

Objet : Transports de plutonium sur les routes de France – Dangers et impacts

Monsieur le Maire,

Je souhaite attirer votre attention sur la question sensible des transports de plutonium en France. Ces transports – uniques au monde de part leur fréquence et la quantité de matière transportée – posent un problème majeur en terme de risque et de vulnérabilité en cas d'accident ou d'attaque terroriste.

Une récente étude¹ commanditée par Greenpeace à John Large², expert international, montre non seulement que l'impact d'un accident ou d'un acte terroriste sur ces transports pourrait avoir des conséquences catastrophiques, mais que les autorités nucléaires françaises négligent ces risques.

Suivant les conclusions de l'étude, un accident grave ou un attentat pourrait provoquer la dispersion de poudre de plutonium. Selon la gravité de l'accident, des millions de personnes seraient alors touchées par les retombées du panache de plutonium, entraînant plusieurs milliers de morts par cancer à long terme. Un périmètre de sécurité s'étendant jusqu'à 110 km du site pourrait se révéler nécessaire. A titre indicatif, la tour Eiffel ne se trouve qu'à 15 km du point de passage hebdomadaire du convoi.

Ces conclusions sont d'autant plus préoccupantes que, selon le rapport de la commission Vrousos³ rendu public début mars : « *La France n'est toujours pas dotée d'une véritable stratégie de gestion du risque pour faire face à une contamination importante du territoire qui résulterait d'un accident nucléaire ou d'un acte de malveillance entraînant une exposition durable de la population* ».

¹ *Impact Radiologique Potentiel et Conséquences d'Incidents Impliquant un Transport de Dioxyde de Plutonium entre COGEMA La Hague et Marcoule/Cadarache*, Large&Associates, mars 2004.

² John Large est Ingénieur consultant, Membre de l'Institut des Ingénieurs en Génie Mécanique (UK), Membre diplômé de l'Institut des Ingénieurs en Génie Civil (UK), Membre de la Société britannique du Génie Nucléaire, et Membre de la Société Royale d'Art (UK) ; il a collaboré avec de nombreux gouvernements ; il a notamment dirigé l'équipe d'experts pour l'évaluation des risques et des dangers des opérations en 2001 liées au sous-marin nucléaire le Kursk. Il fut décoré à cette occasion par les autorités russes pour le sauvetage du Kursk.

³ La commission Vrousos avait été chargée par André-Claude Lacoste, Directeur de la DGSNR, au nom du Ministre de la santé, de mener une réflexion sur les actions prioritaires en matière de radioprotection.

L'ampleur des conclusions peut paraître excessive. L'étude se fonde pourtant sur des hypothèses plutôt conservatrices utilisées par le Département américain de l'énergie et sur différents modèles de simulation reconnus au niveau européen⁴. C'est en fait l'ampleur du trafic actuel qui est en cause.

A ce titre, l'étude met en avant la différence de traitement des transports de plutonium entre la France et d'autres pays :

- bien qu'utilisant les mêmes conteneurs pour le transport (FS47), les Etats-Unis limitent le nombre de conteneurs par véhicule à 3, contre 9 conteneurs par véhicule dans les transports français.
- quand le convoi américain prévoit des camions construits sur mesure (blindés et équipés avec des systèmes empêchant l'enlèvement des conteneurs) et des véhicules blindés de transport de troupes en escorte, le camion français semble n'être qu'un véhicule de traction commercial amélioré tirant une remorque standard sur laquelle est fixé un simple conteneur, le convoi étant accompagné par 2 à 4 véhicules classiques de gendarmerie.
- alors que l'analyse américaine arrive à la conclusion selon laquelle le conteneur peut se rompre dans un accident de la route avec un relâchement potentiel de 595 g de poudre de plutonium par colis embarqué, les autorités nucléaires françaises estiment quant à elles et sans fournir d'explication, que le plus grave accident considéré comme crédible ne conduirait qu'à un relâchement de 0,07 g.
- enfin, suite à un accident en France, il est considéré qu'aucune mesure d'urgence n'est requise dans un rayon supérieur à quelques centaines de mètres, alors que dans les scénarios d'incidents réels envisagés au Royaume-Uni et aux Etats-Unis et dans lesquels des quantités réalistes de plutonium seraient relâchées, des zones de confinement de la population sont exigées de 1 km à 110 km autour de la zone de l'accident !

Le choix des trajets et itinéraires des convois qui traversent toutes les semaines les deux principales agglomérations françaises densément peuplées de Paris et Lyon représente une autre question importante abordée dans cette étude et qui concerne la gestion du risque par les autorités nucléaires françaises. L'étude envisage plus particulièrement le risque de dispersion de poudre de plutonium qui découlerait d'un accident survenu dans un tunnel proche de Versailles et des conséquences pour la population dans un large périmètre autour de cette zone dues à la dispersion atmosphérique. Un tel scénario d'accident ou d'attaque terroriste n'est pas à exclure, il aurait des impacts sanitaires graves mais aussi économiques (tourisme et commerce) et donnerait une image catastrophique de la région parisienne en France mais aussi de la France à l'étranger.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Monsieur le Maire, de prendre en considération les conclusions de l'étude que nous avons publiée et de vous interroger sur les mesures prévues ou non localement en cas d'accidents de la sorte mais aussi sur le manque

⁴ La quantité rejetée envisagée par Large & Associates s'appuie sur des chiffres du Département étasunien de l'énergie (US DoE) publiés dans une récente analyse d'impact environnemental. Le schéma des retombées a été calculé à l'aide du modèle NOAA Hypsplit et de simulations d'élévation de panache faites par Hotspot. Les effets sanitaires ont été calculés à l'aide du programme COSYMA de modélisation de la dispersion radioactive et des conséquences sanitaires mis au point par la Commission Européenne.

d'information publique de la population locale et des services d'intervention d'urgence compétents.

Vous conviendrez que les réponses actuellement apportées par les autorités nucléaires françaises, qualifiant d'étude « à l'aveuglette » le travail d'un expert reconnu internationalement, ou encore la publication d'un arrêté Secret Défense, ne sont pas de nature à répondre aux nombreuses questions que nous soulevons.

A ce titre, Greenpeace entend continuer à jouer pleinement son rôle d'information auprès du public sur les dangers que lui fait courir, à son insu, une industrie opaque. Pourquoi les services d'intervention locaux (gendarmeries, sapeurs-pompiers, services hospitaliers,...) semblent-ils ne pas être informés des conséquences ni disposer d'un plan d'intervention d'urgence en cas d'accidents de cette envergure ?

La France, pourtant à l'origine du plus important trafic de plutonium généré au monde, ne dispose en effet d'aucune information ou étude publique telles que celles existant par exemple aux Etats-Unis.

J'attire enfin votre attention sur le fait qu'au-delà de la question des risques, la justification de ces transports, alimentant une industrie du plutonium très contestée, se pose avec beaucoup d'acuité.

C'est dans ce contexte de questionnement, d'inquiétude et d'urgence que je vous sollicite afin que vous vous interrogiez sur la situation locale de façon précise et adéquate face à l'ampleur de telles menaces et que je vous propose que nous nous rencontrions à votre convenance afin d'aborder ce sujet extrêmement sensible.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma haute considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'M' followed by the name 'RIVASI' in capital letters.

Michèle RIVASI
Directrice Générale
Greenpeace France

PJ/ Etude commanditée par Greenpeace :

'Impact Radiologique Potentiel et Conséquences d'Incidents Impliquant un Transport de Dioxyde de Plutonium entre COGEMA La Hague et Marcoule/Cadarache', Large&Associates, mars 2004.