

## LE DEVOIR

Le Devoir

Perspectives, samedi, 10 août 2013, p. B1

### Transport des marchandises dangereuses - Le silence radioactif d'Ottawa

Guillaume Bourgault-Côté

*La catastrophe de Lac-Mégantic a ravivé les inquiétudes liées au projet canado-américain de transport d'uranium sous forme liquide. Devant les craintes soulevées, le gouvernement Harper réplique que l'entente vise à " réduire la menace que pose le terrorisme international ". Mais il ne dit mot des conséquences possibles, un silence radioactif qui ne rassure pas les experts, étant donné les carences de Transports Canada en matière de transport des marchandises dangereuses.*

*Une scène célèbre du film Back to the Future (1985) montre le Doc Brown expliquer à Marty McFly que la Delorean à voyager dans le temps qu'il a inventée fonctionne grâce à une réaction nucléaire générée par du plutonium. Le Doc avait subtilisé la substance à un " groupe de nationalistes libyens " mal intentionné qui cherchait à construire une bombe.*

Avant la fin de la séquence, on verra que le Doc transporte son plutonium dans une simple mallette et qu'il le stocke dans des éprouvettes de verre. Les Libyens rappliqueront dans une camionnette Westfalia, et la fusillade qui s'ensuivra obligera le personnage de McFly à sauter dans la Delorean pour aboutir quelque 30 années plus tôt.

C'est en quelque sorte la menace d'une version moderne et plus sophistiquée de cette fiction - soit que des terroristes mettent la main sur de

l'uranium et s'en servent pour développer un arsenal nucléaire - que le gouvernement Harper agite présentement pour justifier la décision d'exporter aux États-Unis de l'uranium hautement enrichi (UHE) sous forme liquide.

L'uranium partira des laboratoires de Chalk River (Ontario) pour se rendre au site de Savannah River, en Caroline du Sud. Avec quelque 2000 kilomètres à parcourir pour les 23 000 litres de déchets liquides, cette balade radioactive par convois routiers s'annonce à tout le moins dangereuse. D'où le grand secret qui l'entoure : on ne sait pas quand, où ni comment se feront les voyages.

En 2010, le Canada et les États-Unis ont convenu que ces derniers rapatrieraient des stocks d'UHE usé (sous forme solide) dans le but de regrouper l'uranium dans un nombre réduit d'emplacements. L'objectif final de ce traité de non-prolifération est de réduire la menace que des terroristes (mieux outillés que les Libyens du film) puissent mettre la main sur ce produit.

Un autre accord, signé en mars 2012, accroît cette coopération entre les deux pays et permet maintenant le transport d'UHE à l'état liquide. Jusqu'en 2003, ces déchets étaient entreposés sous forme liquide dans un réservoir à Chalk River. Depuis que le réservoir est plein, on stocke le

produit sous forme solide (après un procédé de cimentation).

Danger

" Ce sont les déchets les plus toxiques de la terre ", dit Gordon Edwards, président du Regroupement pour la surveillance du nucléaire, qui plaide vendredi dans Le Devoir pour que le gouvernement opte pour une cimentation de l'uranium avant de le transporter. Car, sous forme liquide, le moindre accident aurait des répercussions immenses.

Il y a une dizaine de jours, les maires d'une quarantaine de municipalités québécoises ont sonné l'alarme et demandé à Ottawa de renoncer à transporter ces résidus d'uranium de qualité militaire. Ils demandent des consultations publiques approfondies sur le sujet. Chose qu'Ottawa ne semble pas prête à faire, puisque la seule réponse du gouvernement à la démarche fut de rappeler qu'il en allait de la lutte antiterroriste et du concept de non-prolifération.

" Ce n'est pas une réponse aux préoccupations, estime Steven Guilbeault, directeur principal d'Équiterre. Je comprends qu'il y a des impératifs de sécurité et qu'un minimum de confidentialité est nécessaire. Mais il y a certainement moyen de donner de l'information sans compromettre la sécurité du projet. "

De manière plus large, c'est toute la question du transport des matières dangereuses (TMD) qui est entouré d'un certain secret, note M. Guilbeault. " Savoir ce qui se passe est très difficile, dit-il. Et je ne pense pas que ça serve l'intérêt public. "

La destruction du centre-ville de Lac-Mégantic a mis en lumière le fait que les routes, les chemins de fer et les cours d'eau du pays servent quotidiennement au TMD. En décembre 2011, le commissaire à l'environnement et au développement durable remettait un rapport sur cette question et rappelait que " c'est par dizaines de millions que l'on dénombre les expéditions de produits dangereux qui sont transportés chaque année par voie terrestre (45 %), ferroviaire (39 %), aérienne (moins de 1 %) et maritime (15 %) au Canada ".

En 2009, la valeur des expéditions de produits chimiques s'est élevée à près de 47 milliards. La même année, les pipelines ont vu circuler pour près de 75 milliards de dollars en or noir. Mais depuis, tous s'entendent pour dire que le trafic de matières dangereuses a grandement augmenté au pays, même si aucun chiffre précis n'est fourni par Transports Canada.

#### Rapport accablant

Dans ce contexte, les questions relatives à la sécurité du TMD sont d'autant plus importantes, font valoir plusieurs intervenants. Et si l'on se fie au rapport du commissaire à l'environnement, les raisons de s'inquiéter ne manquent pas.

Le commissaire dressait en effet un constat très critique de l'action de Transports Canada et de l'Office national de l'énergie, les deux organismes au coeur de la

surveillance du TMD (avec la Commission canadienne de sûreté nucléaire dans le cas de l'uranium).

Ainsi, Transports Canada ne disposait pas " d'une approche cohérente pour planifier et mettre en oeuvre ses activités de vérification de la conformité ". Lorsque des avis de non-conformité étaient émis à l'endroit d'entreprises, l'organisme ne s'assurait pas " que des mesures correctives avaient été prises " pour régler le problème. Le commissaire notait que 53 % des dossiers d'inspection faisaient état de non-conformités. Dans les trois quarts de ces dossiers (73 %), l'information sur les mesures correctives était incomplète.

Selon le commissaire, " bon nombre de produits comptant parmi les plus dangereux circulent depuis des années sans que le ministère ait effectué une vérification approfondie des plans d'intervention immédiate en cas d'urgence ", notait-on également.

L'Office national de l'énergie en prenait aussi pour son rhume. Il n'avait pas examiné les manuels d'urgence de 39 % des sociétés réglementées et ne pouvait donc dire s'ils étaient conformes. De plus, dans 30 dossiers évalués par l'Office et où des lacunes avaient été relevées, seuls trois ont fait l'objet d'un suivi auprès des sociétés visées.

" La mission première de Transports Canada est de s'assurer de la sécurité des marchandises et des voyageurs, dit Jacques Vandersleyen, chargé de cours à l'Université du Québec à Rimouski et ancien employé des chemins de fer belges. Or on a eu plusieurs preuves au fil des ans qu'ils font peu de cas des recommandations du Bureau de la sécurité des

transports, par exemple. " Pour lui, le problème ne se trouve donc pas tant dans les règlements eux-mêmes que dans leur application.

#### La CCSN rassure

En ce qui concerne le dossier du transport d'uranium enrichi, la Commission canadienne de la sûreté nucléaire (CCSN) fait valoir que les règles de sécurité qui entourent le processus sont extrêmement rigoureuses. On soutient que l'information concernant les parcours " sera diffusée aux personnes et autorités qui ont un besoin légitime de la connaître, comme les services de police et d'incendie ".

Dans une lettre publiée ce samedi dans Le Devoir, le président de la CCSN, Michael Binder, écrit que les craintes soulevées par le Regroupement pour la surveillance du nucléaire sont " grandement exagérées ", même s'il reconnaît que les " préoccupations et les peurs exprimées par les collectivités à l'égard du TMD sont valides ". M. Binder rappelle notamment que les " conteneurs homologués pour le transport de substances nucléaires ne sont en rien comparables à un wagon contenant du pétrole ".

N'empêche : selon Verdat Verter, professeur à la Faculté de management de l'Université McGill et membre du Centre interuniversitaire de recherche sur le transport (CIRRELT), il serait beaucoup plus rassurant pour tout le monde qu'Ottawa accepte de clarifier le processus qui sera suivi.

" Je ne comprends pas quelle urgence il y a à transporter l'UHE sous forme liquide, dit-il. Pourquoi ne pas faire une évaluation d'impact détaillée ?

Des experts pourraient répondre aux questions sur le degré de dangerosité. Et nous ferions ces transports en connaissant bien les risques. L'industrie du TMD est très sécuritaire, si l'on regarde les statistiques. Mais c'est une industrie où la moindre erreur est très coûteuse. " Transports Canada et sa direction du transport des marchandises dangereuses n'avaient pas donné suite en fin de journée vendredi à nos demandes d'information faites jeudi.

© 2013 *Le Devoir* ; CEDROM-SNi inc.

**PUBLI-C** news-20130810-LE-2013-08-10\_384819 - Date d'émission : 2013-08-10

*Ce certificat est émis à M. Vedat Verter à des fins de visualisation personnelle et temporaire.*

[Retour à la liste des articles](#)