

Communiqué de presse commun

# **Tchernobyl roulant : l'Europe à nouveau sous la menace d'un convoi nucléaire à haut risque**

lundi 21 novembre 2011, par [Réseau Sortir du Nucléaire](#), [Sud-Rail](#) (Date de rédaction antérieure : 19 novembre 2011).

## **Information de dernière minute - Le transport à haut risque de la France vers l'Allemagne avancé d'une journée**

19 novembre 2011

Un transport de déchets nucléaires extrêmement radioactifs va à nouveau traverser la France d'Ouest en Est, ainsi qu'une partie de l'Allemagne, exposant ainsi les populations et les agents SNCF au risque nucléaire. Initialement prévu ce jeudi 24 novembre, le départ du train depuis le terminal ferroviaire de Valognes est avancé d'une journée par AREVA et la SNCF pour tenter d'éviter la mobilisation d'ampleur, actuellement en préparation. Le convoi devrait donc quitter Valognes le mercredi 23 à 14h36. Les deux trajets envisagés par les autorités à partir d'Amiens restent inchangées, le convoi pourrait prendre la direction nord vers Arras ou la direction sud vers Reims. Onze conteneurs transporteront 301 fûts de déchets de très haute activité « retraités » à l'usine Areva de la Hague (Manche).

---

## **Tchernobyl roulant : l'Europe à nouveau sous la menace d'un convoi nucléaire à haut risque**

L'inventaire officiel de radioactivité de ce transport s'élève à 3756,5 péta becquerels (Pbq), soit 3,75 milliards de milliards de becquerels de becquerels. A titre de comparaison, ce convoi transportera donc plusieurs fois la radioactivité émise lors de la catastrophe de Tchernobyl [i]. Eparpillée dans l'environnement, la radio- toxicité potentielle [ii] de ce convoi suffirait à empoisonner l'ensemble de l'espèce humaine [iii].

### ***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 travailleurs 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. Tant que la SNCF ne fera pas une réelle évaluation des risques, le syndicat SUD-Rail appelle 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 quasi sans assurance réelle.

### ***Une seule issue : sortir du nucléaire e***

Ce transport a pour seule raison d'être une transaction commerciale entre Areva et les industriels nucléaires allemands, qui ont envoyé ces déchets en France pour s'en débarrasser provisoirement. En outre, il fait peser sur la tête des populations une véritable épée de Damoclès et expose l'Europe entière au risque de contamination radioactive.

Aujourd'hui, le parc nucléaire français produit chaque année plus de 2 convois similaires de déchets vitrifiés aussi ingérables que dangereux, pour des durées extrêmement longues. Poursuivre dans cette voie en léguant des déchets radioactifs aux générations futures et en les transportant sur de si longues distances est totalement insensé. Il est urgent de sortir du nucléaire et il existe des alternatives crédibles au nucléaire, reposant sur les économies d'énergie et les énergies renouvelables, qui ne demandent qu'à être mises en œuvre.

Plutôt que de jouer à des paris hasardeux en attendant l'accident, les responsables politiques français devraient plutôt arrêter les transports de déchets et s'engager immédiatement pour la sortie du nucléaire.

### **Informations, trajets et horaires :**

<http://groupes.sortirdunucleaire.org/Transport-La-Hague-Gorleben>

*Contacts :*

### **Réseau « Sortir du nucléaire »**

Laura Hameaux  
Charlotte Mijeon

Sophie Morel

## **SUD-RAIL**

Philippe Guiter

Attachée de presse :

Opale Crivello

### *Notes*

[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 :

<http://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.

<http://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).

---