

M. Yannick Rousselet
Chargé de Campagne Nucléaire
Greenpeace France
3 rue Louis Aragon
50130 Cherbourg Octeville

Monsieur le Haut Commissaire de défense
M. Didier Lallemand

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
20, avenue de Ségur
75007 Paris

Cherbourg Octeville, le vendredi 20 juin 2003

Monsieur le Haut fonctionnaire,

Le mercredi 19 février 2003, notre organisation interceptait et bloquait symboliquement, avec une facilité déconcertante, un camion de la société Cogema Logitics, avenue de Paris à Chalon-sur-Saône. Ce camion transportait environ 150 kilogrammes de poudre de plutonium, sous forme PuO₂. A l'occasion de cette action de dénonciation pacifique, nous avons publié une étude réalisée par le cabinet Wise, qui traite l'ensemble des transports générés par l'industrie du plutonium. Nous avons également conçu un site Internet spécialisé « www.stop-plutonium.org ». Depuis cette date, les transports, momentanément interrompus, ont depuis repris selon une organisation très peu modifiée.

Je suis certain que ces évènements ne sont pas passés inaperçus auprès de vos services et que vous avez porté une attention toute particulière à ceux-ci. Les transports de matériaux fissiles de ce caractère sont sous votre contrôle et c'est pourquoi je m'adresse à vous aujourd'hui. J'ai tout d'abord écrit à Monsieur Huiban, directeur de la DIN de Basse-Normandie qui m'a partiellement répondu, mais qui m'a conduit vers vous pour la plus part des questions essentielles.

Vous aurez constaté, en consultant notre site Internet et l'étude menée en particulier par le cabinet d'expertise Wise, que nous soulevons un certain nombre de problèmes ayant trait à la sûreté de ces convois de plutonium, au choix de leur itinéraire ainsi qu'à la qualité des containers utilisés. Mais nous développons également bon nombre de questions concernant la protection physique de ces convois dans son ensemble. Je me permets, par la présente, de vous solliciter afin d'obtenir des réponses aux interrogations que notre organisation et un certain nombre de maires et de citoyens qui nous ont contacté suite à nos publications, se posent de façon légitime. En effet, face aux dysfonctionnements que nous avons mis en lumière et aux inquiétudes qu'ils soulèvent chez les populations directement concernées, vous ne pouvez opposer la nécessité du secret mais au contraire y répondre en amenant vos services à une plus grande transparence.

Concernant le secret : L'ensemble des données publiées par Greenpeace n'est que le résultat d'une collecte d'informations publiques et d'observations réalisées sans infraction. Aucune de ces données n'est issue de « fuites » ou d'informations qui auraient été transmises par des personnes en relation avec les transports de plutonium.

Comme le faisait remarquer un haut responsable de Cogema Logistics, "la difficulté est dans le fait qu'il y a un point de départ et un point d'arrivée". Même si Monsieur de La Palisse eût pu en dire autant, cette remarque nous paraît pourtant judicieuse. Il nous semble en effet, que quel que soit le système qui sera mis en place à l'avenir, la pratique du secret nous semble dérisoire et peu compatible avec la « transparence » affichée par l'industrie nucléaire.

Le système de protection repose sur le « secret militaire » et comme vous l'avez déclaré au journal de 13h de TF1, le samedi 22 février, « il faudra que le secret soit mieux conservé, si possible ». Etant donné la facilité avec laquelle nous avons pu identifier les véhicules, le parcours et les horaires, nous n'imaginons pas de solution assez fiable pour garder un tel secret. De plus, nous n'envisageons pas, en ce qui nous concerne, de mettre un terme au travail

WWW.STOP-PLUTONIUM.ORG

Greenpeace France, 22, rue des Rasselins 75020 Paris. Tél : 01 44 64 02 02 Fax : 01 44 64 02 00
www.greenpeace.fr

d'information du public que nous avons engagé à cette occasion. Nous continuerons notre travail d'investigation et publierons toute nouvelle information concernant ce type de transport.

Depuis notre action à Chalon sur Saône, l'organisation des transports a été très légèrement modifiée. Cependant, il nous a été extrêmement facile de mettre à jour nos listes et, comme vous pourrez le constater sur notre site Internet, nous sommes en train de valider les nouvelles données. Les quelques « échanges » entre les éléments des ensembles routiers, les quelques modifications des horaires ou de haltes, ne peuvent être une réponse satisfaisante en matière de protection de ces convois. Il est à la portée de n'importe quelle organisation d'identifier ces transports, comme nous ne tarderons pas à le démontrer à nouveau.

Pouvez-vous nous indiquer de manière précise comment vous comptez prendre des mesures qui répondraient réellement au problème posé.

Concernant la qualité du plutonium : Il nous semble particulièrement scandaleux et dangereux que l'exploitant se retranche derrière un mensonge pour se sortir d'affaire. Le plutonium issu du retraitement est de qualité dite « civile ». De fait, si sa composition isotopique est notoirement différente, ce matériau n'en est pas moins utilisable à des fins militaires. Selon l'Agence Internationale de l'Energie Atomique (AIEA), "*même du plutonium de qualité réacteur fortement irradié peut être utilisé pour la fabrication d'armes nucléaires très puissantes*" (lettre de M. Hans Blix, Directeur de l'AIEA, à Paul Leventhal, président du Nuclear Control Institute, Washington D.C., Etats-Unis).

Bien que M. Saint Raymond, lors d'un débat avec moi sur Radio France Bleue, n'ait pas nié cette affirmation, je souhaiterais que vous puissiez clarifier publiquement ce point extrêmement important pour la compréhension du public.

Concernant les véhicules : Comme la réglementation l'impose, ce type de matériaux, comme tous ceux qui lui sont liés (Mox frais, rebuts, etc.), ne peut pas être transporté par chemin de fer. Il nous semble que le choix de l'autoroute n'offre pas plus de souplesse ou de flexibilité à ces transports. Nous avons ainsi pu observer avec quel sens de la ponctualité les chauffeurs et escortes pouvaient, presque aussi bien que la SNCF, arriver et repartir dans des tranches horaires précises. Quelle solution comptez-vous apporter pour remédier à ce problème ? Pensez-vous qu'il soit vraiment possible de fondre ces transports dans la circulation courante ?

Vous avez évoqué, ainsi que Cogema Logistics, le fait que les véhicules seraient dotés d'un système « d'autodéfense » très sophistiqué qui garantirait la protection physique des matières. Pour avoir pu approcher et observer longuement et à plusieurs reprises ces camions, que ce soit lors de notre action de Chalon sur Saône ou plus généralement lors de leurs séjours dans des garages (grand public, hors Cogema Logitics) de leur région d'origine, nous doutons fortement de l'efficacité de ce système et même de son existence, ne serait-ce là qu'un « grand bluff » de plus ?

Concernant le trajet choisi : Comme vous le savez, le trajet emprunté par ces camions cumule un nombre élevé de points sensibles : ponts, viaducs, tunnels, zones urbaines, zones Seveso, etc. Nous avons été particulièrement surpris de constater que, par exemple, ces véhicules continuaient d'emprunter le viaduc de Calix à Caen, alors qu'un périphérique au sud de la ville permet d'éviter aisément les risques liés à la hauteur, à la proximité d'une zone portuaire et d'un stockage d'hydrocarbures.

Mais, au-delà de ce choix, et après investigations de notre part, nous constatons que même si certains de ces « points noirs » peuvent être supprimés, il n'en reste pas moins qu'il paraît inévitable de côtoyer ce type de risques sur le trajet entre l'usine Cogema de La Hague et les trois zones de destination du plutonium. Quelles mesures comptez-vous prendre pour éliminer ces risques considérables ?

Concernant les containers : Bien que la communication des exploitants ait consisté à mélanger allègrement les tests des différents types de containers, les tests prévus par la réglementation pour ce type de transport sont notoirement insuffisants. Quelle réponse pouvez-vous apporter aux points que nous soulevons sur cette question dans les informations que nous avons publiées et notamment dans l'étude du cabinet Wise ? En particulier, pouvez-vous garantir qu'en cas de collision avec un véhicule d'hydrocarbures, l'intégrité physique des FS47 ne serait pas atteinte ? De même, vous est-il possible de confirmer que ces mêmes FS47 résisteraient à une arme anti-char du type de celles qui ont été utilisées lors des attaques de fourgons blindés de transports de fonds ? Pouvez-vous garantir qu'à aucun moment, étant donné les itinéraires empruntés par les camions et la résistance réelle des containers, un relargage de poudre de plutonium n'est possible ?

Même si un certain nombre de ces questions relèvent directement de la Sûreté, les implications d'accidents sur le parcours auraient, à n'en pas douter, des répercussions sur la protection physique des matières (risque d'immobilisation, de dispersion, etc....) et c'est à ce titre que je vous pose ces questions.

Nous sommes convaincus que le travail que nous avons réalisé sur les transports de plutonium ne peut s'avérer qu'utile pour vos services afin d'améliorer la sécurité de ces transports. Nous osons espérer que si vous arrivez à la même conclusion que nous - à savoir qu'il est impossible de faire circuler de tels convois en toute sécurité -, vous interdirez purement et simplement ceux-ci pour des raisons de sécurité publique.

Dans l'attente de votre réponse, et en vous en remerciant à l'avance, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Haut fonctionnaire, l'expression de nos salutations écologiques.

Yannick Rousselet
Attaché aux questions nucléaires à Greenpeace France