

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

Monsieur le député,

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 termes de risque et de vulnérabilité en cas d'accident ou d'attaque terroriste.

Une récente étude<sup>1</sup> commanditée par Greenpeace à John Large<sup>2</sup>, 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 aussi que les autorités nucléaires françaises négligent ces risques et n'y sont pas préparées.

Selon les conclusions de l'étude, un accident grave ou un attentat pourrait induire 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.

---

<sup>1</sup> *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.

<sup>2</sup> 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.

Ces conclusions sont d'autant plus préoccupantes que, selon le rapport de la commission Vrousos<sup>3</sup> rendu public début mars 2003 : « *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* ».

L'ampleur des conclusions peut paraître excessive. L'étude se fonde pourtant sur les hypothèses plutôt conservatrices utilisées par le Département américain à l'énergie et sur différents modèles de simulation reconnus au niveau européen<sup>4</sup>. 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.
- alors que 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 convoi français n'est composé que d'un véhicule de traction commercial amélioré, tirant une remorque standard sur laquelle est fixé un simple conteneur, et 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, en cas d'accident en France, les autorités considèrent 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, Paris et Lyon, représente une autre question importante abordée dans cette étude, celle de la gestion du risque par les autorités nucléaires françaises.

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> La quantité rejetée envisagée par Large & Associates s'appuie sur des chiffres du département étasunien de l'Energie (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.

L'étude s'attarde plus spécifiquement sur le passage des convois à l'est de Lyon, sur l'autoroute A6-A7 et à l'endroit où l'autoroute traverse le Rhône à une dizaine de kilomètres à l'est du centre de Lyon et envisage des scénarios d'accident ou d'attaque terroriste. Ceux-ci auraient des impacts sanitaires et environnementaux graves, mais aussi économiques et sociaux, sur les plans de l'industrie touristique et du commerce (sur les exportations de vins de l'ensemble de la vallée du Rhône par exemple). L'image de la région sera durablement dégradée, en France comme à l'étranger.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons, Monsieur le député, 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 (pourquoi les services d'intervention locaux, gendarmeries, sapeurs-pompiers, services hospitaliers, etc. semblent ne pas être informés des conséquences ni disposer d'un plan d'intervention d'urgence en cas d'accidents de cette envergure ?), mais aussi sur le manque d'information publique de la population locale et des services d'intervention d'urgence compétents. 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.


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.

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.

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. Les populations locales de votre circonscription attendent des réponses appropriées et urgentes face à l'ampleur des menaces.

Je vous propose de nous rencontrer, soit dans votre circonscription soit à Paris, afin d'envisager ensemble ce grave sujet malheureusement jugé et gardé secret.

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



Michèle RIVASI  
Directrice Générale  
Greenpeace France

PJ/ Résumé de l'étude 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.