Réseau
Sortir du nucléaire

Réseau "Sortir du nucléaire"
9 rue Dumenge - 69317 Lyon
Tél : 04 78 28 29 22 Fax : 04 72 07 70 04
www.sortirdunucleaire.org

Fédération de plus de 930 associations et 60 000 personnes, agrée pour la protection de l'environnement

Source : https://www.sortirdunucleaire.org/Intro,28220

25 avril 2013

Transports

Les installations nucléaires étant disséminées sur tout le territoire, l'industrie de l'uranium génère chaque jour des transports dangereux. De l'extraction du minerai jusqu'aux installations de stockage, l'uranium va suivre un long et dangereux périple, dans le plus grand secret.

Le long périple de l'uranium

Des substances radioactives circulent en permanence dans l'Hexagone : chaque année, des centaines de milliers de colis radioactifs sillonnent la France, par voies ferroviaires, fluviales ou routières.

Avant d'être utilisé dans les réacteurs, l'uranium va être transporté d'une usine à l'autre.

Au sortir de la mine, il est tout d'abord transporté par camion jusqu'aux ports pour être chargé dans des bateaux et rejoindre les ports français. De là, il est acheminé par train vers l'usine Comurhex Malvési près de Narbonne. Il rejoint ensuite, par camion, le site du Tricastin dans la Drôme, pour

finalement être envoyé à l'usine FBFC à Romans-sur-Isère.

A chacune des ces étapes, l'industrie nucléaire produit des déchets. Certains restent sur place mais d'autres sont transportés vers des centres de stockage.

Une fois conditionné, le combustible nucléaire est envoyé vers les 19 centrales nucléaires françaises, le plus souvent par train dans des conteneurs appelés CASTOR (Cask for storage and transport of radioactive material).

Après utilisation dans les réacteurs, le combustible usé est expédié par le rail à l'usine de "retraitement" de La Hague (Manche). C'est également le cas de certains déchets étrangers. Après "retraitement", certains déchets restent sur place (les déchets vitrifiés français et une partie du plutonium). Les déchets traités et vitrifiés étrangers, eux, sont renvoyés dans les pays qui les ont produit. Enfin, l'uranium issu du retraitement (URT) reprend lui aussi la route, ainsi qu'une partie du plutonium. Chaque semaine, des convois de cette substance extrêmement toxique traversent la France, partant de La Hague pour rejoindre l'installation MELOX, dans le Gard. Là-bas, elle entrera dans la composition du combustible MOX.

Des transports dangereux

Lors de ces va-et-vient radioactifs, ni la sécurité de la population ni la protection de l'environnement ne sont garanties. De nombreux problèmes ont déjà été enregistrés sur ces transports. Ainsi, en janvier 2013, un convoi d'uranium appauvri et de combustible usé a déraillé à Saint-Rambert, dans la Drôme, alors que le personnel SNCF de cette gare n'est pas formé à intervenir sur ces convois, ni informé des risque.

Ces convois sont plus ou moins radioactifs et ceux qui posent le plus problème sont les convois de combustibles usés.

Hautement radioactifs, ils émettent des rayonnements importants malgré le blindage des CASTOR. Les tests effectués sur ces conteneurs ne sont d'ailleurs absolument pas satisfaisants, de nombreuses configurations n'ayant jamais été étudiées : collision avec un transport d'hydrocarbure, chute d'un pont sur une surface non plane, naufrage en haute mer... Ces scénarios extrêmes ne sont pourtant pas improbables.

Par ailleurs, c'est Areva elle-même qui procède à l'inspection de ses conteneurs. Comment assurer la sécurité avec un tel amalgame entre contrôleurs et contrôlés ?
En outre, les tests concernent seulement les conteneurs, et non pas les voies empruntées, ce qui suggère que tous les moyens de transports et toutes les routes peuvent être empruntées... même les moins sûrs.

Transports radioactifs : le culte du secret

Officiellement, la politique de gestion des matières et des déchets radioactifs s'établit selon un plan de « mesures de transparence et de démocratie »... _Pourtant, les itinéraires de ces déchets sont gardés secret, à l'instar du convoi de combustible MOX envoyé vers le Japon le mardi 16 avril 2013, qui a été classé « secret défense » par Areva. La multinationale française justifie cette opacité par la prévention du risque terroriste.

En matière de transport nucléaire, ni les élus locaux ni les citoyens ne sont informés. Alors qu'en Allemagne, les agents assurant la sécurité des convois ont l'interdiction de s'approcher à moins de sept mètres des CASTOR, aucune mesure officielle n'est prise en ce sens en France. Lorsqu'un train de déchets traverse une gare, les cheminots sont exposés aux radiations... tout comme les usagers.

Et si cette opacité était motivée par une volonté du gouvernement et d'Areva de se

protéger non des terroristes, mais plutôt des militants ?

Tous ces transports, nous comptons bien les surveiller ! Bientôt plus d’infos pour agir à nos côtés !