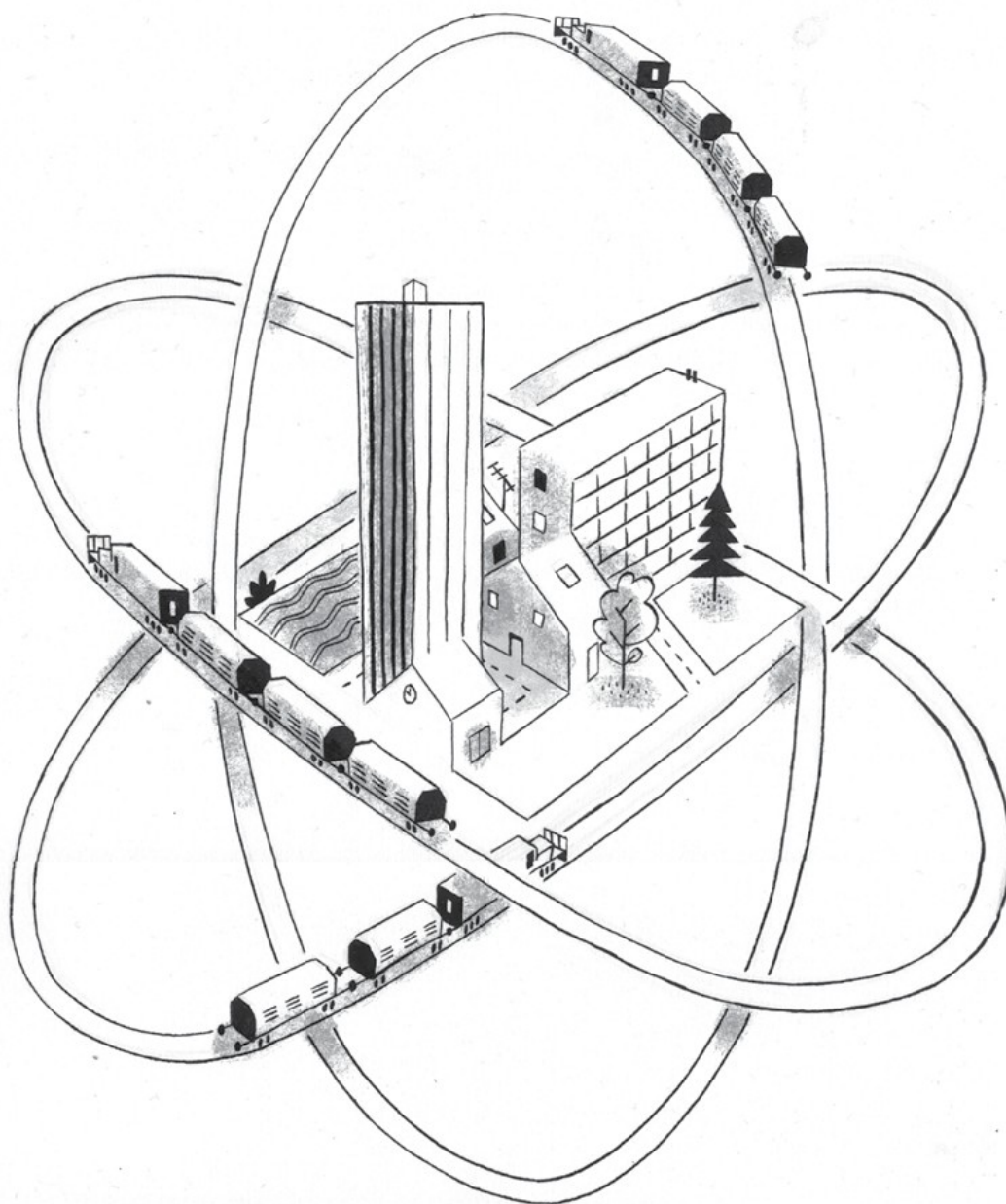


Convois nucléaires, un trafic qui va bon train

Par Jérôme Thorel avec un dessin d'Alexis Poliché
Paru initialement dans la revue Z,
revue d'enquête et de critique sociale n°6 d'Automne 2012
Remise en page ici en novembre 2019



De la préparation du combustible à Malvésy, près de Narbonne, jusqu'aux déchets vitrifiés qui repartent dans leurs pays d'origine, ce sont près de 120 000 colis relevant du cycle du combustible nucléaire qui sillonnent joyeusement le territoire chaque année.

Chaque semaine, des trains et des camions chargés de matières radioactives traversent la France. Dans ce trafic permanent, l'usine Areva de « retraitement » située à La Hague joue un rôle essentiel. Alors que la plupart des pays nucléarisés ont fait le choix d'entreposer les déchets issus de la production nucléaire sur place, en France, une autre option a été mise en avant : celle du « retraitement »¹. Voilà près de quarante ans que, après avoir été refroidis en piscine pendant environ deux ans, tous les combustibles usés des 58 réacteurs français convergent vers la Hague.

Au total, EDF y envoie environ 1200 tonnes de combustibles usés chaque année. S'ajoutent à ces déchets ceux des pays voisins — Italie, Espagne, Suisse, Pays-Bas, Allemagne — avec lesquels Areva a passé contrat pour le retraitement. Ces transports se font par rail. Ils traversent de nombreuses agglomérations, des gares importantes comme celles de Valence ou de Lyon, empruntent chaque semaine les lignes du RER parisien et stationnent dans des gares de triage comme celles de Villeneuve-saint-Georges, de Juvisy, de Versailles-Chantier ou du Bourget.

Mais d'innombrables colis brûlants passent aussi par la route. Pour assurer les 30 km qui séparent la Hague et la gare de triage de Valognes, comme entre chaque centrale française et le dépôt SNCF le plus proche, ce sont des chars métalliques baptisés « mille-pattes » — des camions à 80 roues — qui font le sale boulot.

Les matières radio-actives issues du retraitement — l'uranium appauvri et le plutonium — prennent également la route : l'uranium roule en direction du centre d'entreposage de Bessine, dans le Limousin (une ancienne mine d'uranium de la Cogema, contaminée par des dizaines d'années d'exploitation intensive) ; le plutonium, lui, est envoyé à l'usine Melox de Marcoule (Gard), où il sert à fabriquer le MOX. Impossible de savoir précisément quand, et à quelle fréquence, sont organisés ces convois de plutonium. Raison officielle : risque élevé de prolifération. Autrement dit, les

1 En fait de retraitement, l'usine Areva de La Hague ne fait que séparer les différents éléments radio actifs qui composent le combustible usé : 95% d'uranium, 1 à 2% de plutonium et 3% de produits de fission, les fameux déchets vitrifiés qui patientent à La Hague ou repartent pour être stockés dans leur pays d'origine.

industriels craignent que des mains malveillantes se saisissent de ces matières. Et pour cause, le plutonium extrait de la Hague est classé comme matière de catégorie 1 : il suffirait de quelques kilos de ce métal pour fabriquer une bombe.

La fabrication des barres de combustible (transformation de l'uranium brut, son enrichissement et sa conversion en « barres ») nécessite elle aussi des allers-retours permanents entre plusieurs sites : entre l'usine Comurhex de Malvesi (Aude) et celle de Pierrelatte (Rhône), où est enrichi l'uranium, il faut traverser, sur 237 km, l'un des axes les plus encombrés d'Europe... Reste encore 100 km, toujours sur la N7, pour arriver à l'usine de Romans-sur-Isère, où sont fabriquées les barres de combustibles — qui reprendront ensuite la route pour être réparties dans les différentes centrales françaises.

Trajets top secret

Comme pour le reste de l'activité nucléaire, une certaine opacité préside à l'organisation des transports de matières radioactives : secret sur les trajets, les colis, déni du risque de contamination et d'irradiation, gestion arbitraire des seuils de doses « acceptables ». Riverains, élus ou travailleurs concernés par le passage de ces poubelles radioactives continuent d'être méprisés par les barons de l'atome.

Hervé Suaudeau, candidat aux législatives pour EELV à Aulnay-sous-Bois (93), s'intéresse de près à la question des transports de matières radioactives. Pourtant, il n'a appris que très récemment, en octobre 2011, le passage dans sa ville, desservie par le RER, de convois de combustibles usés en provenance des Pays-Bas, en direction de la Hague — le dernier en date est passé le 7 mars 2012. « Il s'agirait du deuxième convoi d'une série de dix, jusqu'à fin 2013. Je fais régulièrement des efforts pour obtenir des informations, mais je me heurte à l'opacité qui plane pour ce type de convois : ils passent dans des villes très peuplées, et peuvent rester en gare de triage de longues heures, voire la nuit entière. Même les maires des communes traversées ne sont pas tenus au courant... »

Émilie Thérouin, adjointe au maire d'Amiens, encartée chez les Verts, dénonce également le secret qui entoure ces transports : « Rien n'est prévu pour nous informer même lorsque les convois passent par la ville. Les seules informations dont nous disposons viennent du réseau Sortir du nucléaire. » L'élue Picarde note néanmoins un certain effort de communication lors du

dernier convoi international, en novembre 2011, puisque l'équipe municipale a été prévenue... deux jours à l'avance ! Cette soudaine prévenance n'est sans doute pas étrangère au camp largement couvert par les médias, rassemblant 500 militants antinucléaires, en amont, à Valognes. « Face à nos requêtes, la Préfecture a bien voulu nous envoyer une page de publi-information réalisée par... Areva ! », ajoute l'élue.

Les premiers concernés par la manipulation de ces convois de matières radioactives ne sont pas mieux renseignés. Routiers, manutentionnaires, cheminots sont affectés à des postes de travail exposés aux rayonnements ionisants, souvent sans information ni suivi particuliers. Il y a quinze ans déjà, la Criirad (Commission de recherche et d'information indépendantes sur la radioactivité) s'étonnait qu'aucun suivi dosimétrique ne soit prévu pour les agents de conduite et de maintenance censés être en contact régulier avec les colis. Dans son rapport technique², le laboratoire notait que « certains cheminots peuvent recevoir des doses de rayonnement très supérieures à la limite de 1 mSv/an au-delà de laquelle les doses ne peuvent plus être qualifiées de négligeables ».

Plus récemment, en novembre 2010, lors du convoi Castor partant de la Hague pour rejoindre l'Allemagne, un incident sur la locomotive a immobilisé le train pendant plusieurs heures. L'agent de conduite — officiellement « non exposé » selon les experts — a dû descendre sur la voie et longer les blocs de métal hurlant. Les forces de l'ordre étaient toutes équipées de dosimètres ; pas les agents du rail. Cet incident a été à l'origine de plusieurs procédures de « droit d'alerte » devant les comités d'hygiène et de sécurité (CSHCT) de la SNCF. En février 2011, à la gare Saint-Lazare, après l'un de ces droits d'alerte, l'inspection du travail intervient et remarque sèchement que la SNCF « n'avait aucun moyen pour procéder à une évaluation sérieuse du risque de radiation ». Et de conclure que les démarches de la direction « ne répondent pas aux exigences légales »³.

Lors du convoi de novembre 2011 vers Gorleben, après des pressions syndicales, des contre-mesures sur les rayonnements des colis sont acceptées par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN). En charge des opérations de mesure en gare de Valognes, l'Acro⁴ conclut que les cheminots sont toujours autant exposés. Ils peuvent recevoir en quelques heures leur dose annuelle, tout en étant très peu informés des risques qu'ils encourent. La SNCF

2 Document CRII-RAD 98/707 sur les mesures prises le 6 juillet 1998 (www.criirad.org).

3 Lettre de l'inspection du travail d'Ile-de-France à la SNCF Paris Saint-Lazare, 14/03/2011.

4 Association pour la radioactivité dans l'Ouest (www.acro.eu.org).

continue pourtant à faire la sourde oreille : quelques jours avant le départ du train, la Direction cohésion et ressources humaines annule subitement une réunion du groupe de travail « Matières dangereuses » — qui devait à nouveau aborder la question des dosimètres et des niveaux d'exposition⁵ —, sous prétexte que l'exposition moyenne des agents n'atteint pas le seuil critique. Dans un entretien diffusé par Arte radio, le 29 novembre, l'un des agents de conduite Amiens-Reims de ce convoi Gorleben précise : « Les membres des forces de l'ordre avaient leur dosimètre bien en vue. On ne m'en a pas proposé. »⁶

Guerre des dosimètres

Seuls les agents des gares de triage sont équipés de dosimètres et, selon les délégués syndicaux, le suivi médical promis par la SNCF est « à géométrie variable ». Dans les dépôts, la division du travail au sein d'équipes resserrées augmente le risque de dépassement de seuil pour les agents. « Avant, avec les 3/8, il y avait un fort roulement du personnel, ce qui veut dire que les gars avaient beaucoup moins de chances d'avoir à traiter un convoi nucléaire. Aujourd'hui, ce sont à peu près toujours les mêmes qui font le boulot », note Philippe Guiter de Sud Rail.

Dès 1998, la Criirad s'étonnait que les agents de maintenance en contact avec les colis radioactifs ne soient pas considérés comme des travailleurs du nucléaire : « Une personne adossée au chargement reçoit, en une demi-heure, la dose maximale admissible en un an ; [...] une personne stationnant à deux mètres du chargement reçoit la dose annuelle en dix heures (soit dix minutes par jour pendant soixante jours)⁷. » Selon le laboratoire d'analyse, cela rendait « indispensable que les limites soient revues à la baisse, en tout cas pour tous les conteneurs qui transitent dans le domaine public. [...] Les transports de combustibles irradiés devraient être suspendus dans l'attente d'un bilan complet des risques. »

Même inquiétude pour les salariés d'EDF chargés des opérations de nettoyage des « châteaux », agents qui prennent en 9 heures l'équivalent des deux-tiers de la dose annuelle : « Compte tenu de ces valeurs, il importe que le personnel soit informé, en particulier le personnel féminin, et que les

5 Courrier de la direction à la délégation Sud Rail, 22/11/2011. À l'ordre du jour, la révision, à la demande des élus du CHSCT, du règlement interne de la SNCF RH-0838 consacré aux risques d'irradiation dans le transport ferroviaire.

6 « Train-train nucléaire », arteradio.com.

7 Document CRII-RAD 98-707 de juillet 1998, op. cit.

opérations de nettoyage ne soient pas effectuées tout au long de l'année par les mêmes personnes⁸.» Or, cette alerte n'a pas été prise en compte puisqu'en 2011, l'Acro réclamait toujours que « le public [soit] informé lors du passage de tels convois radioactifs et que, tout particulièrement le personnel de la SNCF, soit informé, formé et fasse l'objet d'un suivi dosimétrique individuel [...] dès lors que des agents sont susceptibles d'être exposés. »

Mais rien n'y fait : la réglementation sur les seuils de doses reste aux mains des experts « officiels » (CEA, corps des Mines, etc). La contestation des transports radioactifs, en se concentrant essentiellement sur les preuves d'une irradiation diffuse, et du dépassement des « doses », risque de sombrer dans un débat sans fin ou expertises et contre-expertises s'affrontent pour finalement laisser le dernier mot aux autorités nucléaires.

Si le terrain de ces revendications ne peut être abandonné — au nom de tous ceux qui continuent à être exposés quotidiennement aux sources de radiations —, l'objectif de la baisse des seuils n'est pas suffisant. Quand bien même celui-ci serait obtenu, il ne rendrait pas plus acceptable le trafic permanent des camions et des trains radioactifs. L'enjeu des résistances au nucléaire ne se situe pas seulement dans une amélioration des conditions de sécurité autour des transports de matières dangereuses, mais aussi dans le type d'organisation sociale et politique que suppose l'industrie nucléaire. À ce titre, le secret et la militarisation qui entourent les convois prouvent à quel point l'industrie du nucléaire est une question politique avant d'être une gestion de l'énergie.

8 Op. cit.

