

Source : <http://www.sortirdunucleaire.org/Deraillement-d-un-convoi-d-uranium>

Réseau Sortir du nucléaire > Le Réseau en action > Campagnes et mobilisations nationales > Transports nucléaires > Actualités > **Transports nucléaires : quand la sûreté déraile**

1er février 2013

Transports nucléaires : quand la sûreté déraile

Le lundi 21 janvier 2013 à 16h20, à St Rambert d'Albon (Drôme), un wagon transportant des conteneurs d'oxyde d'uranium a déraillé lors de la formation d'un convoi de matière radioactive. Il faisait partie d'un convoi de sept wagons d'oxyde d'uranium appauvri venant de Pierrelatte et à destination d'un site de stockage aux Pays-Bas.

Lors des opérations de redressement, deux mystérieux autres wagons ont été repérés sur les voies. Il s'agissait en fait de combustible usé, en provenance respectivement des centrales de Saint-Alban (Isère) et Tricastin (Drôme). Se trouvaient donc sur les voies au même moment trois convois nucléaires différents, alors même que Saint-Rambert n'est pas un triage ! De plus, cette gare ne possède ni Plan de Matières Dangereuses, ni cheminots formés à leur manipulation.

Ce déraillement a donc apporté la preuve que dans ce corridor ferroviaire traversé par de nombreux convois nucléaire, la sûreté n'est pas assurée. Le déraillement aurait aussi pu concerner un wagon de combustible usé, avec des conséquences bien plus lourdes...



Le lundi 21 janvier 2013 à 16h20, à St Rambert d'Albon (Drôme) sur la voie n°51, un wagon [1] transportant cinq conteneurs d'oxyde d'uranium [2] a déraillé lors de la formation d'un convoi de matière radioactive. Celui-ci faisait partie d'un convoi de sept wagons d'oxyde d'uranium appauvri venant de Pierrelatte et à destination de la COVRA (Centrale Opslag Voor Radioactief Afval), le site néerlandais de stockage de déchets radioactifs [3].

D'après les communications officielles, les pompiers ont été prévenus immédiatement et sont arrivés à 16h30. Ils ont mis en place un périmètre de sécurité de 5 m et n'auraient constaté aucune anomalie sur le wagon ni sur le chargement. Une inspection de personnel a également été réalisée, ainsi qu'une inspection des autres wagons transportant des matières radioactives. Les pompiers ont ensuite donné l'autorisation aux agents d'approcher le convoi.

L'opération de remise sur rail a eu lieu entre 21h10 à 01h56.

De nombreuses zones d'ombres demeurent sur cet accident, notamment sur l'activité des matières radioactives transportées, sur les conditions dans lesquelles s'est produit ce déraillement et celles dans lesquelles sont intervenues les cheminots, pompiers et personnels de sécurité.

Que s'est-il réellement passé le lundi 21 janvier en gare de St Rambert d'Albon ?

L'**association VIVRE** (Vivre Ici Vallée du Rhône Environnement) s'est rendue sur place dès qu'elle a été informée du déraillement. Voici son témoignage.

Ce que VIVRE a constaté :

« A 18 heures un membre de l'association VIVRE a informé du déraillement d'un wagon bâché chargé de produits radioactifs à 200 mètres au sud de la gare de St-Rambert. Nous nous sommes donc rendus à la gare et en ouvrant la porte de la salle d'attente d'accès aux quais, nous avons vu avec stupeur un wagon château de type castor juste devant nous, seul.



Tout le monde sait que ces wagons transportent des déchets radioactifs et qu'il ne vaut mieux pas les approcher (ils sont censés émettre moins de 2 millisieverts par heure (2 mSv/h) au contact de l'emballage et 0,1 mSv/h à deux mètres de la paroi.

Il n'y avait heureusement personne sur les quais, seulement une personne de la SNCF un peu plus loin. Nous n'avions malheureusement pas de radia-mètre avec nous à ce moment-là.

Nous nous sommes rendu sur les lieux du "déraillement" à 200 mètres au sud de la gare, et nous avons constaté un important périmètre de sécurité et la présence de la gendarmerie, de pompiers et du service de sécurité de la SNCF.

Les VIRT (véhicule d'intervention risques technologiques) 26.1 de Valence et VIRT 26.2 de Romans sont intervenus, ainsi que les pompiers de St-Rambert.

Nous avons demandé des informations, que nous avons obtenues : le wagon a fait un bi-voie au moment d'une manœuvre et transportait des fûts métalliques contenant du béton et des déchets que l'on nous a dit "faiblement radioactifs".

Nous avons alors informé l'agent de sécurité de la SNCF de la présence qui nous semblait

anormale d'un wagon "castor" sur le premier quai, face à la porte d'entrée de la salle d'attente des voyageurs.

▶ Vers 19 heures nous sommes revenus en gare et avons constaté que le "castor" avait été déplacé d'une vingtaine de mètres (il n'était plus en face de la salle d'attente) mais était accolé à un autre wagon "castor" pas tout à fait du même type (sans ailettes).

▶ Lorsque un peu avant 20 heures nous sommes revenus avec un compteur de type Radex, ces deux wagons châteaux avaient disparu de notre vue. Ils ont été déplacés et n'étaient plus visibles depuis l'extérieur de la zone. Nous n'avons donc pu y accéder pour mesurer le rayonnement à proximité.

▶ Sur le lieu du "déraillement" à 20 heures, deux véhicules de gendarmerie restaient sur place "pour geler le site" ainsi qu'un véhicule SNCF d'assistance et de secours pour remettre le wagon bâché sur rail. Nous n'avons pu voir si les agents SNCF étaient équipés de dosimètres et/ou protections. Le wagon bâché de déchets "faiblement radioactifs" sur lequel ils intervenaient étant inaccessible pour nous, c'est à environ 30 mètres de distance que nous avons mesuré au Radex 0.27 $\mu\text{S}/\text{h}$ alors que le bruit de fond à St-Rambert est 0.10, c'est-à-dire une radioactivité presque trois fois au-dessus de la normale. Nous avons alors informé les gendarmes de ce fait qui nous ont répondu que les pompiers étaient intervenus préalablement et qu'ils avaient laissé libre l'accès au wagon en bi-voie. »

St-Rambert : une plaque tournante des matières radioactives

Grâce aux observations de l'association Vivre, nous avons pu constater que deux wagons CASTOR, chargés de combustibles usés, donc hautement radioactifs, étaient présents en gare ce soir là. L'un venait de la centrale de Tricastin, l'autre de la centrale de St-Alban. Sans leur présence ce soir là, personne n'en aurait été informé, puisque la SNCF et AREVA s'étaient bien gardés de communiquer sur leur existence.

Contactée par l'AFP le mardi soir suivant l'accident, suite aux informations publiées par Vivre, Areva a confirmé qu'il y avait bien eu deux wagons de combustibles usés dans cette gare de triage mais qu'à aucun moment ces wagons n'ont été concernés par le dysfonctionnement mécanique rencontré sur le wagon qui a déraillé.

Ces affirmations ont ensuite été confirmées par la SNCF lors d'un Conseil National d'Hygiène, Sécurité et des Conditions de Travail (CNHSCT) exceptionnel qui a eu lieu le jeudi 24 janvier.

Sous prétexte que ces deux conteneurs CASTOR ne faisaient pas parti du convoi qui a déraillé, aucune mesure n'a été réalisée. Pourtant ces wagons contenaient des matières hautement radioactives et les cheminots et membres des équipes de secours sont intervenus à proximité.

Ce déraillement d'un convoi d'uranium nous a permis de constater que la gare de St-Rambert accueillait et voyait transiter très régulièrement des convois de matières radioactives en tout genre, sans que personne n'en soit informé. Cette gare est en fait une plaque tournante du trafic de l'industrie nucléaire

Surtout, des questions se posent quant au statut de cette gare. Comme il ne s'agit pas officiellement d'un triage, aucun plan relatif aux matières dangereuses n'est mis en place. Les cheminots ne sont ni

informés sur la dangerosité des convois de matières nucléaires, ni formés à intervenir sur ces trains très spéciaux.

Comment a été géré l'accident ?

Lors de l'opération de contrôle, des mesures ont été effectuées par les pompiers. Suite à ces mesures, les équipes de relevage de la SNCF ont été autorisées à intervenir sur le convoi pour procéder à une remise sur rail. Mais de nombreuses questions demeurent.

Questions :

- Quel type de mesure ont été réalisées et avec quel matériel ?
- Les pompiers étaient-ils formés à la radioprotection ?
- Étaient-ils informés de la nature exacte du convoi ? Quelle était-elle (Uranium de retraitement ou uranium naturel ?) ?
- Les agents sncf et de sécurité qui sont intervenus étaient-ils protégés ? Étaient-ils équipés d'appareil de mesure ?
- Un suivi et un contrôle a-t-il ou va-t-il être réalisé sur les agents exposés ?

Sur le plan de la protection du public, là aussi le flou demeure.

Questions :

- Dans ce genre de situation accidentelle, qui est censé s'occuper de quoi ?
 - Qui intervient réellement ?
 - Qui informe les riverains ?
 - Qui a la responsabilité en cas d'accident et qui organise, le cas échéant, l'évacuation ?
-

Transports de matières radioactives : quand la sûreté déraile

Ce type de problèmes et incidents se multiplient ces derniers temps et la sûreté des transports de matières radioactives ne fait que se dégrader.

Ainsi, le 27 décembre 2011, on a mesuré sur un convoi de combustible usé expédié par la centrale nucléaire du Blayais, à 2 mètres de la surface du véhicule, un débit de dose supérieur au niveau réglementaire. [Le Réseau "Sortir du nucléaire" a porté plainte à ce sujet.](#)

Autre exemple datant de cet été : le système d'alerte interne à la SNCF a cessé de fonctionner pendant plusieurs semaines. Plusieurs convois chargés de matières nucléaires ont alors voyagé et transité sur des voies de chemin de fer et de nombreuses gares, sans aucun statut particulier et sans qu'aucun cheminot ne connaisse leur existence.

Notes

[1] Wagon n° 31 87 355 0129/4, transportant 5 DVD 70 d'U308 appauvri, catégorie III sous référence EOT T0053 (DAE soumise à information n° 0313)

[2] Officiellement, le convoi transportait de l'oxyde d'uranium (U308) en provenance du site de Pierrelatte et à destination du site de la COVRA aux Pays-Bas. La firme néerlandaise Urenco

enrichit de l'uranium, naturel ou issu du retraitement. Il en résulte un sous-produit, l'uranium appauvri, qui est envoyé en France, sur le site de Pierrelatte afin d'y être transformé en Oxyde d'uranium (U3O8), forme métallique utilisé principalement pour le stockage car beaucoup plus stable. Cet oxyde d'uranium (U3O8) est disposé dans des conteneurs métalliques de 3,2 m3 avec bouclier antiradiation en béton puis part ensuite aux Pays-Bas sur la site de COVRA pour y être entreposé.

Aux Pays-Bas cet uranium appauvri est considéré à juste titre comme un déchet et est donc transféré vers un site d'entreposage de déchets. En revanche, il est considéré en France comme une matière valorisable et ne rentre donc pas dans la classification des déchets. Dans la pratique, pourtant les quantités d'U3O8 sans utilisation ne cessent de croître.

[3] <http://www.openstreetmap.org/?lat=51.440647&lon=3.711193&zoom=18&layers=M>