé
au terminal CAST. J'ai une photo un peu plus avec des détails. Donc, on est situé à peu près à la
rue des Futailles, c'est tout près de l'autoroute 25, au sud de la rue Notre-Dame sur un terrain.
950 Donc, vous pouvez voir, on est un peu en retrait et à toute fin pratique, on est isolé du quartier
résidentiel complètement. On est aussi en retrait des activités de ce terminal-là.

955 La prochaine photo est un peu plus éloquente en termes d'activités, parce que ce que vous
comprendrez, c'est que les navires dans ce secteur-là déchargent où les grues jaunes sont dans le
bas de la page, dans le milieu. Ça c'est où les navires sont. Donc, le centre d'activités, le centre
de circulation se trouve dans ce coin-là, et on a disposé le centre d'entreposage complètement à
l'écart si on veut, dans un cul de sac, loin de tout. Le navire qui est au quai au site d'entreposage,
c'est un navire vraquier qui n'a rien à voir avec les activités conteneurs. Et on retrouve Notre-
Dame et l'autoroute 25.

960 Notre protocole d'intervention. Donc, le personnel de l'APM est formé pour inspecter et
reconnaître les signes apparents de déversement et prendre des mesures de radioactivité avec
leurs outils et d'être un intervenant de première ligne. Dans le cas où un déversement est visible
ou il est mesuré à l'aide de nos équipements ou qu'il excède le seuil déclaré, un protocole
965 d'intervention est initié.

Ce protocole a été mis sur pied conjointement avec les représentants d'Énergie atomique du
Canada, lequel est basé sur un document dont je vous cite le numéro qui a été publié par la
Commission canadienne de la sûreté nucléaire. La première étape, au-delà d'appeler les gens,
970 c'est d'abord et avant tout de créer un périmètre de sécurité initial.

Donc, les gens sont formés pour former, pour créer ce périmètre-là. Il y a un appel à la
Commission canadienne et il y a aussi un appel à CANUTEC. Donc, je viens recouper un peu le
commentaire de monsieur Paiement et Harbour. Et naturellement, il y a un avis. En fait, il y a une
975 communication qui se fait dans la chaîne de commandement. Il y a aussi un avis qui sera lancé au
réseau d'alerte. Il y a quelqu'un de la Sûreté civile qui parlait tantôt du réseau d'alerte; donc, on
traite nous aussi avec ça. Et naturellement, on va suivre les instructions des experts du CCSN à
ce moment-là lorsqu'on aura assemblé assez d'informations pour lui permettre de faire un
diagnostic et aussi nous donner des indications sur le protocole d'intervention.

980 L'accès au port de Montréal n'est pas simple. Les gens visitent très peu le port de Montréal,
c'est souvent méconnu. Pourquoi? Parce que le périmètre du port de Montréal est complètement
clôturé et fermé. L'accès et aussi l'accès aux terminaux sont aussi clôturés. Donc, chaque
terminal est responsable de sa sécurité et de la sûreté sur son emprise, mais en plus, le port de
985 Montréal a une barrière supplémentaire.

Il y a plus de 350 caméras qui surveillent les allées et venues des gens et des véhicules sur
le port de Montréal et l'enceinte portuaire est patrouillée en tout temps par nos services de
prévention des incendies, mais aussi un service de sécurité. Et chaque locataire est aussi
990 responsable de la sécurité. Donc, il y a aussi un autre service de sécurité à l'intérieur des
terminaux.

995 L'entrée à l'intérieur des terminaux se fait à travers des portails d'entrée soit un tourniquet où on contrôle l'identité des travailleurs et l'identité des gens qui circulent, mais les gens qui rentrent au port de Montréal doivent tous être munis d'une carte portuaire qui a été dûment enregistrée avec Transport Canada et dans le cas des camionneurs, on utilise même la biométrie pour s'assurer que le détenteur de la carte est bel et bien celui qui l'utilise à ce moment-là.

1000 Je vous disais tantôt qu'on surveille. À droite, on a une photo de notre centre de contrôle de l'APM. On contrôle la sûreté, mais je ne vais pas vous laisser simplement sur cette note-là. En fait, c'est aussi l'endroit où on coordonne tous nos services d'urgence et nos opérations d'urgence, échouement, déversement de produits pétroliers, incendie, blessure, nommez-le, prise d'otage s'il y en avait une ou alerte à la bombe, c'est à partir du centre de contrôle qu'on viendrait coordonner ces activités-là et on déploierait les services qu'on a besoin.

1005 Je voudrais aussi vous montrer l'entrée du port de Montréal à la hauteur de la rue Berri.

1010 À l'occasion, il n'est pas rare que les capitaines vont nous demander de prendre des mesures de radioactivité sur le navire. Donc, on a une fiche technique qui a été montée à cet effet-là pour vraiment illustrer au capitaine quel genre de radioactivité on a pris avant le déchargement du navire. Donc, ça le rassure lui aussi et ça vient en fait, si on veut, peuplé son rapport d'activité mais aussi sa gestion de risques. On y faisait référence tantôt, les navires sont assujettis à toutes sortes de certificats et à toutes sortes de classifications, Société de classifications.

1015 On note qu'il y a beaucoup de questionnement sur le transport des matières nucléaires à bord des navires puisqu'ils l'auront à même leur soute pendant 10, 12 ou 14 jours. Donc, ils ont tout intérêt à savoir exactement quel genre de radiation on a exposé dans notre navire.

1020 On a fait référence tantôt à l'endroit où on va disposer ces matières-là à l'intérieur des navires. Donc, il y a des règles de chargement pour les navires qui sont en fait déterminées souvent par la Société de classifications, c'est-à-dire l'organisme qui vient certifier de la navigabilité d'un navire. Il y a aussi l'assureur du navire qui aura un mot à dire là-dessus, puis bien entendu, il y a IMO, SOLAS qui viennent aussi entrer là-dedans.

1025 Donc généralement, règle générale, on garde les marchandises de classe 7 à l'avant du navire, loin des quartiers de vie des marins et sous le pont. Règle générale, mais ce n'est pas un absolu.

1030 Une petite photo rapide pour vous montrer les équipements qu'on a en notre possession. En plus de faire de la détection pour les marchandises nucléaires lorsqu'on voit un mouvement légitime enregistré, on a aussi des portails de radioactivité pour les passagers qui montent à bord des navires ou qui descendent des navires de croisière. Donc, on s'assure de ça aussi.

1035 Et finalement, depuis 2007, on fait aussi l'inspection systématique de tous les conteneurs du port de Montréal pour passer à travers un portail de radiation passif. Et c'est avec cet équipement-là qu'on détecte si oui ou non il y a eu des traces d'un mouvement précédent dans ce conteneur-là ou s'il y a des matières à l'intérieur de ce conteneur qui n'ont pas été déclarées.

1040 Lorsque la radiation franchit un certain seuil minimal, il y a un processus de vérification qui s'assure que le spectre ou la courbe de lecture lue par le détecteur correspond avec un spectre naturel pour ce type de marchandise-là parce qu'il y a des produits qui naturellement émettent des radioactivités.

1045 La nature et les liens du port de Montréal avec les différents ministères provinciaux et fédéraux. On est au centre en fait de toutes ces interventions. Les gens sont très intéressés par ce qu'on fait au port de Montréal puisque c'est un point d'interface. Donc, on est intimement lié aux activités de transport et d'entreposage, mais aussi d'intervention. On est souvent sollicité pour être l'hôte des séances de simulations en salle, ce qu'on appelle les *table talk simulation*, avec les diverses autorités et on fait des rencontres et on fait des exercices, des simulations annuellement.

1050 Et je vous ai remis en pièce jointe derrière, un schéma en fait de ce type de relation-là qui est beaucoup trop grand pour être affiché de façon intelligente par une présentation PowerPoint.

1055 Finalement en guise de conclusion. Les expéditions nucléaires au port de Montréal représentent un faible pourcentage de nos expéditions totales. Je pense que ça, c'est assez clair. Les activités de transport et d'entreposage sont strictement encadrées. Je pense que vous avez fait, vous avez eu la démonstration de ça avec les autres présentations bien entendu.

1060 Le personnel du port de Montréal en termes de sûreté et prévention des incendies est adéquatement formé et outillé pour bien faire ce travail-là. Il y a un très faible taux d'incident et de détection ou même de déversement. En fait, il n'y a eu aucun déversement au port de Montréal. Et il existe une capacité de réception d'entreposage excédentaire, donc, suffisante pour accommoder d'autre trafic au port de Montréal de façon tout à fait adéquate.

1065 Je pense que ça conclut. Et voilà.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1070 Je vous remercie, Monsieur Dagenais. Comme on arrive à 2 heures 30, je vous suggère qu'on prenne une pause de 15 minutes maintenant. Après, on rentrera dans le questionnement des différents intervenants. Alors, ça vous va?

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1075

REPRISE DE LA SÉANCE

PÉRIODE DE QUESTIONS

1080

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1085 Alors, si vous le permettez, on va recommencer. J'avais une question, j'avais une inscription de monsieur Marc Fafard. Alors, on va commencer par donner la parole au public. Alors, Monsieur Fafard?

M. MARC FAFARD :

1090 J'aurais en premier lieu une précision. Vous m'avez demandé hier de vous préciser concernant les différentes lois, les numéros. Est-ce que je pourrais faire ça en premier?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1095

Oui, allez-y.

M. MARC FAFARD :

1100 Donc, le projet de loi dont je parlais, c'est le projet de loi numéro 43 sur les mines, la Loi sur les mines en 2013, le projet de loi qui modifiait la Loi sur les mines. La note explicative du projet, elle oblige le titulaire de claim à aviser la municipalité et le propriétaire du terrain de l'obtention de son droit à déclarer la recherche et la découverte d'uranium, à informer la municipalité de son intention d'effectuer les travaux, à fournir une planification annuelle de ses travaux et à...

1105

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Là, vous allez beaucoup trop vite, la traduction ne suit pas.

M. MARC FAFARD :

1110

O.K. Mais je l'ai déposé à l'arrière, donc, ils auront le vrai texte si vous voulez.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

1115 Oui, mais pour les fins de la retranscription...

M. MARC FAFARD :

1120 Parfait.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

...ce serait important de ralentir un peu le rythme.

1125 **M. MARC FAFARD :**

O.K. Je voulais sauver du temps, mais...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1130 On prend beaucoup de temps, les audiences c'est long, mais ce n'est pas là-dessus qu'on va gagner vraiment du temps.

M. MARC FAFARD :

1135 Parfait. Donc, ça c'était la note explicative. Il y a le point 13, le registre, inscrire au registre public des droits miniers réels et mobiliers les autorisations consenties en vertu des articles 75, 76, 78, 79, 110, 111, 130, 145, 177. Et inscrire au registre une mention relative aux déclarations du titulaire concernant la recherche d'uranium ou la découverte de substances minérales contenant
1140 0,05 pour cent ou plus d'oxyde d'uranium.

À l'article 91, le titulaire du claim est tenu de déclarer au ministre du Développement durable, Ressources naturelles et Développement durable, de la Faune et des Parcs la découverte de substance minérale contenant 0,05 ou plus dans les 60 jours de cette découverte. À l'article 176,
1145 le titulaire de droits miniers qui découvre ou exploite des substances minérales contenant 0,05 ou plus d'oxyde d'uranium doit se conformer aux mesures de sécurité prévues par le règlement et à toute autre mesure que peut lui imposer le ministre.

Il y a juste deux autres articles. À l'article 177, tous travaux de sondage effectués par le
1150 titulaire de droits miniers qui recherchent des substances minérales contenant de l'uranium doivent être autorisés par le ministre. À cette fin, une étude hydrologique doit être remise au ministre. À

l'article 260, le gouvernement peut par voie réglementaire numéro 37 : Prescrire les mesures de sécurité relatives aux substances minérales contenant 0,05 ou plus d'oxyde d'uranium.

1155 Tous ces articles-là ont tombé si on veut, puis on a modifié dans le dernier projet de loi le chiffre de 0,05 à maintenant 0,1 je crois.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1160 Donc, votre question, c'était pourquoi on est passé de .05 à .1.

M. MARC FAFARD :

1165 Et surtout pourquoi nous avons enlevé l'obligation de faire une étude hydrogéologique avant de creuser un trou de forage.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1170 Oui. Alors, je vais donner la parole à monsieur...

LA COMMISSAIRE GOYER :

C'était le dépôt.

1175 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Ah non, non, c'était juste le dépôt, vous avez raison.

M. MARC FAFARD :

1180 Vous m'aviez demandé...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1185 Vous avez eu votre réponse hier.

M. MARC FAFARD :

1190 On n'avait pas la réponse. Il n'y avait pas eu de réponse parce qu'on n'était pas, on n'avait pas assez de précision quant aux différents articles. Donc, on n'avait pas eu de réponse.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

C'est ça. Donc là, vous avez précisé, vous voulez votre réponse.

1195

M. MARC FAFARD :

Ou on peut prendre le temps de la préparer et nous la donner à un autre moment, ça ne me dérange pas.

1200

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Alors, je vais adresser la question à monsieur Bernatchez. Est-ce que vous préférez nous répondre maintenant ou par écrit plus tard?

1205

M. PASCAL BERNATCHEZ :

Effectivement sur le champ, je ne pourrai pas répondre effectivement. On préparera une réponse écrite, puis je crois qu'on a 24 heures?

1210

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Oui. Vous pourrez la communiquer à la Commission même verbalement demain si votre réponse est complète déjà.

1215

M. PASCAL BERNATCHEZ :

Demain, c'est monsieur Rock Gaudreau qui sera ici, mais je l'aviserais par rapport à la question. Donc, on parle pourquoi le .05 à .1 et pourquoi l'abandon des études hydrogéologique.

1220

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

Effectivement.

1225

M. PASCAL BERNATCHEZ :

O.K. Parfait.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1230

C'est noté? Merci beaucoup. Alors, votre question d'aujourd'hui?

M. MARC FAFARD :

1235 Oui, ma première question. La Sûreté du Québec, tout au moins ceux qui s'occupent de la
sécurité au parlement ont tous suivi une formation sur des incidents impliquant de la matière
radioactive. Pour avoir campé là une couple de fois, les gens de la sécurité sont venus nous dire
qu'ils étaient très conscients de ce que ça impliquait la radioactivité, la police elle-même.

1240 Donc, la question. Ça pourrait être intéressant qu'on demande à la SQ quel genre
d'incidents ils étudient ou quel genre de simulation ou quel genre de... dans le sens de la question
de monsieur Zayed, quel genre de situations sont pris en compte en termes d'accidents ou
d'événements potentiels radioactifs qui pourraient avoir lieu au Québec ou au parlement dans le
cadre des fonctions de la Sûreté du Québec?

1245 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:**

Évidemment, vous voyez très bien qu'il n'y a personne de la Sûreté du Québec ici, donc, on
ne peut pas répondre à ça. Est-ce que c'est vraiment dans notre mandat? C'est une autre
histoire.

1250

LE COMMISSAIRE ZAYED :

C'est une suggestion faite à la commission, on va la prendre en délibéré.

1255 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Oui. Donc, on va prendre votre question en délibéré et puis on va aviser pour voir si elle est
pertinente à notre mandat.

1260 **M. MARC FAFARD :**

Je voyais ça comme dans le même sens du pire scénario à évaluer, le pire scénario. La SQ
fait ce genre de démarche-là en imaginant le pire scénario radioactif, puis ils se préparent. C'est
de même que ça m'avait été expliqué de la part des gens de la SQ.

1265

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

En tout cas, disons qu'on va regarder par rapport à ce qu'on entend par pire scénario pour
voir si ça coïncide. Alors, votre deuxième question, je vous prie.

1270

M. MARC FAFARD :

1275 Dans le cas d'une éventuelle exploration, exploitation plutôt au Québec au nord du lac St-Jean ou au nord de Sept-Îles, qu'advierait-il des responsabilités, par exemple les assurances, les responsabilités du port qui à ce moment-là recevrait le yellowcake pour l'évacuer ou l'envoyer si par exemple ça venait au port de Sept-Îles ou au port de Saguenay?

1280 Est-ce que ça implique des responsabilités particulières au port? Et puis est-ce que ça implique des assurances ou des effets particuliers aux autres utilisateurs du port? Par exemple à Sept-Îles, il y a plusieurs minières qui sont dans la même baie de Sept-Îles qui est considérée comme le port de Sept-Îles, s'il y avait un transbordement de matières radioactives dans le port ou de matières dangereuses puisqu'il n'y en a pas beaucoup présentement dans le port de Sept-Îles. Est-ce que ça implique des choses concrètes pour les autres utilisateurs du port et pour le port lui-même?

1285

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Bon, les gestionnaires de ce port-là ne sont pas là, mais on pourrait peut-être...

1290

LA COMMISSAIRE GOYER :

Le directeur du port...

1295

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

De Sept-Îles?

LA COMMISSAIRE GOYER :

1300

Ah, de Sept-Îles.

M. MARC FAFARD :

Ben, si c'était par exemple au nord de Saguenay...

1305

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1310

C'est ce que j'allais dire. On peut demander, les gens de Sept-Îles n'étant pas là, on peut peut-être demander à un gestionnaire du port de Montréal si ça changerait quelque chose dans leurs opérations.

M. MARC FAFARD :

Effectivement.

1315 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

C'est ce que je voulais dire.

M. MARC FAFARD :

1320

Leur assurances, leur responsabilité et aussi pour les autres compagnies qui utilisent le même port pour remplir leurs propres bateaux.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1325

Monsieur Dagenais, on peut vous demander une réponse là-dessus, si vous pouvez?

M. DANIEL DAGENAI :

1330

Oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Vous pouvez vous asseoir à l'avant. Vous avez compris le sens de la question?

1335

M. DANIEL DAGENAI :

Oui, oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1340

Le port qui n'en manipule pas, puis qui du jour au lendemain devrait le faire, quelles sont les conséquences sur l'organisation?

M. DANIEL DAGENAI :

1345

Ils doivent prendre toutes les mesures naturellement. Donc, il y a de l'équipement, il y a de la formation à prendre bien entendu. Les ports sont aussi des organismes qui sont assurés, ça fait que, donc, ça doit être pris en considération dans leurs assurances, leur prime d'assurance et ils doivent faire une déclaration à leurs assureurs.

1350

Pour ce qui est des autres utilisateurs ou des autres entreprises qui sont, disons, limitrophes à l'opérateur de terminus qui va transborder la marchandise, il n'y a pas d'incidence.

1355 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

C'est l'administration portuaire qui va s'arranger pour séparer les choses, isoler le matériel le cas échéant et des choses comme ça?

1360 **M. DANIEL DAGENAI :**

1365 En fait, l'administration portuaire est responsable de l'encadrement et des règles et des pratiques et procédures à même ses autres juridictions et son territoire. Donc, à même les baux, il y a des règles qui sont à être respectées. Les locataires sont assujetties à ces règles-là bien entendu. Naturellement, c'est toutes des règles commerciales et aussi des ententes avec leurs assureurs, ça fait que c'est à ce moment-là qu'il y a une déclaration.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1370 Pendant que vous êtes là, quelle est à votre sens, je dirais l'accident que vous voudriez le moins voir arriver dans la manutention de ces matières sur le port et pour lequel vous vous êtes sans doute préparé, je n'en doute pas?

M. DANIEL DAGENAI :

1375 C'est une...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1380 C'est-tu un conteneur qui s'éventre comme ça a failli arriver à Halifax, je crois?

M. DANIEL DAGENAI :

1385 J'imagine qu'un déversement de produit directement soit sur le terrain ou dans l'eau, c'est probablement le... Je vous dirais tout accident qui implique la mort d'homme ou la blessure d'un homme soit par écrasement, c'est ma première, je dirais que c'est ma première considération.

1390 Si on perd le contrôle d'une expédition au moment d'un transbordement, ce serait ma première préoccupation bien entendu, mais c'est sûr que si on venait à briser l'unité de transport et l'emballage en plus, vous avez vu un peu dans quoi circulent ces produits-là, surtout ceux qui sont

particulièrement toxiques, il est à toutes fins pratiques quasiment impossible de se rendre à la marchandise directement, mais dans le cas mettons d'un produit à faible radioactivité, je pense que ça pourrait être une libération de ce produit-là, ça pourrait être le pire cas que je pourrais penser.

1395

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Quand est arrivé l'accident avec la déneigeuse qui avait éventré ou ouvert un conteneur et ça avait eu, je pense, ça avait donné lieu à un léger écoulement de matière, je ne pourrais pas vous préciser les détails, si c'était dans le conteneur ou en dehors, comment vous gérez un incident comme ça et quels sont les conséquences organisationnelles chez vous?

1400

M. DANIEL DAGENAI :

Dans ce cas-là, en fait ce qui est arrivé, c'est lors des manœuvres, lors des opérations de déneigement d'un terminus en période hivernale, un opérateur d'excavateur a endommagé un conteneur, l'enveloppe extérieure du conteneur, est venu percer l'enveloppe extérieure du conteneur. Il ne l'a pas vu immédiatement.

1405

Un opérateur de machinerie lourde qui devait déplacer des conteneurs a rapidement vu ce conteneur-là et l'a rapporté. Les inspecteurs de prévention des incendies ont été placés sur les lieux. On a fait un périmètre, on a pris des mesures. Il n'y avait aucune mesure anormale. Donc, il n'y avait aucun dégagement, déversement, seulement l'enveloppe extérieure avait été percée et aucun déversement à l'intérieur du conteneur ni à l'extérieur du conteneur. Le baril a été légèrement déformé et le couvercle a tout simplement juste...

1410

1415

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Entrouvert.

1420

M. DANIEL DAGENAI :

Entrouvert, bien entendu.

1425

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Donc, ça n'a pas eu... Est-ce que c'était le plus sérieux dans la liste des incidents qui sont arrivés?

1430 **M. DANIEL DAGENAI :**

Habituellement c'est des accidents en mer. Ce n'est pas au niveau terrestre qu'on découvre les incidents, sauf que si... je pense que monsieur Harbour y faisait référence un peu plus tôt à Transport Canada à la Sécurité Maritime. L'enveloppe du conteneur naturellement est un souci pour tous, mais habituellement les dommages aussi étrange que ça peut paraître commencent à l'intérieur lorsque le contenu et les colis viennent à se libérer parce que l'étayage ou le blocage a été mal fait à l'intérieur du conteneur.

1440 Donc, c'est à ce moment-là où il y a des enjeux. La plupart des dommages qu'on a notés dans nos presque 40 années d'expérience de manutention, c'est principalement de cette nature-là et c'est ce qui explique en grande partie pourquoi on fait la mesure de détection d'abord avant de manipuler la marchandise, avant de la sortir de la cale, puis d'exposer des personnes à la radiation.

1445 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Et par cette analyse qui se fait à l'extérieur du conteneur, c'est assez précis que vous pouvez savoir s'il s'est passé quelque chose à l'intérieur, s'il y a eu une libération de la matière radioactive?

1450 **M. DANIEL DAGENAI :**

Habituellement lorsque les produits sont... lorsque la radioactivité est assez sévère avec les indices de transport, ce qu'on appelle les TI, *transportation index*, on a une bonne idée de la mesure qu'on devrait percevoir sur nos appareils à une certaine distance. Il y a un protocole de lecture. Donc, on est en mesure de détecter si oui ou non la mesure de détection au point d'origine correspond à la mesure de détection faite au point d'entrée, au port d'entrée. Ça fait que donc, on peut rapidement détecter si oui ou non il y a eu bris des colis à l'intérieur ou déversement.

1460 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

D'accord. Je pourrais demander à la CCSN, les premiers répondants dans toute la chaîne du transport sont-ils à peu près tous formés et équipés pour faire face à des accidents avec déversement ou s'il y a des maillons moins formés d'une part et qui est vraiment formé dans toute cette chaîne?

1465 **M. SYLVAIN FAILLE :**

Oui. Dans la plupart des grands centres urbains, les premiers répondants ont de l'équipement nécessaire pour détecter les radiations. Je ne suis pas certain que c'est à travers

1470 toutes les municipalités. Il y a souvent, si ce n'est pas eu, il peut y avoir quelqu'un, il peut y avoir
des hôpitaux qui peuvent fournir aussi des personnes qui pourraient se déplacer pour aider si
jamais il y avait un besoin. Mais je ne penserais pas que ce soit couvert au travers, mais je sais
que dans la plupart des grands centres où il y a de la présence de substances nucléaires de façon
régulière, la plupart des premiers répondants ont certains instruments.

1475 Et il y a aussi de la formation qui a été donnée. Il y a une partie de la formation qui est
offerte par la CCSN. Il y a aussi de la formation à l'externe qui est donnée pour les premiers
répondants et certaines qui touchent aussi le radioactif.

1480 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:**

J'aimerais poser une question aux gens de la Garde côtière qui sont ici parce qu'on a vu
dans les diapos qu'à un moment donné, il y avait eu un déversement à l'intérieur. Il y avait eu en
tout cas des barils qui avaient été malmenés à l'intérieur d'un navire. Donc ça, j'imagine que ça
1485 relève de vous, que ça relève, j'imagine, du contrôle maritime?

Pourriez-vous dans un premier temps, s'il vous plaît, vous identifier pour les fins de la
sténographie?

1490 **M. DENIS GUAY :**

Oui. Mon nom est Denis Guay, je travaille pour la Garde côtière canadienne à Québec pour
la division d'intervention environnementale dans la partie de la pollution maritime.

1495 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Alors, c'est ça, ce serait intéressant de vous écouter pour voir qu'est-ce qui arrive en cas
d'accident qui impliquerait des matières radioactives sur la voie maritime du Saint-Laurent.

1500 **M. DENIS GUAY :**

Je sais que vous aviez une question spécifique au départ concernant un conteneur. Est-ce
que vous réferez à ce qui est arrivé, un des accidents que le port de Montréal a rencontré?

1505 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Bien là, je me demandais dans un premier temps si quand un navire arrive au port et qu'on
voit que les choses ont été malmenées à l'intérieur des cales, est-ce que ça relève de vous ou de
l'administration portuaire? Là, je ne sais pas où se trace la frontière. Vous pouvez me...

1510 **M. DENIS GUAY :**

Je peux faire aussi une présentation ou vous répondre très très générique. En fait, lorsqu'un incident comme ça se produit, le navire doit aviser immédiatement la garde côtière via son réseau d'alerte.

1515 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

C'est vous qui êtes avisés.

1520 **M. DENIS GUAY :**

C'est ça. On est avisés par ce réseau d'alerte. Le réseau d'alerte, ce qu'il fait, c'est une fois qu'il a reçu l'information, il l'achemine aux gens concernés tel que le ministère de l'Environnement du Québec, tel que Transport Canada, le port de Montréal est automatiquement avisé puisque le navire est arrivé à son port.

1525 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Hum, hum.

1530 **M. DENIS GUAY :**

Et là, on met en marche le fonctionnement de gestion pour les cas de pollution en général. Ça veut dire qu'on a une structure de gestion qui va être mise en place. Ça va permettre de faire l'évaluation, de voir avec les enjeux et puis de travailler ensemble pour s'assurer qu'on va dans la bonne direction. Puis dans le cas du nucléaire, ce serait entre autres le CCSN qui serait impliqué également.

1535 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

1540 Est-ce que les procédures sont différentes s'il y a relâchement des matières radioactives dans le navire ou s'il n'y en a pas? Ou si ça va être la même inspection et tout?

1545 **M. DENIS GUAY :**

Oui, ça va être la même chose, l'évaluation initiale se fait à savoir : Est-ce qu'il y a eu relâchement extérieur? Dans le cas qu'on a déjà vécu, il n'y avait pas eu de relâchement extérieur. C'était juste à l'intérieur du navire qu'il y avait eu l'incident. Mais on a été en contact entre autres avec le CCSN, puis Transport Canada également pour nous aider à prendre les bonnes décisions.

1550 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Si jamais une collision maritime faisait en sorte qu'on se retrouve avec un bateau qui se met à couler, qu'est-ce qui se passerait?

1555 **M. DENIS GUAY :**

1560 Il faut évaluer la situation encore avec tous nos partenaires, puis prendre les bonnes décisions. Nous, à la Garde côtière, on a les pouvoirs entre autres de faire déplacer des navires, de leur dire «Écoute, on va t'échouer à tel endroit.» C'est une possibilité, je ne dis pas que c'est ça qu'il faut faire évidemment. De cette façon-là, on va éviter que la contamination se répande et puis que la population soit en danger. C'est un exemple possible. Ça fait qu'il y a toutes sortes de décisions à prendre, mais il faut que ce soit évalué avec tous les partenaires.

1565 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Dans le cas des produits pétroliers, il y a eu beaucoup de débats évidemment sur la sécurité dans le fleuve, puis on sait qu'il y a des équipements de protection maintenant qui sont prêts à intervenir, des choses comme ça, mais pour les matières radioactives, est-ce qu'il y a un dispositif préventif qui existe et qui serait prêt à intervenir? Est-ce qu'aussi ça se gère sans avoir des équipements spéciaux? J'essaie de comprendre.

1570 **M. DENIS GUAY :**

1575 Nous, on n'en a pas des équipements spéciaux pour les produits radioactifs. Il faut vraiment se référer au plan d'urgence par exemple des navires, ce qu'on a parlé cet après-midi. C'est vraiment avec les navires que le tout va se déclencher parce qu'ils devront déclencher leur plan d'urgence, puis à ce moment-là, également les organismes comme CCSN, CANUTEC, tout le monde va être avisé. Ça fait qu'on va pouvoir prendre la meilleure décision ensemble.

1580 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Un de nos analystes m'a dit que vous aviez une brève présentation au cas où on vous la demanderait ?

1585 **M. DENIS GUAY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

1590

Ça pourrait nous instruire. Est-ce que c'est trop vous demander de nous la présenter?

M. DENIS GUAY :

1595

Non, je l'ai. Ça résume un petit peu les discussions qu'on vient d'avoir, mais on va pouvoir le...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1600

Ça va être peut-être plus schématique, puis je vous prierais peut-être d'en donner copie, la déposer à l'arrière pour que ça nous serve de référence.

M. DENIS GUAY :

1605

Oui, d'accord.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1610

D'accord. Alors, vous pouvez nous la présenter? Ce ne sera certainement pas très long si vous avez 5 diapos, mais ça peut être intéressant.

M. DENIS GUAY :

1615

Non, il y a 5, 6 diapos.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1620

Pendant que vous l'installez, est-ce que c'est la garde côtière qui effectuerait le nettoyage environnemental et le traitement des matières et des équipements contaminés?

M. DENIS GUAY :

On va pouvoir répondre avec la...

1625

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Oui? Puis est-ce que vous auriez une collaboration ou un... Comment ça se passerait vos rapports avec le ministère de l'Environnement du Québec là-dessus?

1630

SUSPENSION DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS

1635

PRÉSENTATIONS

M. DENIS GUAY :

1640

Alors, comme je disais tout à l'heure, moi, ça se trouve à être intervention environnementale de la Garde côtière. Donc, c'est pour la pollution maritime. Donc, quel est le mandat de la Garde côtière? Intervention environnementale. C'est l'organisme fédéral responsable des interventions en cas de pollution ou de risque de pollution dans les eaux canadiennes en provenance des navires ou de sources maritimes inconnues.

1645

Lorsque la Garde côtière est satisfaite des actions d'un pollueur, elle exerce un rôle de surveillance seulement. Donc, on regarde ses actions : qu'est-ce qu'ils font, est-ce qu'ils vont dans la bonne direction? Cependant, lorsque le pollueur est inconnu ou lorsqu'il refuse ou qu'il n'est pas en mesure d'intervenir, la Garde côtière assure la gestion globale de l'intervention. Donc, c'est un ou c'est l'autre. Ou on se met en mode surveillance ou on se met en mode gestion globale d'intervention.

1650

De son côté lors d'un événement maritime par exemple de pollution, le navire, lui, doit protéger son équipage et son navire, feu, blessures. Il met à exécution son plan d'urgence, il arrête la fuite et il doit aviser le Centre de trafic de communication maritime.

1655

Donc, à ce sujet-là, on en parlait tout à l'heure, alerte immobilisation. On a donc un réseau d'alerte 24/7 qui va aviser les autorités fédérales et provinciales concernées. On a également un officier en devoir 24/7 qui va faire toujours l'évaluation initiale et demander les intentions du navire. «Est-ce que vous avez l'intention de vous occuper du déversement? Ou du risque de déversement? Ou vous n'allez pas le faire?» On commence toujours par les questions fondamentales.

1660

Par la suite, on mobilise les intervenants aussi bien fédéraux que provinciaux, comme on parlait tout à l'heure, ceux que je vous ai nommés, et on va activer un système de gestion de l'intervention. Donc, dans l'intervention, on va intégrer les intervenants au processus de gestion; on va établir des enjeux qui ont été engendrés par l'événement avec les organisations concernées qu'on a impliquées dès le départ.

1665

1670 Puis on va élaborer un plan d'intervention qui va contribuer, lui, à réduire les risques de confusion et les délais de réponse; permettre d'assurer la protection des travailleurs, des intervenants et de la population à la suite d'un événement maritime; permettre l'atténuation des impacts environnementaux; puis permettre d'assurer la reprise des activités ou des opérations normales dans les meilleurs délais. Donc, atténuer les impacts économiques.

1675 Donc, c'est ce qu'on montre. C'est les interrelations lors d'une intervention. On voit au centre en haut la Garde côtière qui est l'organisme directeur fédéral avec des organismes ressources tel que Transport Canada, Environnement Canada. La Sécurité publique Canada, lui, va coordonner toutes les agences fédérales de façon à ce qu'on puisse se parler et tous les gens qui vont être impliqués dans cette situation-là.

1680 D'un autre côté, on regarde les gestionnaires de territoire. On voit que le gouvernement du Québec, c'en est un. Parcs Canada. Ça dépend des endroits évidemment qu'on parle. Donc, Parcs Canada, Transport Canada, les administrations portuaires, la voie maritime, Premières Nations, Industries.

1685 Et puis on descend en bas de la relation, on voit le mot «pollueur». C'est parce que c'est le mot utilisé dans la Loi de la marine marchande. On réfère à celui qui génère le risque ou qui a fait la pollution. Donc, on est en contact avec.

1690 On voit également que le pollueur, lui, il va utiliser des services de... des sociétés de service, donc, des organismes d'intervention. Quand il va mettre en place son plan d'intervention normalement, il est lié avec un organisme d'intervention qui va s'occuper d'aller faire les opérations d'intervention.

1695 Maintenant, ce qu'on disait tout à l'heure, c'est si le pollueur, lui, dit qu'il est incapable ou réticent ou qu'il est inconnu, c'est nous qui allons prendre en charge toute la situation. Mais on est toujours avec nos partenaires, comme on parlait tout à l'heure, Transport Canada, Environnement Canada, etc., pour pouvoir bien gérer la situation.

1700 Et c'est pas mal le résumé.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

Vous évoquez très peu le gouvernement du Québec.

1705 **M. DENIS GUAY :**

Oui, en fait...

1710 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

J'ai vu ça dans le coin en haut à droite. C'est marqué «*Gouvernement du Québec*». Quelles relations vous avez et avec qui?

1715 **M. DENIS GUAY :**

Habituellement, c'est avec MDDELCC - je l'ai retenu par cœur celui-là. En général, c'est avec eux parce qu'ils ont un service d'alerte environnemental. Ça fait que ça rentre immédiatement là et après ça, eux vont distribuer vers les organismes concernés à l'intérieur du gouvernement du Québec.

1720

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Donc de votre point de vue, ils sont dans les tout premiers intervenants?

1725

M. DENIS GUAY :

Oui, absolument. Ils sont toujours avisés, eux.

1730 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

O.K. Et dans la gestion du problème, il peut y avoir deux choses. Il peut y avoir des dégâts environnementaux, là j'imagine que le ministère de l'Environnement du Québec est au premier titre?

1735

M. DENIS GUAY :

Oui.

1740 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Mais, deuxièmement, vous avez des équipements contaminés par les opérations et tout. Est-ce que c'est eux autres qui s'occupent de ça ou ça, ça relève de vous? Ça relève de qui?

1745 **M. DENIS GUAY :**

En fait, dans le cas du pollueur, s'ils utilisent la Société d'intervention, ça relève d'eux autres directement. On se mêle pas... on vérifie s'ils vont le faire convenablement, mais si on prend, si on

1750

regarde du côté des radioactifs, il va falloir s'en remettre avec la CCSN pour discuter de comment ils vont décontaminer par exemple. Est-ce qu'ils doivent décontaminer? Est-ce qu'ils doivent tout simplement les prendre et les mettre en conteneur? Je ne sais pas exactement la procédure, mais on va pouvoir référer à ces gens-là qui sont les spécialistes.

1755

LA COMMISSAIRE GOYER :

Vous dites des organismes d'intervention ou des sociétés d'intervention; est-ce que ce sont des gens qui doivent être accrédités d'une certaine façon? Est-ce qu'il y a une liste de ces gens-là? C'est connu?

1760

M. DENIS GUAY :

Oui, c'est connu. C'est avec Transport Canada normalement, Transport pourrait en parler, monsieur... O.K. Ça fait que c'est un peu ça les interrelations.

1765

REPRISE DE LA PÉRIODE DE QUESTIONS

1770

LE COMMISSAIRE ZAYED :

J'aurai quelques questions. Tout d'abord, une question d'éclaircissement adressée probablement à monsieur Paiement. Vous avez entre autres choses montré des plaques 1, 2, 3, Monsieur Paiement. Vous avez montré dans votre présentation des plaques 1, 2, 3. Est-ce que ces plaques 1, 2, 3 réfèrent aux groupes 1, 2, 3 auxquels faisait référence ce matin monsieur Faillie de la CCSN?

1775

M. LOUIS PAIEMENT :

1780

Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

1785

O.K. Et est-ce que vous, vous avez les paramètres qui les déterminent ces classes 1, 2, 3, ces plaques 1, 2, 3?

M. LOUIS PAIEMENT :

Non, je n'ai pas ça sous la main, non.

1790

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Mais ce sont les mêmes paramètres?

1795

M. LOUIS PAIEMENT :

C'est les mêmes paramètres parce que c'est la classification faite par la réglementation de la Commission canadienne de la sûreté nucléaire sur les emballages et le transport des substances nucléaires.

1800

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Vous avez indiqué également que dans votre mission, vous devez assurer l'intégrité de la sûreté et du système de transport et vous assurez, donc, pour le transport maritime. Est-ce que vous vous assurez de cette intégrité des bateaux en partance ou en partance et en provenance, entrant et sortant?

1805

M. LOUIS PAIEMENT :

La vérification est faite au niveau de la marchandise dangereuse.

1810

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Mais uniquement pour les bateaux qui sortent ou également pour les bateaux qui rentrent?

1815

M. LOUIS PAIEMENT :

Les inspections se font pour les chargements entrant, conteneurs qui rentrent, on fait des inspections aléatoires, et les autres inspections concernant les expéditions sont faites chez les expéditeurs. Cependant, beaucoup de ces expéditeurs-là proviennent des États-Unis. Donc, sur ce côté-là, les inspections se font par les autorités américaines chez les expéditeurs.

1820

Mais pour le côté canadien, quand on fait des inspections chez l'entreprise ou les entreprises, ils peuvent expédier par le mode aérien, ferroviaire, routier ou maritime, ultimement maritime. Donc, à ce moment-là, les inspections sont faites en fonction de ça.

1825

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1830 D'après votre expérience, avez-vous, je dirais identifié des mauvais transporteurs et d'autres qui sont meilleurs? Est-ce qu'il y a des différences ou si c'est clair de nœud sur toute la ligne?

M. LOUIS PAIEMENT :

1835 L'industrie, de façon générale, n'est pas mauvaise. La plupart du temps, c'est manque de connaissance : pas au courant de, ils ne savent pas que, ils leur manquent un bout, on ne les avait pas informés. Ce n'est pas une bonne excuse, mais c'est en temps normal ce que c'est qu'on peut retrouver, mais ce n'est pas de mauvaise foi.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1840 Vous, comment vous évaluez les risques qui sont en lien avec les matières qui viennent de la filière uranifère ? Est-ce que, je ne sais pas, c'est pire que d'autres, est-ce que c'est une qui se retrouve en haut de la liste, comment vous la placez dans l'échelle d'importance ou de dangerosité?

1845

M. LOUIS PAIEMENT :

1850 Quand on parle d'uranifère, on parle de matière radioactive? Sur ce côté-là, j'ai très confiance à la façon dont les choses sont faites, transportées, manutentionnées pour les matières radioactives. En fait, c'est probablement le plus, le plus élevé.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1855 Mais vous, Monsieur Faucher, est-ce que les matières uranifères, vous évaluez leur dangerosité à quel niveau par rapport à d'autres matières dangereuses qu'il y a dans le transport maritime?

M. DENIS GUAY :

1860 Vous m'avez appelé monsieur Faucher.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1865 Je m'excuse.

M. DENIS GUAY :

C'est parce que je n'ai pas de... C'est monsieur Guay.

1870 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

C'est une erreur, je m'excuse.

M. DENIS GUAY :

1875

Il n'y a pas de problème. Honnêtement, je ne peux pas vous répondre comment on peut les analyser. Évidemment, comme je disais, c'est qu'on va faire affaire avec la CCSN si jamais il y a un incident qui arrive, puis avec ça, on va pouvoir mieux s'informer du produit, puis de sa dangerosité vraiment au moment de l'incident, comment est-ce que...

1880

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

O.K. Mais, Monsieur Faucher, le vrai, de la Sécurité publique, lui, comment voit-il cette question? Parce qu'il y a de l'huile, il y a de l'essence, il y a toutes sortes de choses qui se promènent sur les routes. Alors, quelle est la dangerosité de la filière uranifère dans votre esprit, dans votre mode de gestion?

1885

M. BRUNO FAUCHER :

Le ministère de la Sécurité publique n'a pas d'expert en chacun des risques, tout ça. On se fie au ministère dans le fond qui a l'expertise. À ce moment-là, ça pourrait être le ministère de l'Environnement, le ministère du Transport, tout ça. Cependant ce que je peux vous dire, c'est qu'on voit qu'il y a une réglementation sur tout ça et on va en tenir compte dans l'analyse du risque et tout ça.

1890

1895

On peut regarder aussi les accidents qu'il y a eu dernièrement. On va faire le principe de gestion de risque en sécurité civile qui est le même autant pour un risque naturel, tremblement de terre, des choses comme ça. Ça fait qu'à ce moment-là de ce qu'on peut voir, le risque uranifère dans le fond, on va se fier aux résultats de la CCSN nous autres aussi, d'autres comme ça, d'experts, d'avis, et à ce moment-là, en concertation, on va faire des recommandations pour les mesures à prendre.

1900

LE COMMISSAIRE ZAYED :

1905 Pendant que vous y êtes, Monsieur Faucher, vous nous avez présenté plusieurs niveaux d'interventions éventuelles qui peuvent aller jusqu'à impliquer le coordonnateur régional ou gouvernemental de la Sécurité civile. Je reprends un peu la question que j'ai posée en avant-midi à madame Côté pour savoir qui prend la coordination des travaux en cas d'accident important. Est-ce que c'est la Sécurité civile?

1910

M. BRUNO FAUCHER :

Ça dépend du niveau d'accident auquel vous faites référence. Quand on parle d'un accident routier sur un site, une mine, ça va varier. Je veux juste être sûr de bien répondre à votre question.

1915

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Dépendamment des environnements, ça peut être vous, ça peut être le ministère?

1920

M. BRUNO FAUCHER :

Habituellement si on parle d'un accident, exemple, de transport sur la route, ça va se situer dans une municipalité. L'équipe d'intervention qui va intervenir, ça va être des pompiers municipaux ou des choses comme ça.

1925

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Allons-y autrement. Quand est-ce que vous, vous êtes les coordonnateurs?

1930

M. BRUNO FAUCHER :

Quand la capacité de réponse dépasse celle de la municipalité. Quand elle ne sera plus capable de répondre, qu'elle n'aura pas les intervenants assez, elle va demander un support supplémentaire, c'est à ce moment-là qu'on va intervenir parce qu'un accident qui serait dans un lieu municipal, les gens, il y a des ministères, des organismes qui peuvent déjà intervenir.

1935

Le ministère de l'Environnement, exemple, pour intervenir sur un accident n'a pas besoin d'avoir une coordination de sécurité civile, peut déjà le faire peu important le niveau d'intervention. Où nous, on entre en jeu, c'est quand vraiment la capacité, il y a trop d'intervenants ou l'ampleur dépasse vraiment la capacité de coordination du milieu. C'est là que l'appareil gouvernemental va venir soutenir et faire la coordination.

1940

Je ne sais pas si ça vous éclaire?

1945 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Oui.

1950 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Mais je voudrais peut-être une précision. Au fond, vous dites que la municipalité va intervenir et les services d'urgence d'Environnement risquent de suivre de très très près sinon des fois peuvent être avant. Vous, vous arrivez après. C'est quand ceux qui sont sur place ne suffisent plus à la tâche, trouvent que ça prend des moyens supplémentaires?

1955 **M. BRUNO FAUCHER :**

Ben, ça peut aller très rapidement.

1960 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Oui, oui, je comprends.

1965 **M. BRUNO FAUCHER :**

Si on prend l'exemple...

1970 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Vous avez vos gens au niveau local qui sont là.

1975 **M. BRUNO FAUCHER :**

Dès qu'il y a un événement, l'alerte locale, on l'a dit, les gens, il arriverait de quoi, la Garde côtière, le centre des opérations gouvernementales qui prend les appels d'Urgence-Environnement vont être avisés. Donc, on va être en veille. On va se préparer et si on a besoin de nous, on va intervenir rapidement. On va tout de suite déléguer probablement un intervenant régional auprès de la municipalité pour la soutenir et là, prendre ses besoins et rapidement mobiliser les gens qui en ont besoin.

1980

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

1985 Dans un territoire comme celui qui est couvert par la Convention de la Baie-James et du Nord québécois, s'il arrivait un accident de transport lié à de l'uranium mettons entre Chisasibi et puis Val d'Or à quelque part dans les terres où il n'y a personne ou presque, la capacité d'intervention dans ce temps-là, c'est quoi? Vous intervenez comment et est-ce qu'il y a des mesures d'urgence ou des moyens particuliers pour intervenir dans un endroit isolé ou très isolé? Avez-vous recours à des hélicos? Je ne sais pas. Est-ce que c'est des moyens particuliers? Pouvez-vous me décrire ça?

1990

M. BRUNO FAUCHER :

La Sécurité civile dans le fond couvre l'ensemble du Québec, au complet sur son territoire. Quand il y a un...

1995

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

C'est les moyens.

2000

M. BRUNO FAUCHER :

Là, c'est dur de vous le préciser chaque... Il y a des municipalités qui vont avoir les services incendies, tout ça. Si jamais on a des besoins supplémentaires, la SQ, on a les... C'est là que si jamais le milieu, vite, si c'est dans un milieu isolé et qu'on se rend compte rapidement qu'il n'y aurait pas d'intervenant, on va mettre en place les moyens gouvernementaux pour y aller.

2005

On va faire appel aux hélicoptères de la Sûreté du Québec, transport aérien, les services aériens gouvernementaux, des choses comme ça. On va demander à tous les intervenants de mobiliser pour se déplacer et aller soutenir la localité ou le milieu où l'accident a eu lieu.

2010

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Michèle ?

2015

LA COMMISSAIRE GOYER :

En fait, votre activité en coordination avec les différents M et O, tous les organismes sur le terrain, c'est pour l'ensemble des matières dangereuses et l'ensemble des accidents. Donc, à quelque part, il y a déjà eu des interventions pour des matières dangereuses en milieu nordique.

2020

M. BRUNO FAUCHER :

Oui.

2025 **LA COMMISSAIRE GOYER :**

Comment ça s'est déroulé?

2030 **M. BRUNO FAUCHER :**

Là, je n'ai pas de...

LA COMMISSAIRE GOYER :

2035 C'est un petit peu pointu, mais c'est des choses qui sont déjà arrivées?

M. BRUNO FAUCHER :

2040 Je peux vous dire, c'est peut-être pas une matière dangereuse, mais je sais que dans une région nordique, il y a eu des avalanches en 2000. Il y a eu une mobilisation, il y a des gens qui ont été envoyés. Il y a eu des vols qui ont été nolisés, des experts, des gens qui ont été déplacés sur place pour supporter la municipalité, puis...

LA COMMISSAIRE GOYER :

2045 En fait, c'est ça. Je voulais vous faire dire que les matières dangereuses, il y a des matières radioactives, il y en a d'autres, puis c'est une pratique à laquelle vous avez déjà été confrontée et puis à ce moment-là, est-ce qu'il y aurait des aménagements particuliers?

2050 Là, dans le moment dans les plans d'intervention, les matières radioactives, il y en a peut-être de d'autres natures. Donc, c'est quelque chose à quoi vous avez déjà été confronté dans la préparation des plans, dans la formation...

M. BRUNO FAUCHER :

2055 C'est des choses qu'on regarde et le gouvernement avec le plan de développement du Nord du Québec, on va se pencher sur ça parce que plus qu'on va développer, plus qu'il va y avoir des gens, il va falloir se préparer en conséquence.

2060 Mais... - j'avais une idée que j'ai oubliée, mais pour vous dire dans le fond, on peut... oui, exemple, dans le nord du Québec, il y a des feux de forêt, des choses comme ça. Des fois, il va y avoir des villégiateurs qui vont être isolés, des chasseurs dans des... On va s'organiser avec la SOPFEU, les hélicoptères. On va quand même aller secourir ces gens-là; même si c'est en milieu isolé, on va s'organiser.

2065 Mais en fonction, s'il y avait le développement d'une mine dans un territoire particulier, on va analyser le risque et justement avec la compagnie minière, avec la communauté, tout ça, on va évaluer dans le fond les besoins et les délais d'intervention qui peuvent être pour justement s'ajuster et assurer qu'il y ait une prise en compte et assurer la sécurité des gens qui sont dans ce milieu-là.

2070

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

2075 Je voudrais demander une question à madame Côté. Est-ce que Urgence-Environnement a une capacité d'intervention jusqu'au Nunavik?

Mme MARTHE CÔTÉ :

2080 Urgence-Environnement peut intervenir - c'est parce que quand vous parlez, je lisais une présentation qui a été faite pour voir le mode d'intervention au niveau nordique, mais c'est surtout au niveau accident maritime dans le nord - Urgence-Environnement peut avoir une capacité, mais se met en collaboration avec des partenaires comme la SOPFEU si on a besoin rapidement d'un moyen de transport ou autre. Et il faut dire aussi que je lisais cette présentation que les administrations locales qui ont souvent le rôle municipalisé, il y a aussi des... on peut discuter avec eux des mesures et des plans d'intervention.

2085

2090 Donc, c'est sûr qu'intervenir dans le nord, c'est plus complexe, une intervention dans le nord, c'est un territoire immense, c'est une disponibilité de ressources spécialisées qu'il faut avoir en peu de temps. C'est des conditions climatiques qui peuvent rendre difficile l'intervention. C'est un défi. Puis le support logistique peut être limité, puis c'est des fois un territoire sensible. Ça fait que c'est sûr que ça demande plus de... S'il y a vraiment une bonne collaboration avec les autorités locales et l'administration qui sont les premiers sur place qui peuvent déjà donner une idée de l'ampleur s'il y avait un événement et deux, après ça, ça demande une mobilisation des ressources qu'on a au Québec.

2095

Autre élément que j'aimerais peut-être rajouter. Parce qu'on parlait, vous demandiez dans le cas d'une mine, dans le cas d'une mine, qu'est-ce qui arriverait, une mine uranifère? Tous les projets sont assujettis aux évaluations environnementales et dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale, on demande d'une part une évaluation des risques et l'élaboration

2100 d'un plan de mesures d'urgence en version préliminaire parce qu'il doit être finalisé avec les intervenants locaux.

2105 Mais déjà, cette préoccupation-là, et c'est en concertation, est dans chaque projet et on exige que l'exploitant avec les autorités qui seront appelées à intervenir, ou lui-même, finalise son plan de mesures d'urgence.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2110 Vous soulevez là une question très importante, mais qui vise évidemment les projets qui s'en viennent, parce qu'avec l'étude d'impact, c'est en amont des projets.

2115 Je voudrais demander à monsieur Faucher, pour les entreprises qui existent, la Loi sur les mesures de la Sécurité publique dit qu'il faut faire des évaluations, les grandes entreprises qui peuvent avoir ou représenter des risques pour la société doivent avoir des plans d'urgence, lesquels doivent être basés si je ne m'abuse, j'ai peur de me tromper sur les termes, mais sur une sorte d'évaluation du risque d'abord, puis ensuite faire un plan et tout ça est censé vous être soumis. Sauf que, si j'ai bien compris, le règlement qui dit quel type d'entreprise a cette obligation n'est pas publié de sorte qu'on a une loi, mais là, il y aurait un flou.

2120 Est-ce que je me trompe dans ma lecture? Ou corrigez-moi à ce moment-là.

M. BRUNO FAUCHER :

2125 Moi, je ne suis pas sûr de bien saisir toute la question dans le fond parce qu'une entreprise qui est gestionnaire de risqueS, utilisateur de produits dangereux, à ce moment-là, je crois que ce serait... elle doit recevoir des permis du ministère de l'Environnement. Donc, pour la remise d'un permis, probablement devra avoir répondu à certains critères, des choses comme ça.

2130 Moi ce que je peux vous parler, c'est qu'une fois qu'une entreprise a l'autorisation, s'installe et fait ses produits, nous ce qu'on va l'encourager, c'est que si elle a un plan de mesures d'urgence, De travailler avec la municipalité justement pour communiquer le risque, pour communiquer le risque auprès des citoyens, tout ça, pour une préparation.

2135 Pour donner l'exemple, à Montréal, toute l'industrie pétrochimique dans le fond qui a des alertes quand ça sonne, ils font des exercices pour que la population sache comment réagir face au risque que l'industrie représente sur leur territoire.

Ça fait que c'est comme ça. C'est par la communication du risque, la préparation, la concertation qui va se faire entre l'entreprise et la municipalité et si jamais le risque était très élevé,

2140 prenons le cas de Gentilly, alors là, les ministères et organismes sont mis à contribution pour contribuer au plan justement pour s'assurer d'avoir une réponse correcte.

Je ne sais pas si ça répond, mais...

2145 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:**

2150 Pas tout à fait dans le sens où dans une autre audience publique, je crois avoir lu qu'il y avait un problème de règlement qui devait définir quel type d'entreprise devait obligatoirement préparer ce genre de plan, mais j'ai peur que mon souvenir soit trop imprécis de sorte qu'au besoin, on enverra une question écrite à la Sécurité publique là-dessus. Je vais d'abord préciser ma pensée pour pas là m'avancer pour rien.

Il y a madame Sylvie Létourneau qui me faisait signe qui voulait poser une question.

2155 **Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, du CCEK :**

2160 Oui, Monsieur le président. On vient de dire qu'en cas d'accident au Nunavik, les gens travailleraient avec les municipalités. Oui, mais... Bon, moi je ne suis pas une spécialiste de la sécurité au Nunavik, mais en tout cas à ma connaissance dans les communautés, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de services. Souvent les villages sont très petits, il y a des villages de 200 habitants, il y en a de 1 000 ou 2 000, les services sont très très limités.

2165 S'il y a un accident, je ne sais pas comment tout ça peut être géré, les spécialistes sont au sud, ce n'est pas évident. Il peut y avoir un camion de pompier, quelques employés. La formation des fois, elle peut être un peu déficiente. Les gens ne sont pas toujours au travail. En tout cas, c'est difficile. Pour moi, ça m'apparaît être quand même un élément sérieux s'il arrivait un accident au Nunavik, comment tout ça serait géré.

2170 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

2175 Je poserais la question à la fois à la Sécurité civile et à madame Côté pour le ministère de l'Environnement. Dans une petite municipalité disons comme Kangiqsualujjuaq où il y aurait peut-être un projet minier uranifère éventuellement, si cette municipalité où il y a à peine quelques centaines de personnes, j'imagine qu'ils ne doivent pas avoir 5 camions de pompier, puis ça doit être assez limité comme mesures d'intervention effectivement, est-ce qu'on oblige par le plan la compagnie à fournir ces services qu'une municipalité n'a pas naturellement compte tenu de sa taille ?

Qu'est-ce qu'on fait? Qu'est-ce que vous faites dans ce temps-là?

2180

M. BRUNO FAUCHER :

2185

Moi, sur la partie Sécurité civile ce que je peux vous dire, pour le Nunavik, il existe même une ORSC, une Organisation régionale de sécurité civile, pour le Nunavik, qu'on considère comme une 18^e région. C'est donc les intervenants qui sont là parce qu'il y a quand même certains ministères et organismes qui ont des représentants dans ce territoire-là.

2190

Je sais également qu'on travaille, je ne sais pas... j'ai juste l'acronyme, mais avec l'ARK, j'oublie l'acronyme ce qu'il signifie.

2195

Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, du CCEK :

C'est : Administration régionale Kativik.

2200

M. BRUNO FAUCHER :

Bon. Effectivement, je sais qu'il y a des liens aussi avec eux justement sur l'identification des risques présents sur le territoire et des choses comme ça, des plans de mesures d'urgence.

Et l'autre chose que je pourrais dire, c'est que probablement qu'une mine ou un organisme dans le fond qui présente un risque sur un territoire comme ça, là aussi avant qu'on lui délivre tous les permis et qu'il puisse... dans le fond, le plan de mesures d'urgence va être en conséquence.

2205

Je sais pour avoir entendu parler ne serait-ce que pour l'exploration, je crois que les compagnies doivent même prévoir un programme de rapatriement des gens en cas de feu de forêt, en cas de choses comme ça. Ça fait que la planification va quand même assez loin et nous à ce moment-là, la Sécurité civile viendrait soutenir si jamais il y a défaillance dans le plan.

2210

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Est-ce qu'au MERN, vous auriez des exigences particulières avant d'octroyer un permis pour ce qui est de la question du transport, des risques et des équipements pour neutraliser d'éventuels accidents en transport ?

2215

M. PASCAL BERNATCHEZ :

Pour nous, un site minier au niveau de l'uranium, les procédures et les pratiques seraient les mêmes qu'une mine normale sauf les mesures de protection qui sont ajoutées par la CCSN et les

2220 mesures qui sont explicitement prévues par la CCSN dans l'exploitation d'un site minier. C'est sûr qu'à ce niveau-là il y a, on pourrait dire, de la sécurité additionnelle.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2225 Et comment se ferait le transport du minerai s'il y avait un projet uranifère d'exploitation au Nunavik ? C'est loin là.

M. PASCALE BERNATCHEZ :

2230 Très très loin, oui, dans la baie d'Ungava, c'est quand même...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Pour votre ministère, vous ne penseriez port ou vous penseriez train? Vous pensez quoi?

2235 **M. PASCAL BERNATCHEZ :**

2240 À prime abord, le train, ce serait quand même assez loin. Déjà là, il se pose des questions pour une troisième voie entre Sept-Îles et... pas dire jusqu'à Fermont, mais pour se rendre jusqu'à la baie d'Ungava, on multiplie encore par deux à peu près. Donc, c'est une distance assez appréciable, puis je ne crois pas que ce soit par train, là. Peut-être par bateau, mais on sait que la baie d'Ungava a des marées assez importantes. Donc, ce serait de spéculer de dire comment on prévoirait le transport du concentré d'uranium.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2245 Mais pour vous cette question, est-ce que c'est une question qu'il faudrait élucider clairement avant l'octroi des permis ?

M. PASCAL BERNATCHEZ :

2250 À mon avis, il faudrait que ce soit décidé, mais je pourrais dire en collaboration surtout avec la CCSN qui applique des mesures particulières par rapport à l'uranium.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2255 Madame Létourneau?

Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, du CCEK :

2260 En fait, je voulais juste peut-être ajouter un complément d'information. C'est sûr que s'il y avait une mine d'uranium qui s'installait au Nunavik, il y aurait une étude d'impacts qui serait à préparer et là, je pense que c'est certain que toutes les infrastructures connexes seraient examinées et le transport en ferait partie.

2265 C'est sûr que s'il y a un quai qui doit être construit pour sortir le minerai, le quai va être dans l'étude d'impact. Donc, c'est sûr que ça va être examiné. C'est sûr que peut-être pas le trajet du bateau, mais que ce soit le train ou le port, ça va être dans l'étude d'impacts, ça va être examiné.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2270 Ça, j'en suis fort conscient, mais ce que je voulais voir, c'est la vision du ministère sur cette question.

M. PASCAL BERNATCHEZ :

2275 C'est sûr que pour la baie d'Ungava, si on parle d'un port, les marées étant assez importantes, c'est des quais qui sont quand même mobiles. Il y a un projet de fer sur le côté ouest de la baie d'Ungava qui a les mêmes problématiques éventuellement. Donc, c'est assez important comme...

2280 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

Mais est-ce que la multiplication des projets pourrait à ce moment-là justifier davantage une route ? Comment vous voyez ça ?

2285 **M. PASCAL BERNATCHEZ :**

2290 Oh, à ce moment ici, je ne peux pas vous adresser une ou deux hypothèses, mais présentement on travaille par rapport au concentré de fer sur des voies ferrées ou autres, mais c'est sûr que les routes ou un quai ou un port pourraient se faire, mais il y a beaucoup d'eau qui va couler en dessous des ponts avant d'arriver là.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2295 D'accord. Joseph ?

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2300 Oui. Monsieur Harbour, qu'est-ce qui arriverait s'il y avait des déversements de matières radioactives dans les eaux internationales à la limite des eaux territoriales d'un bateau en partance du Canada ?

M. JOHN HARBOUR :

2305 Alors, disons tout de suite que ce n'est pas nécessairement parce que le navire a pris sa cargaison au Canada que le Canada ou l'expéditeur serait nécessairement le mieux placé disons pour intervenir. C'est pour ça qu'on a des accords internationaux. Puis généralement, à coup sûr, le pays du cosignataire pour importer ces marchandises-là doit être aussi signataire des mêmes conventions que nous autres. Tout à l'heure, on disait que certains pays, comme le nôtre par exemple, pourraient avoir des exigences plus élevées mais c'est un peu le rôle finalement d'un mécanisme international, c'est de pas descendre en bas d'un minimum.

2310
2315 Donc, même si on n'avait pas exactement les mêmes exigences, en tout cas on serait certain d'une chose, c'est que le navire a été chargé selon certains standards autant... et c'est une garantie non seulement de l'Organisme maritime international, mais aussi de l'AIEA, je pense, et puis, bon.

2320 Ceci étant dit, on parle hors des limites, je présume, du Canada. Maintenant, est-ce qu'on est juste sorti du Canada ou si on est juste aux limites d'un autre pays et peut-être voire même le pays de destination. Alors, c'est sûr qu'on peut faire bien des hypothèses, mais généralement une fois que le navire a ramassé ses amarres et puis vogue vers sa destination, le commandant du navire, comme on dit, est maître après Dieu.

2325 Maintenant, on doit s'assurer avant qu'il appareille que la cargaison était arrimée, assujettie d'une certaine façon, et que le commandant a également toute l'information utile et ça, ça inclut tous les moyens de communication qui sont à sa disposition. On est loin de l'époque où on fonctionnait avec le 500 kilocycles si vous voulez et qu'on demandait à l'opérateur radio de communiquer de l'information, aujourd'hui avec les communications par satellite, c'est pratiquement illimité.

2330
2335 Alors, si vous avez les coordonnées des personnes qui sont susceptibles de pouvoir vous aider, il y a une multitude de choses à faire. Maintenant, écoutez, un navire qui prend feu par exemple, on va essayer de combattre l'incendie, mais ultimement si on n'arrive pas à gagner son combat, les navires sont équipés pour être abandonnés aussi. Maintenant, est-ce qu'on l'abandonne en pleine mer ? Est-ce qu'on peut l'amener... en fait, on dit qu'on est aux limites des eaux territoriales, éventuellement, est-ce que ça peut s'ancrer quelque part ?

2340 Vous savez, depuis quelques années, les organisations internationales nous ont demandé à
chacun des pays signataires de ces conventions de se pencher sur la question des ports de
refuge. Évidemment ça a été pensé au départ surtout pour les questions de pollution où chaque
pays refusait d'accueillir un navire en se disant «pas dans ma cour». Et puis c'est ce qui a donné à
l'origine, comment dire, la justification pour cette demande à tous ces pays où on s'est dit que
2345 peut-être que si on se prépare à l'avance, qu'on étudie chacun pour ses limites, chacun pour son
pays, nos capacités d'accueillir un navire, chaque port a des caractéristiques différentes, ce n'est
peut-être pas nécessairement dans un port non plus, mais il y a toutes sortes de caractéristiques,
on pense aux fonds marins, aux abris par rapport aux éléments, etc., etc.

2350 Donc, enfin je présume que ce sont des éléments qui pourraient être pris en compte
également dans le cas d'un navire qui aurait des problèmes et qui aurait une certaine partie de sa
cargaison consacrée à la classe 7, mais moi je dirais qu'il faut juger au mérite, c'est certain on est
en dehors des eaux, mais je dirais que le pays le plus près dans la plupart des cas, mais pas
nécessairement, si ça demande des équipements spécialisés... Dans notre cas par exemple, je
2355 présume qu'on pourrait demander de l'aide à nos voisins aussi parce que ça inclut, ce fameux
plan, ça inclut ce niveau de communication-là.

2360 Pour être fonctionnaire moi-même depuis une quinzaine d'années et d'avoir participé à
toutes sortes de réunions, puis de formations au niveau des plans de continuité des activités, par
exemple des préparatifs d'urgence, on a chez nous déjà au Québec, Transport Canada a un centre
d'intervention d'urgence à Dorval qui est utilisé pour tous les modes de transport confondus et puis
chez nous à Québec, on a un centre un petit peu plus petit qu'on appelle le Centre d'intervention
satellite de Transport Canada et qui peut venir en support à nos collègues de Dorval ou d'Ottawa
et on pourrait même ultimement si on était plus près puis mieux outillés dans le cas par exemple
2365 d'un problème avec un navire, ben, on pourrait être le centre principal et puis on acheminerait, on
échangerait l'information, mais c'est comme ça qu'on est structuré et puis autant au niveau par
exemple de la protection civile, sécurité civile, ils ont une hiérarchie qui leur permet de passer d'un
niveau à l'autre pour demander de l'aide, autant chez nous aussi, on a des capacités
interministérielles et constamment on nous demande : «Avez-vous développé au cours des
2370 années ou acquis des ressources qui pourraient être éventuellement utilisées pour telle et telle
situation?»

Enfin, c'est ça.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2375 J'aimerais, je ne sais pas si monsieur, oui, Monsieur Dagenais, j'aurais quelques questions
pour vous si vous pouvez vous avancer au micro.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2380

Re-bonjour.

M. DANIEL DAGENAI :

2385

Re-bonjour.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2390

J'aurai une question ponctuelle et une question à développer - bien, pas la question, mais la réponse à développement.

M. DANIEL DAGENAI :

2395

Comme un examen.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2400

J'ai vu dans l'une des photos que vous nous avez montrées dans votre présentation que le travailleur faisait une lecture de la radioactivité quand il reçoit la marchandise. Ces travailleurs qui font ce travail, d'abord, est-ce qu'ils ont reçu une formation ?

M. DANIEL DAGENAI :

2405

Oui.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2410

Et j'ai vu qu'il n'y avait aucune protection, le travailleur n'avait aucune protection. En tout cas sur la photo.

M. DANIEL DAGENAI :

2415

De quel genre de protection vous dites? Vous parlez, vous faites référence à quoi? Un habit particulier ?

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Ça peut être un habit, ça peut être un masque, ça peut être ce que vous voulez.

2420

M. DANIEL DAGENAIS :

O.K., d'accord.

2425

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Est-ce que dans la formation que les travailleurs ont suivie, il y a des indications, parce qu'au fond quand les travailleurs font la lecture de la radioactivité, ils ne savent pas quelle lecture ils vont faire.

2430

M. DANIEL DAGENAIS :

Ce n'est pas tout à fait exact.

2435

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Ce n'est pas tout à fait exact, corrigez-moi alors.

2440

M. DANIEL DAGENAIS :

O.K. Donc, à bord des véhicules, il y a un équipement qui est là en permanence qui fait des lectures. Donc, à tout moment lorsque les agents sont en circulation pour un autre cas ou pour d'autres dossiers, il y a des mesures en temps réel qui se font et si on traverse un certain seuil, il y a une alarme qui sonne, audible, dans le véhicule et là à ce moment-là, on peut à la fois ouvrir cet appareil-là et voir ce qu'on a détecté à partir du radar qui est un appareil fixe à bord du véhicule et là, l'employé va sortir son deuxième appareil qui lui va lui permettre de s'approcher vraiment et de déterminer ce que nous on appelle la zone chaude et la zone froide, cette fameuse limite, s'il y a effectivement un cas de déversement ou de détection.

2445

2450

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Est-ce que c'est déjà arrivé que ce détecteur sonne et que vous fassiez une lecture de la radioactivité qui vous semblait assez élevée ?

2455

M. DANIEL DAGENAI :

2460 Assez élevée ? Non. On a eu des cas où la détection, elle était dans des zones où on ne s'attendait pas de voir des détections. On a découvert entre autres dans la liste des incidents, j'ai fait référence à des ustensiles à un moment donné. Donc, il faut comprendre que naturellement personne ne fait fondre des métaux pour faire des ustensiles avec des matières nucléaires. Donc, dans ce cas-là, il y a eu une détection de radioactivité dans du cargo, mais au-delà de ça, c'est jamais véritablement arrivé.

2465 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

O.K.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2470 Est-ce que vos employés portent des dosimètres ?

M. DANIEL DAGENAI :

2475 Oui, en effet, ils en portent en permanence. Ça fait partie de l'équipement qu'ils ont standard.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2480 Vous avez également abordé de façon, je dirais assez rapide, j'ai eu de la difficulté un peu à suivre, les mesures de protection spéciale pour les matières radioactives. Si j'ai bien compris, à partir de votre explication et des photos que nous avons vues, la réception des matières radioactives, elle est similaire que n'importe quel autre matériel; c'est bien ça ? La réception.

2485 **M. DANIEL DAGENAI :**

2490 La chaîne d'événements ou si on veut la chaîne d'actions que l'agent va porter est à toutes fins pratiques quasiment similaire. Il y a effectivement une série d'activités qui sont tout à fait identiques à disons la réception d'une matière explosive, mais naturellement ça comporte certains éléments particuliers dont entre autres la mesure de radioactivité et tout le protocole d'intervention qui suit est complètement différent. Il a une arborescence qui est complètement différente.

2495 Mais vous avez raison de comprendre qu'il y a effectivement un patron avec lequel on suit qui se trouve à être d'abord et avant tout l'observation, s'assurer qu'il n'y a pas d'enjeu avec la structure. On s'assure du placard, on s'assure de la sécurité, de la manutention.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2500 Vous avez cependant indiqué que pour l'entreposage, vous mettez les matières radioactives à l'écart; est-ce que ce sont des mesures de votre administration ? Ce sont des mesures de prudence élémentaire internationales ? Ce sont des directives ou des orientations de la CCSN ? Pourquoi cette décision ?

M. DANIEL DAGENAIS :

2505 Honnêtement, je ne pourrais pas vous dire l'origine, mais je peux vous dire que ça fait certainement partie des bonnes pratiques. En ce qui a trait à un certain code, il y a naturellement toute une question de... on veut naturellement atténuer les risques de réaction entre les produits. Naturellement, on veut garder les produits inflammables, les produits explosifs loin des produits où on ne veut certainement pas qu'ils soient exposés.

2510 Dans ce cas-ci souvent, on fait affaires avec des produits qui sont à toutes fins pratiques quasiment inertes ou dans certains cas ont des sous-classes secondaires comme des corrosifs entre autres qui seraient radioactifs et corrosifs à la fois. Donc, on veut s'assurer que ça, ce soit préservé les uns par rapport aux autres.

2515 On calque pas mal notre modèle de ségrégation au sol, la séparation des produits au sol, de la même façon qu'on les mettrait à bord du navire. Il faut comprendre que dans un navire, c'est un cas extrême d'entreposage parce que les marins sont laissés à eux-mêmes lors de la traversée. Il n'y a pas de chance vraiment d'appeler, vous y faisiez référence tantôt dans votre questionnement sur qui on appelle dans un cas où on est en dehors des eaux canadiennes ou loin du littoral, qui appelle-t-on. Bien, les marins dépendent d'eux-mêmes et de leur processus, leur fameux ISM. Donc, ils sont à même d'être obligé d'intervenir. Ça fait que donc, selon nous, le processus de ségrégation des marchandises à bord du navire est un très bon exemple à suivre au sol.

2525 **LE COMMISSAIRE ZAYED :**

Et lorsque vous avez eu des incidents, pourriez-vous nous dire un peu la démarche que vous avez suivie, la démarche d'intervention que vous avez suivie ?

2530 **M. DANIEL DAGENAIS :**

2535 O.K. Dans tous les cas... dans certains cas en fait, on a été avisé par le capitaine suite à une avarie en mer, disons pour un navire qui est en importation, typiquement c'est le genre d'avarie qui est rapportée, donc, on a eu un rapport déjà du capitaine qui nous laissait comprendre que des conteneurs s'étaient soit déplacés dans la cale ou qu'il y avait apparence de dommage à l'intérieur

du conteneur. Donc, le conteneur était déformé, et donc, il suspectait ou du moins il émettait un doute : il disait : «On doit faire une attention particulière.»

2540 Lors de l'arrivée du navire ici, naturellement la première chose que l'on fait avant même d'ouvrir les cales et avant même d'y travailler, on va descendre les gens et on va prendre une mesure au fur et à mesure qu'on s'approche de l'endroit où les conteneurs ont été disposés dans la cale pour vraiment s'assurer si oui ou non, il y a eu déversement ou pas. Dans la plupart des cas, il n'y a pas eu de déversement de produits au sol, un peu à l'image du conteneur qui avait été endommagé lors d'une opération de déneigement dans un des terminaux. Le conteneur avait été
2545 déformé effectivement, dans ce cas-ci même le baril avait été déformé, mais c'est souvent le cas à bord des navires : les barils sont déformés, les couvercles sont des fois entrouverts ou tout simplement enlevés, mais les produits ne sont pas tout simplement répandus partout.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2550 Donc, ce sont vos travailleurs qui font cette première démarche?

M. DANIEL DAGENAIS :

2555 Oui.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2560 Vous ne contactez aucun organisme ?

M. DANIEL DAGENAIS :

2565 Ben, on les tient au courant. Naturellement ce que l'on fait, c'est que d'abord avant d'appeler les pompiers, on va s'assurer de la présence d'un incendie. On se comprend, c'est un concept un peu philosophique, mais l'idée ici c'est essentiellement on va d'abord s'assurer si oui ou non, il y a trace ou évidence d'un déversement avant d'appeler les experts, avant d'amener une intervention proprement dite.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2570 Et vos travailleurs à cette occasion sont protégés différemment ou pas ?

M. DANIEL DAGENAI :

2575 Vous savez avec les appareils de détection bien entendu, on comprend très bien qu'on peut
si on doit s'approcher tout près, on peut revêtir certains instruments comme entre autres un
masque, s'assurer qu'on ne respire pas les poussières qui pourraient être ambiantes qui sont
radioactives, mais la plupart du temps, on n'a pas à mettre... on n'a pas un *bunker* comme quand
2580 on combat des incendies, un habit ignifuge et une protection thermique. Ce n'est pas tout à fait le
même type d'intervention.

Dans ce cas-ci, ce qu'on applique essentiellement, c'est toujours la notion de protection,
distance et temps. Donc, c'est une composante à trois facteurs. Si vous regardez un peu les
manuels d'intervention, c'est toujours ces trois facteurs-là qui sont à prendre en considération.
2585 Dans ce cas-ci, c'est la meilleure pratique.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

Et vous avez terminé votre présentation en indiquant à la Commission que pour vous, il n'y
2590 aurait aucun problème à ce que l'exploitation de mines d'uranium puisse entraîner une
augmentation des activités du port. Vous avez une capacité importante, beaucoup plus importante
qui le permettrait assez facilement d'après ce que j'ai compris. C'est bien ça ?

M. DANIEL DAGENAI :

2595 Oui, et puis la manutention de marchandise nucléaire n'induit pas une surprime ou des
avantages financiers particuliers. C'est traité exactement comme les autres marchandises au port
de Montréal. Donc, il n'y a pas d'avantage particulier à manipuler les marchandises radioactives et
comme ça constitue tellement un petit marché pour nous, j'imagine que la mise en service d'une
2600 ou deux ou trois mines au Québec, si la marchandise devait passer à travers le port de Montréal,
ce serait un impact non matériel.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2605 Je me permets une dernière question un peu philo...philo. Est-ce que le Port de Montréal a
une espèce de charte environnementale ?

M. DANIEL DAGENAI :

2610 Oui. En fait, on a une politique et effectivement, on a un système de gestion
environnementale aussi.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2615 Est-ce qu'il y a une spécificité par rapport aux matières dangereuses ?

M. DANIEL DAGENAIS :

2620 Le texte... je vous dirais que non, pas directement, mais c'est implicite en fait parce qu'on peut comprendre que la manutention de la marchandise, parmi la marchandise, il y a une composante qui est toujours... qui est réglementée. Toutes les marchandises en jeu sont réglementées. Donc, on peut implicitement lier la politique à la manutention de la marchandise dangereuse, mais on fait surtout état naturellement de nos autres activités et la manutention, c'est une activité parmi beaucoup, mais on fait du développement, on construit. Dans certains cas
2625 lorsqu'on fait l'expansion du port, on doit faire nous aussi des évaluations environnementales et des évaluations d'impact.

2630 Donc, on est assujéti à certaines règles et à certaines lois. Donc, dans cette politique-là et dans notre système de gestion, on fait état de la façon dont on entend remplir ce rôle de façon transparente et responsable.

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2635 Je vous remercie, j'ai terminé.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

Michèle ?

2640 **LA COMMISSAIRE GOYER :**

2645 En fait, je ne suis pas convaincue que la question va s'adresser à monsieur Dagenais, c'est peut-être plus à Transport Canada. En fait, au Canada, il y a combien de ports - on voit l'ensemble des équipements, des exigences que ça prend dans un port pour gérer des matières dangereuses en général et radioactives en particulier - il y a combien de ports au Canada qui remplissent ces exigences-là et qui reçoivent des matières radios ou qui font le transit de ce genre de produits-là, uranifères ?

M. JOHN HARBOUR :

2650 Honnêtement, je ne saurais pas vous dire quelle est la quantité. En fait, je... enfin...

LA COMMISSAIRE GOYER :

2655 Vous pouvez nous répondre par écrit si ce n'est pas le bon intervenant parce que je ne veux surtout pas vous cibler, je ne sais pas à qui doit s'adresser cette question-là.

M. JOHN HARBOUR :

2660 Enfin, si vous avez besoin d'un nombre précis, je vous demanderais quelques jours pour glaner l'information, mais, intuitivement, je serais tenté de vous dire que mis à part les explosifs chez nous pour lesquels on fait des évaluations qui nous permettent de dire quelles sont les quantités en fonction des infrastructures et des distances, en fait, c'est un facteur limitatif qui nous permet de dire éventuellement pour quel type d'explosif, mais pour les autres classes de
2665 marchandises dangereuses, en autant que je sache, je pense que c'est l'industrie, la proximité, les coûts. C'est plus une question, je dirais économique qui fait qu'on va choisir un port plutôt qu'un autre, mais à ma connaissance en tout cas, il n'y a pas de caractéristique.

2670 Mais encore là, écoutez, moi, mes connaissances se rapportent beaucoup plus aux navires que les entités portuaires si vous voulez qui, eux, dépendent d'une autre loi. Ils sont, ma foi, somme toute, très souverains finalement dans leur capacité, d'ailleurs même pour les explosifs, c'est eux qui émettent ultimement les permis. La seule chose, c'est que lorsqu'ils font de l'entreposage, ils vont devoir demander... mais enfin, à nos collègues des Ressources naturelles, je ne veux pas trop m'écarter, mais ils ont beaucoup de latitude. Puis je pourrais par contre vous dire
2675 quels sont les ports qui reçoivent de façon régulière...

LA COMMISSAIRE GOYER :

2680 Je ne voulais pas vous poser une question embêtante et je suis désolée si ça vous a embêté, ce n'était pas l'intention. L'intention dans le fond, moi je ne connais rien non plus sur le transbordement ou le transport de matériaux dangereux, puis encore moins sur les matières qui pourraient être radioactives. On entend Halifax, on sait qu'il en rentre peut-être par la Colombie-Britannique. Ce n'est pas une question de faire un inventaire exhaustif non plus, mais on voit que ça prend beaucoup d'équipements, que ça prend beaucoup de formation, ça prend un respect d'un
2685 grand paquet de normes et de règles, et je me disais : Est-ce que tous les ports peuvent avoir les moyens de s'équiper comme ça ? Puis est-ce qu'un port... mettons si ça sortait par Sept-Îles, est-ce que ce serait envisageable ou ce ne serait pas réaliste, ce ne serait pas raisonnable, puis on serait mieux de passer par Montréal ?

2690 C'est un peu dans cet esprit-là que je pose la question et non pas dans le sens d'avoir un inventaire. Je veux dire, y a-t-il une capacité critique compte tenu des coûts que ça doit prendre? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui regarde ça et qui dit : «Là, ce n'est pas raisonnable de passer par, je

ne sais pas moi, le port de Québec ou le port de Neuville ?» Je veux dire, il doit y avoir des dimensions de capacité d'accueil.

2695

Par exemple le port de Québec, on fait beaucoup de vrac liquide, on fait beaucoup de choses, mais est-ce que ce serait envisageable que des matières radioactives transitent par là ? Et qui peut répondre à cette question? Peut-être que vos collègues vont pouvoir vous aider.

2700

M. JOHN HARBOUR :

Oui. En tout cas, moi, comme je vous dis, pour le genre d'informations auxquelles j'ai accès, je pourrais vous dire de façon générale quels sont les ports qui en font. Maintenant, quant à vous dire quels sont les ports qui ont les moyens financiers et économiques peut-être d'envisager sécuritairement avec tout ce que ça demande, ça, malheureusement, je n'ai pas l'information qui me permettrait de vous répondre aujourd'hui en tout cas.

2705

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

L'intervention de ma collègue me suggère une autre question. Moi, j'aimerais bien connaître les ports du Québec qui font de la manutention de matières uranifères si vous pouviez nous les identifier - matières radioactives oui. Deuxièmement, ce que j'aimerais comprendre, c'est pour qu'un port puisse faire de la manutention de matières radioactives comme ça, est-ce qu'il faut qu'il soit approuvé comme tel? Est-ce qu'il y a une validation de ses équipements, de ses procédures avant qu'il puisse faire ça? Ou si c'est sa décision de son administration de dire : «J'en accueille»?

2710

2715

M. JOHN HARBOUR :

Comme je vous ai dit tout à l'heure, nous autres, on a des exigences pour les explosifs, mais pour les autres classes de marchandises dangereuses, moi, je me limite aux navires même en réalité et le seul secteur où on va me demander et en fait, c'est plutôt nos collègues des Ressources naturelles qui vont bénéficier de notre expertise pour faire l'évaluation du port à ce moment-là, mais autrement, je crois que nos collègues sans doute de la Commission canadienne de sûreté nucléaire seraient sans doute plus à même d'apprécier toute la dimension de cette question-là.

2720

2725

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

J'allais justement dire que je poserais la question à monsieur LeClair. Est-ce que vous avez un processus, je ne sais pas, d'accréditation, d'homologation des ports pour qu'ils puissent manutentionner des matières radioactives comme de l'uranium?

2730

M. JEAN LECLAIR :

2735 Alors, monsieur Faille va répondre à votre question.

M. SYLVAIN FAILLE :

2740 Oui, merci. Du côté de la Commission, il n'y a pas d'exigence spécifique. Tout ce qu'ils ont à faire, c'est de se conformer à la réglementation et donc, s'il y a un port qui manutentionne, on va finir par être au courant assez rapidement que ça se passe. Donc, on peut aller faire des inspections de conformité pour s'assurer que l'emplacement est adéquat quand il y a des marchandises sur place comme on a fait au port de Montréal et qu'on fait dans d'autres ports aussi.

2745 Au Canada, il y a le port d'Halifax, on a déjà mentionné comme quoi il y avait du transport. Il y en a aussi à Vancouver et à l'occasion, il y en a eu dans d'autres ports, mais ce n'est pas quelque chose qui est fait de façon systématique, il y en a à l'occasion qui peuvent arriver dans d'autres ports canadiens, mais c'est principalement Halifax, Montréal et Vancouver qui sont ceux où on en voit le plus souvent.

2750

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2755 Est-ce que des ports importants comme celui de Québec et de Sept-Îles seraient aptes à faire cette manutention ?

M. SYLVAIN FAILLE :

2760 Il faudrait probablement demander aux autorités portuaires directement si eux seraient aptes à le faire parce que c'est un peu comme pour les... je dirais que c'est un peu le même principe que les transporteurs routiers où c'est eux qui décident vraiment s'ils veulent transporter le radioactif. Même s'ils font les autres marchandises dangereuses, il y en a plusieurs qui décident de ne pas transporter la classe 7.

2765 C'est une décision commerciale souvent. Donc, c'est plus à ce niveau-là qu'on regarde. S'ils le font, nous, on va faire l'inspection, puis s'ils n'en font pas, on ne demande pas pourquoi ils n'en font pas et qu'est-ce qui pourrait les amener à le faire.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2770 Je comprends la logique. Merci. D'autres questions ?

LE COMMISSAIRE ZAYED :

2775 C'est parfait.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2780 Sylvie ?

Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, du CCEK :

2785 Oui, j'avais une petite question. Je me demandais si jamais au Nunavik un nouveau port devait être construit compte tenu qu'une nouvelle mine s'implanterait, ce serait quoi la différence entre un port qui pourrait sortir de l'uranium versus un port ordinaire pour un autre minerai? Ce serait quoi la différence? Est-ce que pour le même tonnage par exemple, est-ce que la superficie serait beaucoup plus grande compte tenu des mesures d'urgence? Est-ce que c'est un port comme tous les autres ou... ?

2790 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :**

J'ai envie de demander à monsieur Dagenais vu que lui, il a de l'expérience là-dedans.

Mme SYLVIE LÉTOURNEAU, du CCEK :

2795 Plus en termes d'impacts sur l'environnement.

M. DANIEL DAGENAIS :

2800 En fait, il n'y a rien qui différencie un port qui fait de la marchandise traditionnelle ou ordinaire ou conteneurisée, puis un port qui manutentionne des conteneurs avec de l'uranium ou différents isotopes. Il n'y a pas d'endroits particuliers ou un enclos fermé qu'on doit garder ou de mur. Il n'y a rien de spécial. Il n'y a pas aucune exigence.

2805 Naturellement la seule chose que ça nécessite, c'est une installation convenable pour amarrer le navire pour qu'on puisse le charger, puis là, je parle toujours en termes de marchandises conteneurisées. Pour ce qui est du vrac, je n'ai pas assez d'expérience pour savoir si oui ou non, on pourrait charger du concentré d'uranium directement en vrac dans un navire. J'en doute, mais...

2810

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2815 Mais est-ce que le port en question serait obligé de s'équiper avec tous les équipements de
détection que vous nous avez montrés pour que les camions soient inspectés entre les deux
poteaux ?

M. DANIEL DAGENAIS :

2820 Bien, dans ce cas-ci...

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2825 Puis tout le reste, le camion qui se promène dans le port avec tout son équipement. Il faut
tout ça ?

M. DANIEL DAGENAIS :

2830 Non. Dans notre cas, c'est parce que naturellement, la taille des installations nous oblige à
amener l'entreposage dans des sites un peu isolés. Ça fait qu'on doit les transporter, ce qui
nécessite plusieurs pièces d'équipement. Naturellement si c'est la seule commodité qui transite à
travers le port en termes de conteneurs, naturellement ce serait un empilage à proximité du point
de chargement et tout pourrait être évité.

2835 L'achat ou l'acquisition d'équipement de détection à radioactivité en soi, ce n'est pas une
grande dépense et puis ce n'est pas un véritable enjeu à ce moment-là. C'est une question de
former le personnel qui est appelé à manutentionner la marchandise. Tous les gens qui sont
impliqués dans la chaîne logistique doivent être formés pour les matières dangereuses.

2840 Donc, c'est de la sensibilisation d'information, puis je vous dirais de façon très mineure en
termes d'impacts, l'équipement. C'est sûr que nous, on a beaucoup d'équipements parce qu'on
traite toutes les classes de marchandises dans un grand volume et donc, c'est un peu
impressionnant quand on regarde le véhicule, mais la charge qui est requise pour les classes 7 est
plutôt réduite.

2845 C'est bon ?

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

2850 Oui, ça répond bien la question. Pas de questions? Monsieur Picard ?

M. JEAN PICARD, de la CCEBJ :

2855 Peut-être une petite question là-dessus, sur la supposition d'un port au Nunavik. On a parlé avec monsieur Faille de différents... des tests pour les conteneurs ou le colis. Est-ce qu'en milieu nordique, il y aurait un genre d'emballage supplémentaire ou, je ne sais pas, c'est une question plus naïve, mais est-ce que les conditions climatiques de froid extrême ont un impact?

M. SYLVAIN FAILLE :

2860 Pour répondre à votre question, dans la réglementation, on prend des températures qui vont jusqu'à -40°C pour s'assurer que les colis résistent même à ces températures-là. Donc, le règlement couvre jusqu'à -40°C et ça va jusqu'aux alentours de +38, +39°.

2865 Donc, il y a une marge où les colis doivent satisfaire dans ces normes-là, puis il faut démontrer que justement surtout pour les colis qui sont faits avec du fer qu'il n'y a pas de problème même ceux qui auraient du plastique, qu'ils résistent bien même à -40°. Ça s'applique à tous les types de colis, ce n'est pas limité seulement aux colis approuvés.

2870 **LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:**

Est-ce qu'il fait plus froid que ça dans le Nord vous qui êtes sur le (inaudible)?

M. JEAN PICARD, de la CCEBJ :

2875 C'est peut-être une moyenne.

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR:

2880 Une moyenne ?

M. JEAN PICARD :

2885 Ça peut être plus froid, ça dépend.

MOT DE LA FIN

2890

LE PRÉSIDENT FRANCOEUR :

2895

O.K. Alors, s'il n'y a pas d'autres questions... Est-ce qu'il y a d'autres questions? Je vérifie. Non? Alors, d'accord, on lève la séance et on se retrouve à 19 heures avec une invitée qui nous vient de loin.

Alors merci et à plus tard.

2900

SÉANCE AJOURNÉE AU 11 SEPTEMBRE 2014 À 19 h

2905

Je soussignée, LOUISE PHILIBERT, sténographe officielle, certifie 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.

2910

ET J'AI SIGNÉ :

2915

Louise Philibert, s.o.