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/Des-convois-radioactifs-a%CC%80-nos-portes

30 octobre 2020

Des convois radioactifs à nos portes ?

Petit guide d'information sur l'impact de l'enfouissement des déchets nucléaires à Bure/Saudron

Avec le projet de mégapoubelle nucléaire Cigéo à Bure dans la Meuse, l'Andra et SNCF Réseau prévoient de remettre en service et de créer des nouvelles voies de chemin de fer, afin d'y transporter par train les milliers de tonnes de déchets radioactifs que le sous-sol local est sensé contenir si nous ne parvenons pas à stopper ce projet fou.

Exposition des populations à la radioactivité, risques d'accidents graves, absence d'information de la part des autorités et instauration d'une surveillance accrue : voilà la réalité du trafic des déchets radioactifs.

Quelles sont les prochaines étapes de ces travaux ? De quoi s'agit-il exactement ? Quels sont mes droits face à l'Andra ? Quels sont les risques des transports de déchets radioactifs ? Comment m'opposer à cette étape des travaux ? Ce petit guide pratique - d'abord destiné aux riverain.es - te permettra d'y voir plus clair sur un projet démentiel et les façons de s'y opposer, localement et nationalement.

Télécharger le guide

Ligne 027000 - Velaines

Des convois radioactifs à nos portes ?

Petit guide d'information sur l'impact de l'enfouissement des déchets nucléaires à Bure/Saudron

Cigéo, c'est quoi ?

Mené depuis 1994 par l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs (Andra), le Centre industriel de stockage géologique (Cigéo) est un projet d'enfouissement de déchets nucléaires, entre Bure et Saudron, à la limite des deux départements de Meuse et de Haute-Marne.

Les déchets radioactifs sont des substances essentiellement issues de l'industrie nucléaire et qui émettent de la radioactivité. Comme leur nom l'indique, ils ne peuvent plus être utilisés pour quoique ce soit, mais demeureront radioactifs – et donc dangereux – pendant des centaines, des milliers, voire des millions d'années. Ce sont les déchets de haute activité à vie longue (HA-VL) à vie longue (MA à Cigéo.

Ces deux catégo chets les plus r plus nocifs. 85 seraient stockés fondeur dans 3 ries et d'alvéoles que 3% du volu sont responsabl la radioactivité issus des centra

Contrairement à ce qui est parfois entendu, le

Les déchets nucléaires voyagent à bord de conteneurs joliment nommés "castors".

Pourquoi tant d'inquiétudes ?

L'Andra compte sur le sous-sol pour retenir le plus longtemps possible une dangereuse radioactivité qui remontera inévitablement un jour à la surface. Est-ce cela une solution responsable ? C'est la raison pour laquelle ce projet d'enfouissement cristallise depuis les années 1980 de nombreuses oppositions citoyennes. Des experts scientifiques dénoncent de multiples inconnues, tels risques d'explosions et d'incendies sous terre, instabilité du sous-sol, inadaptation de la nature de la roche (argile), perte de la mémoire du site, etc. Sans compter les impacts socio-économiques négatifs pour notre territoire arbitrairement désigné pour accueillir les pires produits d'une filière industrielle... qui n'avait rien prévu pour gérer ses déchets au démarrage.

Le transport de ces déchets atomiques apporterait aussi son lot de risques. Hélas, les promoteurs de Cigéo délivrent une information trop imprécise à notre sens sur ce sujet.

Le feu vert à Cigéo impliquerait le transit (par voie ferrée et sur les routes) de 85 000 m^3 de déchets d'une toxicité radioactive et chimique supérieure à n'importe quel autre matériau industriel produit à ce jour. Avec quel impact réel et non dit ?

Des transports à hauts risques

Les problèmes que font peser les transports de matières radioactives sur les populations ne se limitent pas aux seules nuisances sonores et visuelles.

Exposition régulière des populations à la radioactivité, risques d'accidents graves, de pollutions chimiques et radioactives, absence d'information de la part des autorités et instauration d'une surveillance accrue : voilà la réalité du trafic des déchets radioactifs.

Principaux risques liés aux transports de déchets radioactifs :

- **Irradiation** : exposition des personnes à la radioactivité.
- **Contamination** : interne en cas d'inhalation ou d'ingestion de particules radioactives, externe en cas de dépôt de ces particules sur la peau ou l'environnement.
- Démarrage d'une **réaction en chaîne** non contrôlée, sur le même principe qu'une bombe atomique : peut conduire à une explosion nucléaire, avec libération massive de radioactivité.

Le saviez-vous ?

Alors que la réglementation générale limite l'exposition autorisée par personne et par an à 1 mSv (millisivert), celle des transports contrevient à ce principe en permettant des expositions allant jusqu'à 2 mSv par heure au contact des matières transportées. En d'autres termes, il suffit de rester une demi-heure à côté d'un véhicule transportant des matières fortement radioactives pour atteindre la dose annuelle de rayonnement autorisée.

« Un accident de transport pouvant avoir lieu n'importe où sur le territoire, il est vraisemblable que les premiers services de secours arrivant sur les lieux n'aient pas de formation spécifique au risque radiologique et que la population à proximité ne soit pas sensibilisée à ce risque. »

(Autorité de sûreté nucléaire : Le transport des substances radioactives en France, Principes de sûreté - La gestion des situations d'urgence - juin 2017 - www.asn.fr)

Une population (sur)exposée, même sans accident

Tout transport de matières radioactives constitue en lui-même une menace puisqu'il expose le public à la radioactivité, malgré la prétendue étanchéité des emballages et conditionnements.

Cette exposition dépend du type de matière transportée, de la distance et du temps passé près de la source : plus on est longtemps et proche de la source, plus on est exposé et plus les risques pour la santé augmentent. Ainsi, des scènes aussi banales qu'un camion garé sur une aire d'autoroute ou un train stationné sur un quai de gare peuvent dès lors constituer autant de menaces pour les riverains à proximité des voies ferrées, les usagers et les travailleurs (cheminots notamment) qui fréquentent régulièrement ces endroits.

Aucune évaluation de l'exposition du public n'est effectuée par les autorités (que ce soit les administrations ou les exploitants d'installations nucléaires), alors même que « *les transports de substances radioactives bénéficient d'autorisations beaucoup moins restrictives que le droit commun* », comme le souligne la Criirad (Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité).

Quelles traces au juste laisserait un tel trafic, routier et ferroviaire sur les territoires traversés chaque semaine et plus particulièrement sur le nôtre ?

<< Il est inadmissible et irresponsable qu'un train chargé de déchets radioactifs circule sur les voies ferroviaires empruntées chaque jour par des dizaines de milliers de voyageurs. >>

Une sénatrice de Seine-Saint-Denis (2017)

Des risques d'accidents graves

Dans le cas des transports induits par le projet Cigéo, un accident pourrait rapidement avoir des répercussions dramatiques, notamment en terme de contamination de l'environnement et des personnes. En effet les transports de déchets vitrifiés font partis des transports les plus risqués au regard de la dangerosité des matières transportées.

Si des normes existent pour encadrer ces transports, elles apparaissent largement insuffisantes et semblent relever davantage d'une stratégie de communication que d'une prise en compte réelle des risques qui pèsent sur la population. La réglementation des transports de substances radioactives prévoit effectivement un certain nombre de tests.
Mais de nombreuses configurations n'ont jamais été étudiées : collision avec un transport d'hydrocarbures, incendie à haute température, chute d'un pont sur une surface non-plane, naufrage en haute mer, etc. Ces scénarios extrêmes ne sont pourtant pas improbables.

Les tests effectués sur les conteneurs et emballages pour garantir leur robustesse en cas d'accident ne sont absolument pas suffisants.
On pourrait pointer la faiblesse de l'épreuve de chute de 9 mètres en faisant la liste exhaustive de tous les ponts régulièrement traversés par des convois radioactifs, et ils sont nombreux.

De même, une épreuve d'incendie de 800°C pendant 30 minutes est officiellement réalisée. Une protection bien dérisoire, quand on sait qu'un incendie de véhicule dans un tunnel peut monter jusqu'à 3 000°C, selon le syndicat SUD-Rail. Lors de l'accident du tunnel du Mont Blanc, en 1999, la température a par exemple atteint les 1 000 °C pendant plusieurs heures.

Vous en aviez entendu parler ?

En 2011, le train de plus radioactif de tous les temps, surnommé Le "Train d'enfer", a traversé la France et l'Allemagne. A son bord, onze conteneurs CASTOR de déchets hautement radioactifs : aucun transport cumulant en une seule fois autant de radioactivité n'aura jamais été réalisé ! Si Cigéo est autorisé, ce type de transport passerait à nos fenêtres toutes les semaines...

BON À SAVOIR : *En plus de l'étiquette d'un trèfle radioactif noir sur fond jaune, un camion ou un train qui transporte des matières nucléaires comporte un panneau rectangulaire orange fluo, tantôt vierge, tantôt composé du nombre 70 sur sa moitié supérieure.*

Une dangereuse culture du secret

Le manque de communication sur la prévention des risques liés aux transports de substances radioactives est indissociable d'un trait caractéristique de l'industrie nucléaire dans son ensemble : l'opacité et la culture du secret. La population n'est informée ni de l'existence ni de l'itinéraire de convois qui pourtant la mettent en danger.

Les lieux et horaires de passage des trains de déchets sont gardés secrets

Très concrètement, en France, seules les préfectures doivent être avisées du passage de transports de matières dangereuses sur le territoire où leur autorité s'exerce. Même les maires des communes concernées – qui sont dans l'obligation d'assurer la santé et la sécurité de leur population, et devront réagir vite en cas d'accident – sont maintenus dans l'ignorance la plus totale. En Belgique pourtant, les bourgmestres sont prévenus en amont du passage de ce type de convois sur le territoire de leurs communes. En Allemagne, un élu peut adresser une demande au gouvernement d'un Land pour connaître le nombre et la nature des convois nucléaires qui traversent le territoire.

La sensibilisation et la formation des riverains, usagers et travailleurs fait cruellement défaut

C'est particulièrement le cas pour les cheminots, qui côtoient régulièrement des transports radioactifs, sans être formés ni équipés outre mesure. Et c'est également le cas des équipes de secours censées intervenir en cas d'accident impliquant un risque radiologique (présence de radioactivité). Pompiers, gendarmes, médecins... sont-ils suffisamment prêts pour faire face à une catastrophe ?

Velaines

Velaines

Qu'impliquerait l'installation de Cigéo ?

Centraliser le stockage des déchets radioactifs sur un site unique nécessiterait un ballet de transports phénoménal à travers le pays et dans notre région, assorti de lourdes nuisances.

Les transports nucléaires

Dans le cas de Cigéo, l'Andra a prévu que la majorité des déchets radioactifs serait transportée en train depuis leurs sites d'entreposage actuels, situés principalement à la Hague (Haute-Normandie), à Marcoule (Gard) et au Bugey (Ain). Au plus fort de l'activité de Cigéo, l'Andra table ainsi sur le passage d'environ **60 trains par an soit 5 par mois** ou **1 à 2 par semaine,** auquel il faudrait ajouter **110 camions** qui transporteraient les déchets radioactifs issus de la fabrication des bombes atomiques, depuis l'usine du CEA située à Valduc (Côte d'Or).

Les transports liés aux travaux

Dans le cadre de ce projet exploité pendant **au moins 130 ans**, les transports ne se limiteraient pas aux seuls déchets radioactifs acheminés par voie ferrée ou par la route. Les personnels, la terre excavée, le matériel et les matériaux nécessaires à la construction des infrastructures de Cigéo puis à son fonctionnement, impliqueraient dès le départ des transports incessants (voitures, camions, engins de chantier, convois exceptionnels, etc.). Au plus fort de la phase de construction, l'Andra prévoit le passage de **210 camions par jour** ce qui entraînerait usure prématurée des routes, nuages de poussière, pollution de l'air et fortes nuisances sonores.

Sérieusement, les riverains ont-ils été suffisament informés des nuisances et des dangers que comporteraient le passage hebdomadaire de tels convois sous leurs fenêtres, sur les quais de gare ?

Ligny-en-Barrois Tréveray

De nombreuses habitations se situent le long de ce segment de la ligne 027000. Les riverains subiraient donc d'importantes nuisances avec la réhabilitation de ce tronçon de ligne. Les convois nucléaires passeraient au ras de fenêtres et des jardins pour nombre de maisons.

Plus d'un siècle de lourds travaux à prévoir

L'acheminement de ces déchets se faisant principalement par train, deux chantiers majeurs auraient lieu pour raccorder Cigéo au réseau ferré national.

- **Rénovation de la ligne 027000**

Des travaux devraient avoir lieu, dès la fin 2020, afin de raccorder Cigéo au réseau national via la gare de Nançois-Tronville, située sur la ligne Paris-Strasbourg. SNCF Réseau doit réaliser la rénovation de la portion de la ligne ferroviaire de Nançois-Tronville jusqu'à Gondrecourt-le-Château, soit 36 kilomètres de voies comportant actuellement 59 passages à niveau. La ligne appartenant déjà à la SNCF, l'Andra a prévu de lancer le chantier sans aucune autorisation préalable : un moyen de mettre la population devant le fait accompli ?

- **Création d'une nouvelle voie (ITE)**

Pour relier Gondrecourt-le-Château au centre de stockage lui-même à Saudron, serait créée l'Installation terminale embranchée (ITE). Cette voie ferrée de 14 kilomètres permettrait d'acheminer directement sur le site Cigéo les matériaux de construction nécessaires aux travaux, puis les colis de déchets nucléaires en période d'exploitation.

- **Renforcement des routes et déviation d'agglomération**

Le trafic routier du territoire serait largement intensifié, tant pour les besoins du chantier colossal de construction en prévision que pour l'acheminement des multiples colis de déchets vers Cigéo. Une bonne partie du réseau routier serait profondément modifié, voire dévié pour certaines agglomérations.

Bien que l'ensemble du territoire soit concerné, ces communes seraient très impactées par le passage des convois ferroviaires et routiers aux abords de Cigéo :

Nançois-sur-Ornain > Velaines > Ligny-en-Barrois > Givrauval > Longeaux > Menaucourt > Nantois > Naix-aux-Forges > Saint-Amand-sur-Ornain > Tréveray > Laneuville > Saint-Joire > Demange-aux-Eaux > Baudignecourt > Houdelaincourt > Abainville > Gondrecourt-le-Château > Horville-en-Ornois > Luméville-en-Ornois > Chassey-Beaupré > Cirfontaines-en-Ornois > Guillaumé > Saudron

Alors que l'Andra n'a encore rien déposé, ni DUP, ni DAC[1], un certain nombre de travaux ont déjà débuté sur les tracés envisagés pour l'acheminement des déchets atomiques :

Des travaux de débroussaillage sur la ligne 027000 entre les gares de Nançois-Tronville et de Gondrecourt-le-Château ont été entrepris en février 2019.
Ils ont d'ailleurs donné lieu à une certaine confusion entre SNCF Réseau et l'Andra sur l'objectif réel poursuivi.

Le premier a affirmé qu'ils n'avaient rien à voir avec Cigéo : « *ces investigations ne constituent aucunement un démarrage de travaux de régénération de la ligne dans le cadre du projet Cigéo.* » (Est républicain, 19/02 2019)
L'Andra les a au contraire mis en avant comme partie intégrante du projet : « *Cette démarche de SNCF Réseau s'inscrit dans la perspective d'un acheminement des matériaux et des déchets radioactifs vers Cigéo si le projet est autorisé.* » (Andra)

Le même type de travaux préparatoires a été effectué à au moins deux autres endroits clés du projet. Dès 2013, l'Andra a acheté des terrains au sud de Gondrecourt-le-Château :

- Une ancienne friche industrielle située tout près de la gare de la commune, sur laquelle deux bâtiments ont été détruits dans l'optique de convertir le site en terminal de fret pour Cigéo.
- L'ancienne décharge de Gondrecourt-le-Château, qui se situe sur le tracé prévu pour l'ITE, a été évacuée. Et l'Andra tente de justifier son action : « *Si cette décharge se situe sur l'éventuel tracé de la future voie ferrée utile à Cigéo, cette opération ne préjuge pas des autorisations futures propres à la liaison ferroviaire et contribue, indépendamment au projet, à la résorption d'un site pollué et à une amélioration de l'environnement local* .» (www.andra.fr)

La volonté d'afficher une telle abnégation prêterait à sourire si l'histoire du nucléaire français n'était pas aussi intimement liée à une politique assumée du fait accompli. En effet, passages en force et autres travaux illégaux ont toujours été des moyens de faire progresser des grands projets, coûte que coûte. Cigéo n'échapperait pas à la règle ?

(1) **DUP** : demande de déclaration d'utilité publique, déposée en août 2020. L'objectif ? Faire déclarer le projet d'intérêt général et ainsi pouvoir exproprier. Elle pourrait intervenir en 2021.
DAC : demande d'autorisation de création. Elle serait déposée été 2021 son instruction devrait durer plusieurs années, le décret d'autorisation serait attendu pour 2023-2024.

Gondrecourt-le-Château pourrait devenir une plate-forme importante dans le trafic ferroviaire des déchets nucléaires...

L'Andra et plus largement les institutions impliquées dans le projet Cigéo cherchent toujours à acquérir des terres dans l'optique de sa réalisation, soit parce que les terrains sont directement concernés, ou alors pour les échanger.

Que faire si l'Andra se présente à mon domicile ?

Le but du présent guide est de fournir des éléments juridiques aux personnes qui ne souhaitent pas céder leur terrain, en explorant rapidement les diverses étapes d'une procédure d'expropriation. Ce guide vise aussi à rappeler les droits de chacun, si une personne veut pénétrer sur sa propriété privée, pour faire des mesures ou du repérage pour de futurs travaux.
Avant toute chose, il est important de souligner que tenir tête à l'Andra (aux personnes qui viendront vous démarcher) peut ne pas sembler évident. Leurs agents maîtrisent parfaitement un discours bien rôdé et sont susceptibles de vous induire en erreur pour vous faire plier. C'est pourquoi il est fortement conseillé de se rapprocher des personnes faisant également face à des tentatives d'expropriation de leur terrain, mais aussi d'associations.
Certaines d'entre elles sont même en mesure de mener des actions en justice et de vous aider (page 16).

Comment se comporter face à ces tentatives d'appropriation ? Que faire lorsque l'Andra cherche à pénétrer sur mon terrain pour procéder à des observations, relevés divers et/ou engager des travaux publics ?

Avant tout projet de ce type, l'Andra mène une "enquête" : elle se rend sur le territoire concerné et prospecte afin de repérer les terrains. Cependant, comme la réglementation est souvent mal connue des populations, elle peut être tentée de ne pas la respecter.

QUELQUES CONSEILS

VOTRE TERRAIN EST UNE PROPRIÉTÉ PRIVÉE !

Il est important d'avoir en tête que la loi du 29 décembre 1892 protège les propriétés closes[1]. Un arrêté doit indiquer précisément les travaux prévus, la nature, la durée et la surface de l'occupation, ainsi que la voie d'accès. Il s'accompagne d'un plan parcellaire qui désigne les terrains à occuper. Pour mettre toutes les chances de votre côté, vous pouvez matérialiser les limites de votre terrain avec une clôture légère, ou simplement signaler la propriété privée avec un panneau dédié.

Ainsi, si l'Andra ou l'un de ses sous-traitants cherche à pénétrer sur votre terrain, vous pouvez exigez que cet arrêté vous soit présenté.

Par ailleurs, vous êtes en droit de leur signifier qu'ils ne peuvent pas rester sur votre propriété :

- Si l'arrêté n'est pas en leur possession.
- Si vous n'avez pas été prévenus 5 jours à l'avance.
- Si l'arrêté préfectoral n'a pas été publié 10 jours auparavant. Pour savoir si c'est le cas, vous pouvez consulter le recueil des actes administratifs (RAA) du département concerné, sur le site de la préfecture ou directement dans ses locaux.
- Si vous constatez une erreur dans l'arrêté ou dans les pièces annexes à l'arrêté
- Si l'arrêté n'est plus valable car il excède 6 mois.

Si les agents insistent, dites-leur que vous connaissez vos droits, que vous êtes en contact avec un avocat ou une association et menacez-les de contacter immédiatement un huissier de justice. Ce dernier pourra constater la violation de vos droits afin de saisir au plus vite un juge. En général, ce type d'argument suffit à les convaincre de partir !

[1] L'article 3 notamment : « Lorsqu'il y a lieu d'occuper temporairement un terrain, soit pour en extraire ou ramasser des matériaux, soit pour y fouiller ou y faire des dépôts de terre, soit pour tout autre objet relatif à l'exécution de projets de travaux publics, civils ou militaires, cette occupation est autorisée par un arrêté du préfet, indiquant le nom de la commune où le territoire est situé, les numéros que les parcelles dont il se compose portent sur le plan cadastral, et le nom du propriétaire tel qu'il est inscrit sur la matrice des rôles. »

Que faire si l'Andra cherche à négocier pour acquérir ma propriété ?

Si vous décidez de refuser toute négociation avec l'Andra ou toute entreprise affiliée à elle, n'acceptez aucun rendez-vous et ne signez aucun document. Il se peut que des agents se présentent malgré tout à votre domicile. Sachez que rien ne vous oblige à les recevoir.

L'enquête publique

Son objet étant de faire participer les expropriés à la procédure, n'hésitez pas à y exposer les raisons qui vous poussent à vous opposer au projet (l'atteinte à votre propriété, à votre qualité de vie, les nuisances du projet, les risques pour les générations futures, etc.). Vos contributions pourront être utiles lors de la contestation des actes futurs devant les juges.
Consultez attentivement et prenez note de chacun des documents qui vous ont été soumis lors de votre participation : l'oubli d'un seul de ces documents par l'administration peut entacher d'un vice de forme l'enquête publique et donc faire tomber l'ensemble de la procédure par la suite.

L'enquête parcellaire

Elle est destinée à recenser les parcelles faisant l'objet de l'expropriation. Une invitation par lettre recommandée avec accusé de réception doit vous être adressée, au minimum 15 jours avant le début effectif de l'enquête. Là encore, le non-respect de cette obligation peut entraîner l'annulation de la procédure. Comme pour l'enquête publique, nous vous conseillons de participer et de prendre note des documents qui vous sont rendus accessibles lors de votre participation.

Pour vous faire céder, ils ou elles pourront cependant tenter de vous faire miroiter des indemnités ou de vous intimider. Il s'agit souvent de menaces infondées. Par exemple, si l'on vous menace de poursuites en justice, sachez qu'il n'existe aucune infraction dans le Code pénal pour ce genre de fait. De même, ne les croyez pas s'ils vous disent que plus vous attendrez pour céder votre bien, moins vous aurez d'indemnités : en pratique, c'est l'inverse qui se passe !

Cependant, face à votre refus de négocier avec l'Andra, il est possible que le préfet finisse par lancer une procédure d'expropriation. Celle-ci se déroule en deux phases : la phase administrative et la phase devant le juge judiciaire. Dans tous les cas, plus vous céderez tôt, moins l'indemnisation sera élevée.

La première phase débute par une enquête publique et une enquête parcellaire et se conclut par une déclaration d'utilité publique (DUP) et l'arrêté de cessibilité.
À la suite de ces deux enquêtes, le préfet du département prend une déclaration d'utilité publique (DUP) ainsi qu'un arrêté de cessibilité, qui permettent, s'ils aboutissent, l'expropriation et la cession de vos terrains à l'Andra. C'est pourquoi il est essentiel d'attaquer ces deux actes administratifs devant les tribunaux administratifs, ce qui est faisable dans un délai de deux mois à compter de leur publication. Ceci permet de retarder l'accomplissement du projet, voire même d'annuler la procédure en cours. Un référé peut en plus être formé devant le juge pour suspendre provisoirement l'application des arrêtés.

Si votre bien se trouve en Haute-Marne, c'est vers le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne qu'il faudra vous tourner. S'il se trouve dans la Meuse, ce sera le tribunal administratif de Nancy.

Suite à ces deux actes, le juge de l'expropriation, qui siège au tribunal judiciaire, va être saisi (de Chaumont en Haute-Marne ou de Bar-Le-Duc en Meuse). Sa principale mission est de fixer l'indemnité destinée aux personnes expropriées ainsi que les modalités de l'expropriation. À cette étape de la procédure, il ne vous reste qu'à demander l'indemnisation la plus élevée possible. Dans tous les cas, exercer des recours devant les tribunaux permet de ralentir le projet et d'installer un rapport de force pour mieux négocier le prix de votre bien.
À la fin de la procédure, si l'ensemble des voies de recours ont été épuisées et que vous tenez à rester coûte que coûte à votre domicile, entourez-vous de soutiens.

Les trains de déchets atomiques passeraient par la Gare de Bar-le-Duc...

Comment agir ?

Consulter votre maire et les conseillers municipaux, créer un comité de vigilance dans votre commune, organiser des réunions publiques d'information... De nombreuses pistes pour vous informer et pour exprimer vos inquiétudes, voire votre refus de voir se transformer aussi radicalement votre environnement quotidien sans avoir jamais été consulté existent.

Vous souhaitez diffuser largement cette brochure, avoir des conseils pour organiser une réunion d'information dans votre commune, ou encore besoin d'un soutien juridique ?
Vous souhaitez lancer l'alerte si vous voyez des engins de chantier ou des mouvements de camions inhabituels le long de la voie ferrée et autour du laboratoire de l'Andra ?

Par téléphone : 06 03 59 40 29

Par courriel : infocigeo@riseup.net

Plus d'informations ?

De nombreux dossiers sur le sujet sont consultables sur :
www.burestop.eu
www.sortirdunucleaire.org
www.criirad.org

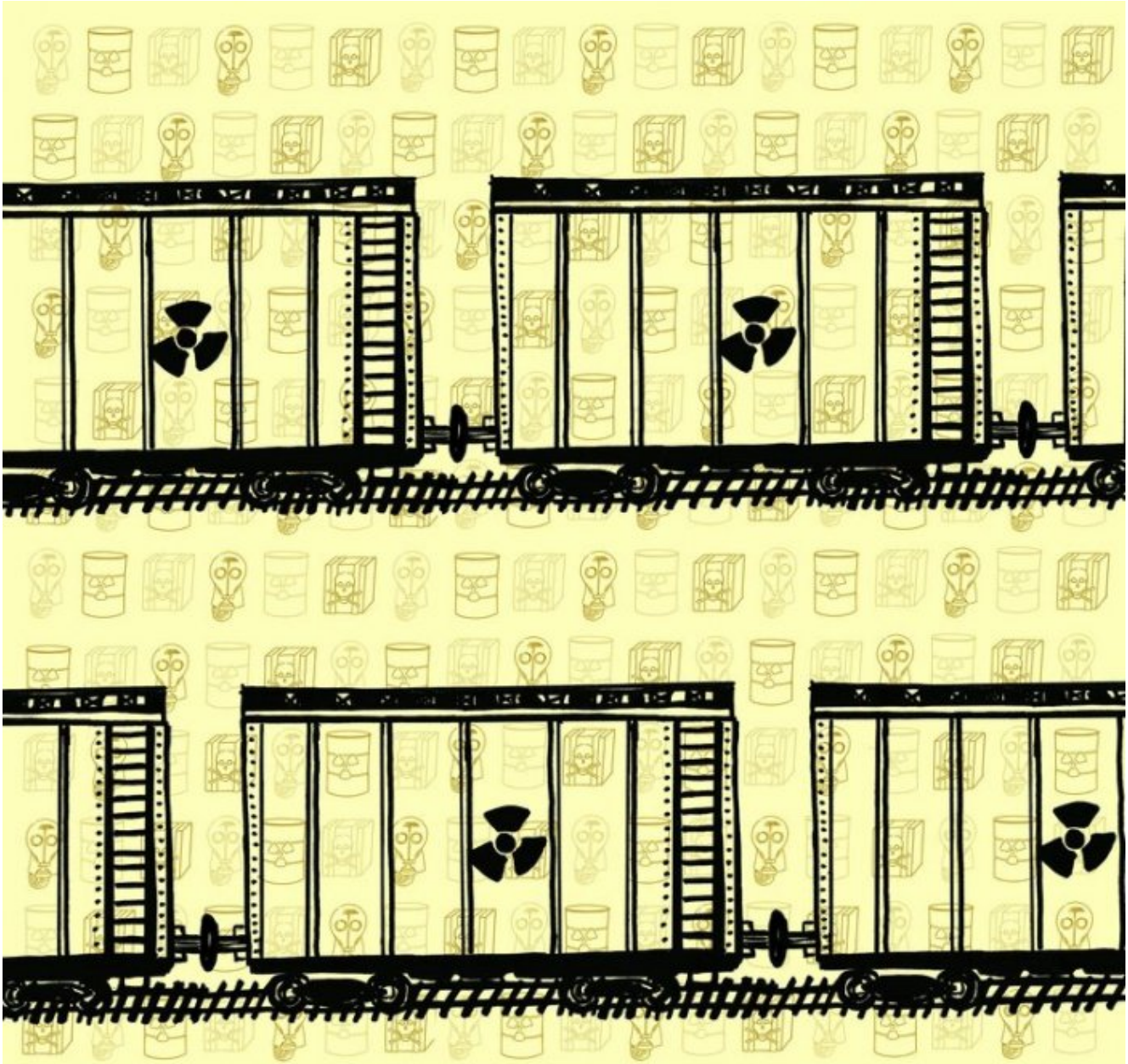
DES MILLIERS DE CONTAINERS DE DÉCHETS NUCLÉAIRES SUR LES ROUTES, SUR LES VOIES FERRÉES, À NOS PORTES ET SOUS NOS FENÊTRES

Faudra-t-il vivre avec la peur de leur passage chaque semaine pendant plus d'un siècle ?

Affiches produites dans le cadre de la diffusion de cette brochure :

ON NE FERA
QUE PASSER !

2 FOIS PAR SEMAINE
PENDANT 100 ANS



EN MEUSE, LA SNCF REPREND DU SERVICE

Entre Nançois-Tronville et Gondrecourt-le-Château, la SNCF entend remettre en fonction une ancienne voie ferrée, désaffectée depuis près de 50 ans. Alors, transport de passagers ou de marchandises ? Ni l'un ni l'autre.
Ces travaux serviront uniquement à l'Andra dont le site de Bure se trouvera ainsi relié à l'ensemble du réseau ferroviaire français.
Si ce projet d'enfouissement devient réalité et que la voie ferrée est réhabilitée, des dizaines de trains passeront bientôt à proximité des villages et des habitations, chargés d'abord des matériaux nécessaires à ce chantier titanesque puis, d'ici quelques années, des déchets nucléaires les plus radioactifs.