

TRANSPORTS RISQUÉS

DANGER

1 À 2 CONVOIS DE
DÉCHETS NUCLÉAIRES
PAR SEMAINE
PENDANT PLUS
D'UN SIÈCLE !

Le schéma ferroviaire n'a pas été conçu initialement pour faire cohabiter trains de voyageurs, wagons de fret courant et... convois de déchets nucléaires.

La ligne 027000 qui serait réhabilitée passe à proximité des habitations...



Alors que la réglementation générale limite l'exposition autorisée par personne et par an à 1 mSv (millisievert), 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)



TRANSPORTS À HAUTS RISQUES

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

CE QU'IMPLIQUERAIT L'INSTALLATION DE CIGÉO

Loin des tentatives de banalisation du danger par les promoteurs du projet Cigéo, centraliser le stockage des déchets radioactifs sur un site unique nécessiterait un ballet de transports dangereux à travers le pays et dans la région d'accueil.

Les transports nucléaires

Dans le cas de Cigéo, l'Andra a prévu que la majorité des déchets radioactifs seraient transportés en train depuis leurs sites d'entreposage actuels, situés principalement à la Hague (Haute-Normandie), Marcoule (Gard) et Bugey (Ain). Concernant l'acheminement de ces déchets, au plus fort de l'activité, l'Andra prévoit l'arrivée de 76 trains par an soit 6 par mois ou 1 à 2 par semaine, et dont certains circuleraient la nuit.

Dans plusieurs communes, les convois rouleraient à quelques mètres des habitations. Il faudrait ajouter à cela plus d'une centaine de camions qui transporterait les déchets issus de la fabrication des bombes atomiques françaises, depuis l'usine du CEA située à Valduc (Côte d'Or). Une fois rempli, Cigéo serait le lieu qui concentrerait le plus de radioactivité en Europe.

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. 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.). En plus, l'Andra prévoit de superposer une partie de la phase de travaux avec la phase d'exploitation.

Au pic du chantier, l'étude d'impact prévoit ainsi le passage de 284 camions par jour et une moyenne de 2 à 3 convois exceptionnels par mois, auxquels il faudrait ajouter 4 à 8 trains quotidiens. En Meuse/Haute-Marne, le trafic routier jusqu'ici plutôt faible s'intensifierait encore, du fait des 8800 véhicules légers journaliers prévus pour transporter les ouvriers et le personnel. Pendant la période de travaux, le va-et-vient des poids lourds induirait une usure prématurée des routes, beaucoup de poussière, des rejets de particules fines et d'oxyde d'azote, ainsi que l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Selon les estimations assez floues de l'Andra, le bilan carbone de Cigéo culminerait d'ailleurs à 67 000 tonnes d'équi-



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.

valent CO₂ par an : autant que si vous faisiez 134 000 vols Paris-New York. Jusqu'à son scellement, le site émettrait ainsi 10 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

Plus d'un siècle de lourds travaux à prévoir

Le chantier de Cigéo serait le plus grand d'Europe mais aussi le plus long, puisque les travaux dureraient 150 ans. Le creusement des galeries nécessiterait l'excavation de 13,4 millions de m³ de roche et de terre : le double de ce qui avait été retiré pour le creusement du tunnel sous la Manche.

Les déblais seraient ensuite entreposés à la surface sur 130 hectares de versants. Au total le site nécessiterait 14,4 millions de tonnes de béton, 4,9 millions de tonnes de sable, 4,4 millions de tonnes de graviers, 2,25 millions de tonnes de ciment et 200 000 tonnes d'acier : l'équivalent de 27 tours Eiffel. L'acheminement des déchets se faisant principalement par train, trois chantiers majeurs auraient lieu pour raccorder Cigéo au réseau ferré national :

● Rénovation de la ligne 027000

Le début des travaux sur les voies est prévu en 2024, afin de raccorder Cigéo au réseau national via la gare de Nançois-Tronville, située sur la ligne Paris-Stras-

bourg. Organisée par SNCF Réseau en partenariat avec l'Andra, une « concertation préalable » est organisée du 3 mai au 8 juin 2021 et sur internet. Concertation, ou vaste opération de communication orchestrée par la Commission nationale du débat public en direction des riverains ?

SNCF Réseau joue exclusivement sur l'idée de « modernisation », de renforcement du maillage ferroviaire du territoire, tout en banalisant le véritable objet de ses travaux. Non seulement il s'agit d'une ligne de fret, mais elle sera quasi exclusivement utilisée par les trains pour les travaux de Cigéo puis pour le transport des déchets nucléaires. Il s'agit donc bien de préparer le renforcement des voies en vue de faire passer le long des villages de la vallée des convois à haut potentiel contaminant : le bénéfice pour la population est nul et le risque sanitaire très important.

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, le chantier serait engagé alors que la demande d'autorisation de création de Cigéo n'est pas encore déposée.



TRANSPORTS À HAUTS RISQUES

● **Création d'une nouvelle voie de 14 km**

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 km 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 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.

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.

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 territoire proche où les transports (ferroviaires et routiers) vont converger ? 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. Les tests effectués sur les conteneurs et emballages pour garantir leur robustesse en cas d'accident ne sont absolument pas suffisants. On pourrait par exemple 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.

Une dangereuse culture du secret

Le manque de transparence 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.

En France, seules les préfetures 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 font 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 ?

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'un réacteur nucléaire : peut conduire à une explosion nucléaire, avec libération massive de radioactivité.