

Source : <https://www.sortirdunucleaire.org/Informations-sur-le-convoi>

Réseau Sortir du nucléaire > Le Réseau
en action > Campagnes et mobilisations nationales > Archives campagnes > Transports nucléaires > Archives suivi des transports >
Transport La Hague-Gorleben novembre 2011 > **Informations sur le convoi**

7 novembre 2011

Informations sur le convoi

Véritable Tchernobyl roulant, il expose à nouveau les citoyens et les travailleurs SNCF à la menace d'un convoi nucléaire à haut risque.

Informations générales

Le convoi sera composé de 11 conteneurs de type TN 85, également appelés CASTOR (CAsk for Storage and Transport Of Radioactive material). Ils contiendront des déchets vitrifiés, déchets radioactifs de très haute activité (HA).

Ils seront d'abord acheminés par la route de l'usine AREVA de La Hague au terminal ferroviaire de Valognes, distant d'une trentaine de km. Cet acheminement devait être effectué entre le 18 et le 23 novembre, mais les containers ont été acheminés dès cette semaine, à partir du lundi 14 vers Valognes. La présence du Camp de Valognes y serait-elle pour quelque chose ?

Les déchets quitteront ensuite Valognes par le rail, pour rejoindre le terminal ferroviaire de Dannenberg en Allemagne, un dangereux périple de près de 2000km.

Là, ils seront à nouveau chargés sur des camions pour parcourir les derniers kilomètres qui les séparent de leur destination finale : le centre de stockage temporaire de Gorleben.

Il s'agit du dernier retour de déchets vitrifiés de très haute activité à destination de l'Allemagne. S'en suivra une série de retours de déchets dits "de moyenne activité" (MA).



Infographie liberation.fr

De quoi sera composé ce train ?

Ce train sera composé de 2 locomotives diesel et de trois voitures voyageurs pour les deux compagnies de CRS qui l'accompagneront. Il transportera **11 wagons de déchets vitrifiés** allemands, qui contiendront un total de **301 conteneurs** : 10 colis de 28 conteneurs, 1 colis de 21

conteneurs et 7 conteneurs factices. Chaque colis pèse 116,5 tonnes pour environ **14 tonnes de déchets vitrifiés transportés**.

La longueur totale du convoi sera de 450 mètres et son tonnage s'élèvera à 2000 tonnes.

Une personne des forces de l'ordre devrait être présente en cabine au côté du conducteur. Mais contrairement à ce dernier, elle sera relevée très régulièrement.

Ce transport devrait être suivi en permanence par deux hélicoptères.

Quelle sera la radioactivité de ce convoi ?

L'activité en moyenne des colis est de 341,5 PBq. L'activité globale de ces déchets vitrifiés sera de **3756 PBq, soit l'équivalent de plusieurs fois la radioactivité totale libérée lors des catastrophes de Tchernobyl et de Fukushima** [i]. Eparpillée dans l'environnement, la radio-toxicité potentielle [ii] de ce convoi suffirait à empoisonner l'ensemble de l'espèce humaine [iii].

Pourquoi ce transport ?

L'électricité issue des réacteurs nucléaires est produite par un procédé de fission de l'uranium 235. Cette production génère un volume considérable de déchets nucléaires dont l'industrie ne sait et n'a jamais su quoi faire.

En 1965 une usine de retraitement du combustible irradié a été ouverte à La Hague, dans la Manche.

Pendant des années de nombreux pays, dont l'Allemagne ont envoyé les déchets issus de leurs réacteurs nucléaires à l'usine AREVA de La Hague, afin qu'ils soient "retraités". Alors qu'il y a quelques années l'usine de La Hague avait de nombreux clients (Japon, Suisse, Australie, Suède, etc.), la plupart d'entre eux ont aujourd'hui décidé de stopper leurs envois.

Une fois les opérations de "retraitement" et de conditionnement des colis effectuées, ces déchets retournent, sous différentes formes, dans les pays qui les ont produits.

Quelques informations concernant la coopération franco-allemande sur le retraitement de combustibles irradiés

Le dernier accord sur la coopération franco-allemande sur le retraitement de combustibles irradiés issus de centrales nucléaires allemandes à l'usine française de retraitement de La Hague a été conclu 25 avril 1990 entre les gouvernements allemand et français.

Le retour de ces déchets allemands a été autorisé par un décret (le Décret n° 2008-1369 du 19 décembre 2008 portant publication de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif au transport de colis de déchets radioactifs provenant du retraitement de combustibles irradiés, signées à Paris les 20 et 28 octobre 2008).

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000019962441>

Les déchets vitrifiés, qu'est-ce que c'est ?

Le retraitement consiste à séparer les différents radioéléments contenus dans le combustible utilisé :
95 à 96% d'URT (Uranium de retraitement)

1 à 2% de plutonium

3 à 4% de déchets de très haute activité radioactive (produits de fission et actinides mineurs)

Suite à ces opérations de séparation, ces 3 à 4% de déchets de très haute activité, les éléments les

plus radioactifs, sont fondus dans du verre. C'est ce qu'on appelle les déchets vitrifiés.

Comment sont conditionnés ces déchets ?

Ces déchets vitrifiés sont ensuite déposés dans des conteneurs spéciaux d'environ 500 litres appelés Canisters. Ceux-ci sont ensuite déposés dans des très gros containers d'environ 110 tonnes appelés CASTOR (CAsk for Storage and Transport Of Radioactive material). Chaque Castor contient 28 canisters.

Où vont-ils aller ?

Les CASTOR sont ensuite envoyés dans un centre de stockage temporaire, à Gorleben, en Allemagne. C'est un simple hangar de dépôt qui sert de centre d'entreposage intermédiaire. L'industrie allemande souhaiterait que ces déchets soient ensuite stockés à 500 mètres de profondeur et de manière définitive, dans un centre de stockage creusé dans un gisement de sel sous le site de Gorleben. Mais la population allemande résiste depuis les années 1970 contre ce projet.

De Bure à Gorleben : Enfouir les déchets, une bien mauvaise idée

Enfouir les déchets nucléaires en profondeur c'est prendre le risque de contaminer des territoires entiers pour des dizaines de milliers d'années.

En Allemagne, le site de Gorleben a été choisi plus pour des raisons politiques que pour des raisons géologiques : faible densité de population, structure économique désavantagée, électorat conservateur et position géopolitique avantageuse : Gorleben se trouve sur l'Elbe, à la frontière avec l'ancienne Allemagne de l'Est.

Le type de sous-sol du site est pourtant totalement incompatible avec l'enfouissement des déchets nucléaires - il n'y a de toute façon pas de sous-sol adapté puisqu'on ne peut ni prévoir ni contrôler les réactions de la roche et l'infiltration de l'eau, une fois les déchets entreposés.

L'exemple de la mine de sel de Asse devrait suffire à dissuader les "gestionnaires" de ces déchets. Des milliers de fûts de déchets dits faiblement et moyennement radioactifs y ont été enfouis - officiellement à titre expérimental - dans les années 60-70. A l'époque, les autorités se voulaient rassurantes. Mais aujourd'hui, la mine prend l'eau et s'effondre, contaminant ainsi de manière irréversible les nappes d'eau souterraines.

En France à Bure, l'ANDRA (Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs) cherche elle aussi à implanter un centre d'enfouissement. Bure est un petit village de 92 habitants à la limite des départements de la Meuse et de la Haute-Marne. L'État a ciblé ce secteur en 1994 pour y implanter à 500 mètres de profondeur un "laboratoire de recherches scientifiques souterrain". Sous le terme de "laboratoire" se cache une autre réalité : l'enfouissement programmé des déchets nucléaires. Ce projet appelé CIGEO (Centre Industriel de Stockage géologique) doit être mis en œuvre par l'ANDRA en 2017 et comprendra :

▶ Un site d'enfouissement à 500 m sous terre d'une surface de 15 km² et devant accueillir à terme 8800 m³ de déchets HAVL (Haute Activité à Vie Longue) et 70000 m³ de déchets MAVL (Moyenne Activité à Vie Longue).

▶ Un site de 70 ha nucléarisés en surface constitué d'une zone de stockage intermédiaire dite "zone tampon" qui accueillera les déchets le temps nécessaire à ce que leur température diminue suffisamment pour être manipulés.

▶ Une usine de reconditionnement afin de compacter les déchets pour que ceux-ci prennent moins de place et que leur format soit compatible avec le mode de stockage définitif à 500 m sous terre.

Localement, des associations et militants résistent contre ce projet :

- ▶ Bure Stop <https://burestop.free.fr/spip/>
- ▶ Bure Zone Libre (55) <https://burezoneblog.over-blog.com/>
- ▶ Bure zone libre gère la Maison de la Résistance contre la poubelle nucléaire de Bure, via une SCI dont BZL détient 60% des parts et le réseau "Sortir du Nucléaire" 40%. Bure Zone Libre est une association antinucléaire spécifiquement axée sur l'opposition à l'enfouissement des déchets nucléaires mais assure également son soutien à de nombreuses luttes nationales et internationales. Au-delà des moyens d'action classiques de toute association souhaitant diffuser de l'information, nous disposons donc d'un outil particulièrement précieux qu'est la Maison de Résistance à la poubelle nucléaire.
- ▶ CACENDR (Collectif d'Action Contre l'Enfouissement des Déchets Radioactifs) (54) <https://cacendr.over-blog.com/>
- ▶ CEDRA (Collectif contre l'Enfouissement des Déchets Radioactifs) (52) <https://burestop.free.fr/spip/spip.php?rubrique60>
- ▶ EODRA (Association des élus opposés à l'enfouissement des déchets radioactifs) <https://www.stopbure.com/>
- ▶ Les Habitants Vigilants <https://habitantsvigilants.wordpress.com/>
- ▶ QV (Qualité de vie à Ville sur Terre) (52) <https://www.villesurterre.com/index.php>

Un transport absurde et dangereux

Non seulement le traitement à l'usine de La Hague ne diminue pas la radioactivité des déchets, mais il augmente leur volume. Cette activité est également extrêmement polluante et contamine l'eau et l'environnement. De plus, les wagons spéciaux restent irradiés pleins ou vides et il est fortement déconseillé de s'en approcher ou d'intervenir sur le train. En outre, transporter ces déchets est extrêmement risqué : les déchets vitrifiés transportés dans les conteneurs étant très hautement radioactifs, les conséquences d'un accident pourraient être gravissimes.

Des protections insuffisantes pour transporter les déchets extrêmement radioactifs

Les colis de déchets radioactifs vont être transportés dans des emballages blindés (les castors HAW 28 M) mais les exigences de sûreté de ce transport imposées par l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA) sont notoirement insuffisantes pour résister aux hypothèses d'accidents et d'attaques les plus graves. [iv].

Ainsi un déraillement du convoi radioactif dans un tunnel à deux voies, suivi d'une collision par un train chargé de matières inflammables qui prendrait feu, pourrait conduire à la dispersion des déchets radioactifs [v]. Un feu d'hydrocarbures atteint près de 1 200°C en une vingtaine de minutes ; dans un tunnel, il peut monter jusqu'à 1 600°C et durer des heures. Or l'emballage des déchets vitrifiés est conçu pour résister à un feu de 800°C pendant 30 minutes.

De même les emballages ne résisteraient pas à certaines attaques terroristes ou à un crash d'avion de ligne.

Enfin, ce convoi doit s'arrêter plusieurs fois sur des triages dont l'état des voies de service est l'occasion de nombreux déraillements. Ce convoi dépassera les 2000 tonnes et un écartement de voie n'est pas à exclure.

Loin de vouloir être alarmistes, nous pensons que ces hypothèses doivent être envisagées puisque pas moins de 5 % des accidents sont plus graves que les scénarios envisagés et que la catastrophe de Fukushima a démontré que l'impensable pouvait arriver.

Des agents SNCF dangereusement exposés

Une fois de plus, sur ce convoi, ni les conducteurs, ni les agents de manœuvre ne seront équipés de dosimètres individuels, contrairement aux forces de police présentes dans le train. Avec ce transport très hautement radioactif compris dans les 500 trains de déchets radioactifs qui traversent la France chaque année, les cheminots sont réellement exposés et pour certains peuvent dépasser la dose limite annuelle d'exposition.

Dans la continuité de son travail pour la protection des agents et des usagers en contact direct ou indirect avec ces convois, SUD-RAIL appelle tous les Comités d'Hygiène et de Sécurité SNCF concernés à se mobiliser et à déposer des droits d'alerte sur le passage de ce convoi. Les CHSCT extraordinaires qui suivront seront l'occasion de mettre les carences de l'entreprise en évidence autant au niveau de l'évaluation des risques, de la formation, de la protection et du suivi médical des agents.

La Fédération SUD-Rail a demandé l'autorisation de faire des mesures de radioactivités par un laboratoire indépendant sur ce convoi : aucune réponse à ce jour. Depuis que le Réseau "Sortir du nucléaire" et SUD-RAIL sont parvenus à réaliser des mesures sur le précédent convoi hollandais sur le site du Bourget (80 fois la radioactivité naturelle), la direction de la SNCF a peur des résultats que nous pourrions relever. C'est un scandale et il n'est plus concevable que la SNCF se contente de faire confiance au chargeur AREVA pour ces convois.

Tant que la SNCF ne fera pas une réelle évaluation des risques, le syndicat SUD-Rail appellera tous les agents pouvant intervenir sur ce train à exercer leur droit de retrait.

Un transport sans assurance réelle

Si la radioactivité de ce transport se dispersait à cause d'un accident ou d'un attentat, Areva serait quasiment déchargée de toute responsabilité. La responsabilité financière maximale d'Areva est limitée à 22,9 millions d'euros [vi]. Qui peut croire qu'un accident impliquant une telle radioactivité coûterait aussi peu ? Ce transport roulera donc quasiment sans assurance réelle.

Un transport tenu secret au mépris des élus, des cheminots et de la population

Malgré les risques insensés de ce transport, la population n'est pas informée du passage de ce train. Comme à leur habitude, les autorités et l'industrie nucléaire ont fait le choix du secret et de l'opacité, tenant les élus, les cheminots et les riverains dans l'ignorance la plus totale.

Il n'existe pas de "solution" pour la gestion des déchets radioactifs : l'unique issue de raison est de cesser au plus vite leur production en sortant du nucléaire.

[i] En effet, selon une étude du ministère de l'Énergie des États-Unis, la radioactivité émise lors de l'accident de Tchernobyl représente 1900 péta becquerels. Health and environmental consequences

of the Chernobyl nuclear power plant accident, U.S. Department of Energy, 1987.

[ii] La radio-toxicité est la toxicité radioactive que peut subir un organisme exposé à des éléments radioactifs par ingestion ou inhalation.

[iii] La toxicité radioactive des déchets nucléaires vitrifiés est mesurée en sievert et peut être rapportée à la production électrique du combustible utilisé. Les déchets radioactifs vitrifiés représentent ainsi des dizaines de milliards de sieverts par gigawatt électrique par an (Sv/GWe.an) à leur sortie des usines de La Hague.

[iv] En savoir plus sur les exigences réglementaires de sûreté pour ce transport :

<https://asn.fr/index.php/Les-activites-controlees-par-l-ASN/Transports-de-matieres-radioactives/Les-colis2/Caracteristiques-des-differents-types-de-colis>

[v] Etude Wise Paris 2002, p.42-46, Les transports de l'industrie du plutonium en France.

<https://www.wise-paris.org/francais/rapports/transportpu/030219TransPuRapport.pdf>

[vi] Ce régime est défini par la convention de Paris du 29 juillet 1960 modifiée, sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et la convention complémentaire de Bruxelles du 31 janvier 1963 modifiée. Ces conventions ont ensuite été introduites dans les différents droits nationaux des pays signataires (en France, la loi n° 68-943 du 30 octobre 1968 modifiée, en Allemagne, la loi du 23 décembre 1959 modifiée).