

Investigation Plutonium

N°6-7 MAI-JUIN 1998
mensuel - 20 FF

SPECIAL TRANSPORT

WISE-Paris
31-33, rue de la Colonie
75013 Paris
Téléphone France
01 45 65 47 93
Téléphone International
+33 1 45 65 47 93
Fax France : 01 45 80 48 58
Fax International
+33 1 45 80 48 58
e-mail
WISE-Paris@globenet.org

EDITORIAL

Dissimulations nucléaires

Il y a deux scandales, tous deux sans précédent.
Le premier réside dans le fait que pendant 15 ans, en France, Allemagne, Suisse et Royaume-Uni au moins l'industrie nucléaire - centrales, transporteurs, usines de plutonium et instituts de sûreté - s'est débrouillée pour cacher des infractions permanentes aux réglementations internationales concernant les transports de combustible irradié, alors que les mesures de contamination atteignaient plusieurs milliers de fois les limites autorisées. Ceci est pour le moins terrifiant quand on sait que les recommandations sur lesquelles se basent ces réglementations ont été établies par la très pro-nucléaire Agence Internationale de l'Energie Atomique de Vienne.
Le deuxième scandale, c'est que l'autorité de sûreté française, la DSIN, qui avait connaissance du problème depuis l'automne 1997, s'est mise d'accord avec les représentants de l'industrie nucléaire pour adopter la terminologie de "problème de propreté" et s'est tue jusqu'à ce qu'une enquête journalistique menace de faire exploser l'affaire. L'autorité de sûreté n'avait informé ni ses ministres de tutelle, ni ses homologues étrangers, sans parler du public. Pire, lorsque l'affaire éclate, elle s'affiche comme l'agence de contrôle de l'état efficace qui finalement arrive pour faire le ménage sans même prendre aucune mesure réglementaire ou disciplinaire et en minimisant les ventuelles conséquences sanitaires et les violations scandaleuses et permanentes de la réglementation. L'arrêt des transports par train a été adopté par la SNCF et non par l'autorité de sûreté ou le gouvernement. Mais comme l'explique un des inspecteurs de la DSIN : "Les compagnies nucléaires sont suffisamment punies par l'atteinte à leur image due à la couverture médiatique".

La Saga des transports contaminés

Un récit personnel par Mycle Schneider

*«La transparence est un concept d'escamoteur»
Daniel Pennac*

Au début, il y avait une fuite. Une des ces fuites rares, un tuyau interne venant d'une source bien informée au sein de l'industrie nucléaire à Paris : des conteneurs de transport de combustible irradié arrivent à l'usine de plutonium de La Hague contaminés bien au-delà de la limite réglementaire. C'était fin décembre 1997. Au début du mois de janvier 1998, j'allais en Normandie pour enquêter sur le sujet. L'histoire, qui éclata quatre mois plus tard, eut l'effet d'un tremblement de terre pour l'establishment nucléaire français et provoqua une crise majeure au sein du gouvernement allemand, paralysant quasiment tous les transports de combustible irradié en Europe de l'Ouest.

LIRE LA SUITE PAGE 2

wise

Service Mondial d'Information sur l'Energie / World Information Service on Energy /
Weltweiter Energie Informationsdienst / Servizio Mondiale d'Informazione Energetica /
Servicio Mundial de Información sobre la Energía

Valognes est une petite ville de moins de 20.000 habitants, à environ 20 km de Cherbourg, dans le département de la Manche. A quelques centaines de mètres de la gare voyageurs de Valognes, le plus grand producteur mondial de plutonium, la COGEMA ¹, exploite un terminal ferroviaire où les conteneurs arrivant par train sont transférés sur des camions. Le site de Valognes-Armanville est situé à une trentaine de kilomètres au sud-est de l'usine de La Hague. Environ 300 transports de combustible irradié passent chaque année par ce terminal COGEMA en provenance de toute la France (environ deux tiers), d'Allemagne et de Suisse, avant de finir leur parcours par camion jusqu'à l'usine. En France, seuls les combustibles de la centrale de Flamanville, proche de La Hague, sont acheminés directement par camion. Le combustible japonais arrivant en France par bateau était également transporté directement par camion depuis le port de Cherbourg. Tout le combustible japonais sous contrat a déjà été envoyé à La Hague.

En France, les transports par rail sont réalisés par TRANSNUCLÉAIRE (100 % COGEMA) et les transports par camion entre Valognes et La Hague par la compagnie de transport Lemaréchal (elle-même filiale à 100 % de TRANSNUCLÉAIRE). En d'autres termes, le secteur des transports nucléaires dans sa totalité est contrôlé par COGEMA.

Au terminal de Valognes-Armanville, les wagons sont pris en charge par du personnel COGEMA et conduits dans un grand hangar. Là, le taux de contamination et d'irradiation des emballages et des wagons est contrôlé par du personnel COGEMA. La réglementation internationale, basée sur les recommandations de l'Agence Internationale ² de l'Energie Atomique (AIEA), stipule que :

"La contamination sur toutes les surfaces extérieures et, en outre, sur les surfaces internes des véhicules, conteneurs, citernes et suremballages utilisés pour le transport des colis doit être maintenue à un niveau aussi bas que possible et de doit pas dépasser les limites suivantes :

- a) émetteurs bêta/gamma/alpha de faible toxicité :
- 0,4 Bq/cm² pour les envois qui comportent aussi des colis exceptés et/ou des marchandises non radioactives ;
 - 4 Bq/cm² pour tous les autres envois;
- b) autres émetteurs alpha :
- 0,04 Bq/cm² pour les envois qui comportent aussi des colis exceptés et/ou des marchandises non radioactives ;
 - 0,4 Bq/cm² pour tous les autres envois."

Cela fait de nombreuses années que les employés de COGEMA trouvent des niveaux de contamination sur les emballages et les wagons largement supérieures aux limites mentionnées ci-dessus. Au cours de mon enquête, j'obtiens un document de TRANSNUCLÉAIRE qui donne une image étonnante de la situation en France. Il indique qu'en

moyenne 26 % des emballages de combustibles irradiés et 36 % des transports arrivant à Valognes en provenance des centrales françaises entre janvier et novembre 1997 étaient contaminés. Alors que ce document, le procès-verbal d'une réunion qui s'est tenue au siège d'EDF à Saint-Denis le 10 décembre 1997, avec des représentants de TRANSNUCLÉAIRE, de COGEMA et d'EDF, ne précise pas explicitement si les "transports" désignent les camions, les wagons ou les deux, il donne, centrale par centrale, une répartition des taux de contamination détectés et le pourcentage de transports contaminés. Pour quatre centrales (Bugey, Saint-Laurent-des-Eaux, Nogent, Penly) sur les dix-sept sites, aucun emballage n'avait été identifié comme contaminé, et un seul site (Saint-Laurent-des-Eaux) était informé qu'aucune contamination de véhicule de transport n'avait été constatée. Sur un total de 192 emballages et transports contrôlés, 50 étaient identifiés comme contaminés jusqu'à 200 Bq/cm². Pire, le document précise sous le titre "Cas du transport de Gravelines 1/97/03"

*"Constat de contamination effectué à Valognes le 26/11/97. Une grande partie des **surfaces accessibles au public** était contaminée de façon uniforme à un niveau de **quelques centaines de Bq/cm²**. EDF interrogera le site concerné pour expliquer le phénomène."*

Ceci veut dire que l'on avait constaté qu'une grande partie de la surface extérieure des wagons provenant de la centrale de Gravelines était contaminée à des niveaux atteignant environ cent fois la limite réglementaire.

Le 20 avril 1998, je retourne en Normandie avec une équipe de télévision engagée par la chaîne publique allemande ARD. Nous prévoyons de filmer pendant la semaine puis de monter le reportage la semaine suivante, pour une diffusion le 3 mai 1998 dans la soirée à une heure de grande écoute. Nous filmons un train composé de wagons pour le transport des combustibles irradiés et du nitrate d'uranyle, stationné à quai en gare de voyageurs de Valognes. Les wagons sont directement accessibles. Personne ne semble s'en soucier. Mais le chef de gare veut que nous quittions le quai. "Vous avez une autorisation pour filmer ?", nous demande-t-il. "De qui ?" "De COGEMA", répond-il. "Ah bon, je croyais que c'était un lieu public...", lui dis-je. Mais il insiste : "Vous ne pouvez pas filmer de la marchandise COGEMA sans autorisation". C'est une gare, un lieu public quelque part en Normandie. Nous partons, après avoir demandé une interview au conducteur du train qui refuse d'être filmé.

Une des différences frappantes entre la France et l'Allemagne est la facilité avec laquelle des centaines de transports de combustible irradié prennent la route chaque année, avec pour simple escorte deux motards de la gendarmerie, alors que le moindre transport en Allemagne mobilise jusqu'à 30.000 poli-

ciers (voir *Investigation Plutonium* n°4-5). Nous apprenons également que les camions ne sont bâchés que depuis l'année dernière. Nous allons voir les gendarmes mobiles responsables de l'escorte du camion. On leur a dit que les bâches ont été mises en place pour les transports par camion car les clients japonais s'étaient plaints que les conteneurs vides étaient souillés, notamment par de la fiente de mouettes... Personne n'avait entendu parler du problème de contamination, personne ne porte de dosimètre.

Nous allons à la société de transport Lemaréchal où nous discutons avec le très sympathique directeur général. Il dit qu'il n'a pas l'autorisation de TRANSNUCLÉAIRE, la maison-mère à Paris, de nous accorder une interview télé. De toute façon, il n'a jamais entendu parler de problème de contamination, nous dit-il. "Il y a des gens au volant, des gens dans la rue... ce serait quand-même étonnant qu'on laisse faire et qu'on accepte soi-même ce risque, à la limite. Tout est parfaitement contrôlé." Quand on sait que TRANSNUCLÉAIRE est au courant du problème depuis de nombreuses années, soit ce directeur a raté sa vocation d'acteur, soit le transporteur n'a effectivement pas été mis au courant des résultats de mesure de contamination que les employés de COGEMA archivent après l'entrée des camions à La Hague.

Une de nos sources nous informe qu'il y aura un transport le lendemain matin entre le terminal de Valognes et l'usine de La Hague et que vers la même heure un conteneur vide quittera La Hague pour Valognes. Nous sommes là pour accompagner le camion de combustible irradié sur la totalité du parcours et filmer ces deux monstres de 120 tonnes, 9 essieux et 36 roues, se croiser sur une route de campagne étroite. Les images sont spectaculaires. Quelques semaines plus tard, elles seront rediffusées à maintes reprises par les chaînes de télé allemandes³.

Bien souvent, les camions et leur cargaison sont contaminés lorsque les habitants les voient longer jardins et maisons. Inquiets ? Non, pourquoi seraient-ils inquiets ? Jamais entendu parler des problèmes de contamination. Mais ce n'est pas qu'ils aiment particulièrement les transports "Ne serait-ce que pour la circulation, sans se préoccuper des dangers radioactifs".

Electricité de France en flagrant d'lit de mensonge

Le 22 avril, nous quittons la région de Cherbourg pour la centrale de Gravelines, à 450 km au nord, près de la frontière belge. Six réacteurs de 900 MW chacun sont en service, c'est l'un des plus grands sites de production nucléaire du monde. Nous avons choisi cette centrale, intrigués par les niveaux de contamination de "quelques centaines de Bq/cm² (...) sur des surfaces accessibles au public" rapportés dans le document de TRANSNUCLÉAIRE mentionné plus haut.

Nous arrivons tard, le chargé des relations

publiques et l'ingénieur responsable des combustibles irradiés nous attendent. Ils sont très avenants et "complètement transparents". C'est ce qu'ils prétendent. L'ingénieur EDF nous dit face à la caméra :

"Avant le départ, le service radioprotection (...) réalise de nouveau un certain nombre de contrôles de manière à s'assurer que le château n'est pas contaminé, et l'emballage ne quittera le site que s'il est dans les seuils de non-contamination. Un emballage contaminé ne pourrait pas quitter le site raisonnablement. Et ne quitterait pas le site de toute façon."

Voilà pour la transparence. Ce n'est qu'après que nous ayons insisté lourdement que le représentant d'EDF admet qu'il y a des problèmes de contamination "occasionnels" et "insignifiants". En dépit de notre insistance, il nous dira que 20 % des emballages arrivant à Valognes en provenance de Gravelines en 1997 étaient contaminés, rien de plus. Il continue à prétendre n'avoir jamais entendu parler du cas de contamination importante de novembre 1997. Quand je sors le document TRANSNUCLÉAIRE où l'on trouve le chiffre de 43 % (indiquant la proportion de conteneurs de Gravelines arrivés contaminés à Valognes en 1997), le chargé de la communication, alors très nerveux, interrompt l'interview. L'ingénieur, à peine plus frais que son collègue, se retourne immédiatement pour attraper son attaché-case d'où il extirpe un document, le parcourt rapidement et dit : "Vous avez raison, c'était 40 % en 1997". En d'autres termes, les faits étaient là, pas inaccessibles, loin d'être inconnus ou du "on n'en a pas entendu parler" : simplement, notre interlocuteur s'est - en plus - trompé dans les chiffres. Et ceci n'était que la partie émergée de l'iceberg, comme les citoyens allaient l'apprendre dans les semaines suivantes.

Le 23 avril 1998 au matin, le lendemain de l'interview avec EDF, j'appelle André-Claude Lacoste, chef de l'autorité de sûreté française, la DSIN (Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires), pour lui demander s'il était au courant du problème des transports de combustible irradié contaminés et lui demander une interview pour la télé allemande. Je suis assez surpris quand il me dit qu'il est au courant et qu'il n'y a aucun problème pour une interview. "Pourquoi pas demain matin à Paris" ? propose-t-il.

¹ COGEMA : Compagnie générale des matières nucléaires détenue à 81,5%, par le CEA (Commissariat à l'Energie Atomique), à 15 % par le groupe pétrolier TOTAL et à 35 % par la société d'ingénierie TECHNIP

² Journal Officiel, "Transport des marchandises dangereuses par route - Arrêté du 5 décembre 1996 (dit «Arrêté ADR»), Janvier 1997

³ Nous avons envoyé nos images à la chaîne de télé franco-allemande ARTE, mais elle n'a pas couvert le sujet « pour des raisons politiques interne » nous a confié une source bien informée. Les Allemands étaient pour, les Français contre. En fait, bien que les médias des deux pays n'aient pas cessé de couvrir cette affaire pendant plusieurs semaines, ARTE y a à peine touché. Mais ceci est une autre histoire...

C'est d'accord. Ce jour-là, pour la première fois semble-t-il, M. Lacoste informe ses ministres de tutelle, l'Environnement et l'Industrie, qu'il y a un problème. C'est aussi ce soir-là que ses services informent par téléphone le ministère de l'Environnement allemand que des problèmes de contamination ont été constatés sur des transports en provenance d'Allemagne, alors qu'il était au courant depuis plusieurs mois.

Le 24 avril 1998 au matin, pendant l'interview - à laquelle, à notre surprise, participe un haut responsable de l'OPRI (Office de Protection contre les Rayonnements Ionisants) qui dit n'avoir été informé du problème de contamination que le jour même (peut-être tout juste avant l'interview ?) - Lacoste nous dit qu'il savait depuis décembre 1997 que des conteneurs étaient contaminés. D'autres sources indiquent que la DSIN avait participé à une réunion interne de l'industrie du cycle du combustible le 26 novembre 1997 à Paris, à laquelle participaient EDF et COGEMA, et qu'elle avait été alors pleinement informée. Il est vrai que ce n'est que le 12 juin 1997 que la DSIN a formellement repris la responsabilité de l'inspection des transports de matières fissiles, et que la première inspection de transport avait eu lieu à la centrale de Saint-Alban, le 18 décembre 1997. Avant, le ministère des Transports responsable de milliers de transports de matières radioactives en France n'avait même pas un poste à plein temps pour ça. Autrement dit, il n'y avait pas d'inspection du tout.

Lacoste nous dit avoir connaissance de taux de contamination maximum de 150 à 180 Bq/cm², pas plus. Il affirme que la DSIN n'a jamais entendu parler de plusieurs centaines de Bq/cm², et que les véhicules de transport comme les camions ou les wagons n'ont jamais été mentionnés. Quand je lui demande si, lorsque l'on repère un emballage contaminé au terminal de Valognes, celui-ci est décontaminé sur place, Lacoste répond : "A ma connaissance, la décontamination surfacique n'est pas autorisée à Valognes. Je ne crois pas qu'on le fasse là-bas."

D'après nos informations, cela fait des années que les emballages et les wagons sont décontaminés à Valognes. Les camions, dont nous apprendrons plus tard qu'ils sont aussi concernés, sont décontaminés à La Hague. Lacoste me rappelle quelques heures après l'interview pour me dire que COGEMA vient juste de l'informer "qu'ils font quelque chose qui ressemble beaucoup à de la décontamination : ils ont dit littéralement que si, quand ils font un frottis, ils trouvent une contamination plus élevée, ils frottent un peu plus..."

La méthode utilisée dans cet atelier de décontamination de Valognes non déclaré est plutôt rudimentaire, et la gestion des déchets radioactifs qui en sortent est difficile à croire. Les chiffons utilisés pour frotter les endroits contaminés d'un emballage sont mis dans un petit fût, lui-même embarqué dans la cabine du conducteur et envoyé avec le conteneur à La Hague où on le traite comme déchet de faible

activité. Quant aux eaux de lavage contaminées, elles sont séchées et les boues sont périodiquement envoyées à La Hague où elles sont également conditionnées et traitées comme des déchets de faible activité. Les représentants de la DSIN et de l'OPRI me confirment ces pratiques, alors que la porte-parole de l'IPSN (Institut de Protection et de Sûreté Nucléaire), le soutien technique de l'autorité de sûreté, qualifie encore fin mai de "hautement improbable" le coup du fût dans la cabine du conducteur. Qui pourrait lui en vouloir ?

Dans la journée du 23 avril 1998, la machine de communication d'EDF met au point une stratégie qui devait permettre de faire baisser la pression quand nous publierons nos informations. Le soir même, à la demande expresse de Lacoste, EDF lui faxe le document TRANSNUCLÉAIRE de décembre 1997.

Le 24 avril 1998, EDF sort un communiqué de presse annonçant un renforcement du dispositif de contrôles pour le transport des combustibles irradiés, suite au bilan de l'année 1997. Sur 54 des 208 emballages ayant quitté ses centrales, des niveaux de contamination supérieurs aux limites internationales ont été détectés à Valognes, alors qu'ils étaient parfaitement propres au départ des centrales. "Les conteneurs subiraient-ils une contamination inexplicable pendant le transport ?", se demande l'AFP. "Absolument pas", insiste Daniel Dubois, délégué au parc nucléaire à EDF, "le problème vient tout simplement de la méthode de prélèvement des particules". Et bien sûr, tout ceci est "sans aucun risque pour les personnes". Pas de chiffres sur la contamination, pas un mot sur les wagons, pas de sites, pas de contexte. "Un monument de langue de bois", commentera le directeur de l'OPRI quelques semaines après.

Trois jours plus tard, le 27 avril 1998, le ministère de l'Environnement fait une déclaration rappelant que la DSIN a récemment noté "une contamination anormale, très nettement supérieure aux taux fixés par la réglementation". La ministre, Dominique Voynet, précise que "les explications données à ce jour par les exploitants ne sont pas satisfaisantes" et qu'il est essentiel que "les responsabilités du non respect des réglementations soient clairement établies". L'explication de la Ministre n'est pas non plus très satisfaisante. Pas de chiffres, pas un mot sur les wagons. Cependant, elle déclare clairement qu'elle suit de près les investigations menées sous responsabilité de la DSIN sur le sujet, et que de nombreuses questions - y compris l'impact sanitaire potentiel - sont encore sans réponse.

Des contrôles de contamination pas vraiment représentatifs

Le 28 avril 1998, la centrale de Gravelines publie un communiqué de presse annonçant le "renforcement du dispositif de contrôles". EDF continue à affirmer que "tous (les) convois présentaient au départ

de Gravelines une mesure de radioactivité superficielle inférieure à la norme internationale de 4 Bq/cm². Elle dit qu'en 1997 "8 % des points de contrôle réalisés à Valognes sur les convois provenant de Gravelines dépassaient le seuil de 4 Bq/cm²". Au total, ce sont, sur l'emballage, 14 points de 300 cm² chacun qui font l'objet d'un frottis et 17 points sur la surface des wagons. Pour fixer les idées, on notera que la conception des emballages prévoit une surface très importante, environ 200 m², permettant d'évacuer de façon plus efficace la chaleur des combustibles irradiés. De fait, les surfaces mesurées correspondent à environ 0,2 % de la surface totale de l'emballage. C'est un ordre de grandeur qu'il faut garder en tête lorsque l'on regarde les chiffres provenant des contrôles de routine. Pas besoin d'être un génie en maths, pour comprendre que la probabilité d'effectuer un frottis à côté d'une particule d'un micron devrait être assez élevée. Par ailleurs, nous n'avons pas de données concernant la surface totale des wagons de chemin de fer, mais la probabilité de détecter une particule chaude avec un système limité à 17 points de mesures reste certainement assez limitée.

Bien sûr, les "écarts constatés" à Valognes "ne présentent pas de risque pour le public". Mais, bien sûr, la valeur de ces "écarts" n'est pas indiquée. Le communiqué de presse de Gravelines ajoute qu'un des wagons montrait un niveau uniforme de contamination de "quelques centaines de Bq/cm² fin novembre 1997". Mais, évidemment, on se garde bien de préciser que cette contamination a été trouvée sur des surfaces accessibles au public, comme l'indique la note secrète de TRANSNUCLÉAIRE. Mais il précise qu'"une enquête interne est en cours pour déterminer les causes de cet écart". Une telle enquête commence-t-elle cinq mois après la découverte des faits, ou bien cela fait-il cinq mois qu'elle est en cours ?

Le 28 avril 1998, la toute première inspection depuis sa mise en service en 1982 a lieu sur le terminal ferroviaire de Valognes. La DSIN invite l'OPRI - en dernière minute, alors que, selon la DSIN, cette inspection était prévue depuis un mois environ - à participer à l'inspection. Malheureusement, il n'y a sur le site pas un seul wagon ni un seul emballage de disponible. Tant pis pour les inspecteurs.

Ce n'est que le 30 avril 1998 que la DSIN publie son premier communiqué de presse sur cette affaire. Elle déclare "A la suite d'une visite de surveillance menée conjointement par la (...) DSIN et (...) l'OPRI le 28 avril 1998 au terminal ferroviaire de Valognes, propriété de COGEMA La Hague il a été constaté qu'en 1997, 35 % des convois utilisés par EDF pour transporter son combustible usé vers La Hague présentaient une contamination surfacique, en au moins un point, supérieure à la limite réglementaire fixée à 4 Bq/cm²". Bizarre, monsieur Lacoste de la DSIN

avait la même information une semaine plus tôt, lorsqu'il a été confronté aux faits au cours de l'interview télé puis a obtenu, le même jour, le document de TRANSNUCLÉAIRE. Même si ce communiqué de presse donne deux nouvelles informations - 44 wagons étaient contaminés (de combien ?), dont 10 présentaient une contamination externe, et on avait constaté que des transports allemands et suisses avaient également été contaminés - il ne donne pas un seul chiffre sur les niveaux de contamination.

Entre le 30 avril et le 2 mai 1998, Peter Winterberg de la chaîne de télé WDR monte à Cologne un documentaire de 7 minutes à partir des heures de pellicules que nous avons ramenées. Le reportage doit être diffusé le dimanche 3 mai au soir, dans le cadre du magazine politique "Weltspiegel". Dans l'après-midi, les rédacteurs de Weltspiegel donnent la priorité à un autre sujet d'actualité et décident de repousser la diffusion de quinze jours. Nous nous opposons fermement à cette décision car nous pensons que l'histoire ne va pas tenir quinze jours de plus. Nous décidons donc de proposer au moins une version ramenée à 2 minutes et demi pour les informations de fin de soirée dès que possible. Le lendemain, les responsables de l'information se montrent très intéressés. Après avoir proposé mardi, ils décident en dernière minute (17h45) qu'ils le veulent pour le soir même. Peter Winterberg se débrouille pour faire de ce qui devait être un 7 minutes, un documentaire de 2 minutes et demi. Lors de la diffusion, ce lundi 4 mai, la présentation n'est pas à la hauteur des enjeux et l'information passe d'abord quasiment inaperçue.

COGEMA se moque du ministre de l'Industrie

Au cours de cette même journée du 4 mai 1998, les bulldozers de la stratégie de la communication de COGEMA se déploient à un niveau rarement atteint. Le numéro un de l'élite technocratique de la COGEMA, Jean Syrota, amène la presse (pas nous !) faire une visite de l'usine de plutonium de La Hague et du terminal de Valognes, en présence du secrétaire d'Etat à l'Industrie, Christian Pierret, et du patron de la DSIN, André-Claude Lacoste. Le ministre Pierret exprime son "sentiment de fierté française devant la maîtrise de la technologie déployée à COGEMA La Hague". La contamination des transports de combustible irradié ? Un "non-incident" selon Pierret qui ajoute : "Tout ceci est absurde. Tout ce qui a été évoqué est sans aucun danger pour la santé des personnes", après être grimpé sur un wagon de combustible irradié, pour montrer que c'est sans danger. La mise en scène rappelle le rituel des anciens ministres de la Défense qui allaient se baigner dans le lagon de Moruroa, site des essais nucléaires français dans le Pacifique. Le ministre clame sa volonté d'une "ouverture totale de l'information, le maximum d'information pour le maximum de transparence".

Rarement un ministre français s'est autant ridiculisé que Pierret l'a fait à cette occasion, comme on s'en rendra compte deux jours plus tard. Lacoste confirme aussi "il n'y a rien de dramatique et surtout pas de quoi s'affoler". Circulez, y'a rien à voir ! Jean Syrota, patron puissant de la COGEMA, très confiant comme toujours, déclare : "Il a pu arriver dans le passé que l'on ait sous-estimé tel détail qui s'est révélé par la suite un grand événement médiatique." Mais c'est fini, pense-t-il. Un haut fonctionnaire se demandera plus tard pourquoi Lacoste n'a pas voulu ou n'a pas pu *brief* son ministre pendant le vol Paris-Cherbourg. Il y avait assez de temps pour remettre au point certains aspects fondamentaux, même si c'était un peu tard.

Le 4 mai 1998 dans la soirée, le quotidien *Libération* m'appelle pour avoir quelques informations. Je décide alors de faire sortir l'histoire en France. Au moment où notre documentaire passe à la télévision allemande, je sors tout juste de mon rendez-vous avec le journaliste de *Libé*. Alors que le 5 mai 1998 la presse locale et régionale couvre en large le show des Syrota-Pierret-Lacoste, *Libération* complétera le lendemain l'histoire avec une interview exclusive de la ministre de l'Environnement, Dominique Voynet.

Le 6 mai 1998, *Libération* monte l'histoire à la Une, sous le titre "Une note secrète accablante - Nucléaire - Attention, transports dangereux !" (avec une photo prise par un anti-nucléaire local en 1996, image que j'ai fournie à *Libération*, montrant un camion non bâché transportant des combustibles irradiés). L'histoire occupe aussi les pages 2 et 3. Voynet déclare :

"Ce qui me choque au delà du niveau de contamination, c'est que dès que l'on pose quelques questions simples aux exploitants, on se rend compte que cela dure depuis des années. Que les trois sociétés en cause (EDF, Transnucléaire et COGEMA, ndr) étaient parfaitement au courant et qu'elles n'ont rien dit. Et qu'à Valognes il y avait un site de décontamination sauvage et clandestin des wagons et des colis."

Sur la question de l'impact sanitaire, Dominique Voynet estime qu'il est impossible à l'heure actuelle de dire si il y aura des conséquences pour le public, mais que le scénario le plus défavorable pour les travailleurs de la décontamination montre qu'on peut recevoir un vingtième de la limite annuelle en deux heures. Le nouveau taux de contamination "maximum" identifié rapporté par la ministre est de 2.000 Bq/cm², 500 fois la limite autorisée. L'éditorialiste de *Libération* écrit, sous le titre "Mensonge" :

"Décidément, tout se passe comme si le lobby nucléaire n'avait rien appris et rien oublié des beaux jours de l'atome triomphant. Ou plutôt si : il a appris à noyer ses mensonges par omission dans un flot de communication... La ministre de l'Environnement a

beau exprimer dans nos colonnes un juste courroux, rien ne nous empêchera de penser qu'en dépit d'une posture candide et d'une communication de lin blanc, le lobby nucléaire se fout de nous."

L'article de *Libération* a l'effet d'une bombe. Le matin même je suis contacté par France-2, une des très nombreuses demandes d'information qui surgiront au cours des semaines suivantes, et j'accepte de fournir quelques extraits des films que nous avons tournés en Normandie, et je suis interviewé pour le journal de 13 heures. Dans l'après-midi, COGEMA organise en vitesse une nouvelle conférence de presse sur le terminal de Valognes. Maintenant, d'autres journalistes (toujours pas nous) ont accès au site et au hangar où l'on pratique la décontamination.

Selon la directrice adjointe de la division du fret de la SNCF, aucune information n'a été transmise directement par la DSIN à la direction de la compagnie de chemin de fer, pas même une copie du communiqué de presse du 30 avril 1998 (que la SNCF s'est procuré par ailleurs), malgré des demandes orales et écrites répétées de la direction de la SNCF. Une réunion avec la DSIN, le 5 mai 1998, est qualifiée de non concluante par la SNCF. Le 6 mai 1998, après la publication de l'article de *Libération*, la direction régionale de Normandie de la SNCF déclare à Valognes "Nous venons d'apprendre la contamination de certains châteaux par voie de presse". Le siège de la SNCF publie un communiqué de presse en début d'après-midi déclarant que "dans l'attente de la réponse de la DSIN, la SNCF, en accord avec EDF et COGEMA, a décidé de ne pas effectuer de nouveaux transports de combustible irradié". Le syndicat CFDT déclarera deux jours plus tard qu'en fait les transports n'ont pas été arrêtés par la direction, mais par le CHSCT (Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail), animé par les syndicats, qui ont exigé un "droit de retrait". La CFDT déclare alors que cela fait une quinzaine d'années que des dosimètres sont réclamés pour les employés de la gare de Valognes, en vain.

Le Premier Ministre donne une semaine au chef de l'autorité de sûreté pour lui faire son rapport sur le sujet, alors que COGEMA ("Une erreur a peut-être été commise", dira Jean-Louis Ricaud, chef de la division retraitement-recyclage) et EDF ("Nous n'avons pas accordé assez d'importance au règlement rapide de ce dossier et nous avons manqué de rigueur", selon Bernard Dupraz, chef de la division nucléaire) adoptent un profil bas. C'est Dominique Voynet à qui reviendra le privilège d'annoncer la décision du Premier Ministre à l'Assemblée Nationale, alors que le ministre de l'Industrie, traditionnellement plus puissant, est contraint d'écouter. C'est encore Dominique Voynet, qui, la première, s'exprimera en langage assez clair :

"Si les conséquences sanitaires de la contamination sont probablement modestes, la gravité des inci-

dents tient dans leur durée, dans le silence qui a entouré ces pratiques dont tout le monde savait qu'elles avaient lieu."

"Je crois que le moment est venu pour les différents acteurs de l'industrie nucléaire de comprendre que le nucléaire ne survivra pas sans respect du citoyen, sans transparence, sans stratégie d'information objective, qui ne prenne pas les gens pour des imbéciles."

Toutefois, c'est un fait, ce ne sont ni les autorités de sûreté, ni les ministres de l'Environnement, de l'Industrie ou de la Santé, ni le Premier Ministre, mais la compagnie de chemin de fer française qui arrêtera les transports de combustible irradié par rail (le problème des transports par camion est une autre histoire, comme nous le verrons plus loin).

Les effets sanitaires - sans doute bien pires que ce que l'on veut bien dire

Le 6 mai 1998 toujours, la DSIN envoie une lettre à la SNCF lui annonçant qu'une première étude d'impact qui a été faite le 5 mai 1998 par l'IPSN conclut que la dose maximum à une distance de deux mètres du convoi est estimée à 0,05 mSv/h, en lui rappelant la limite réglementaire de 0,1 mSv/h à deux mètres. Les représentants de la SNCF décident de revoir les conditions sous lesquelles les transports pourraient reprendre lors d'une réunion le 14 mai 1998.

La DSIN publie aussi son second communiqué de presse (accompagné de son communiqué du 30 avril 1998, pour ceux qui l'auraient raté...). La demi-page d'information est toujours bien maigre. Selon la COGEMA les 14 personnes ayant travaillé en 1997 sur le site de Valognes (et qui, affirme-t-elle portent des dosimètres) ont reçu en 1997 "des doses très inférieures à la norme européenne de 20 mSv/an. Seules trois personnes auraient reçu des doses supérieures au seuil d'enregistrement de 0,15 mSv. Pour chacune d'entre elles, les valeurs mesurées sur l'année sont respectivement de 3,85 mSv, 3,45 mSv et 0,50 mSv".

La DSIN ne précise pas que les limites mentionnées sont celles qui s'appliquent aux travailleurs affectés aux travaux sous rayonnement, alors que les limites d'exposition du public sont de 1 mSv par an dans l'environnement d'une installation nucléaire (la limite d'exposition du public en Allemagne est de 0,3 mSv, il paraît que les Allemands sont moins résistants aux rayonnements que les Français...), ce qui montre bien que les doses enregistrées par les dosimètres des employés de Valognes sont très significatives. Elle ne précise pas non plus le fait que le niveau de rayonnement externe à une distance de deux mètres qu'elle donne pour évaluer l'exposition du public n'est pas le problème sanitaire majeur dans ce cas particulier. Alors que les problèmes de contamination proviennent aussi bien de niveaux de contamination relativement élevés sur de grandes surfaces que de particules chaudes de très petite taille, le risque sanitaire majeur provient évidemment

de l'ingestion ou de l'inhalation de particules. Aucune évaluation crédible de l'impact sanitaire potentiel de ces deux types de contamination n'a été effectuée par les autorités.

C'est encore le 6 mai 1998 que L'OPRI publie son propre communiqué de presse sur les résultats préliminaires des inspections effectuées à Valognes le 28 avril 1998. L'OPRI précise que jusqu'à ce jour les rapports de "surveillance radiologique" transmis par COGEMA à l'OPRI concluaient systématiquement à "un impact sur l'environnement nul". Bizarrement, l'OPRI ne trouve pas un impact nul : niveau de contamination en cobalt 60 (28 Bq/m²), en argent 110m (16 Bq/m²) et en césium 137 (19 Bq/m²) sur certains éléments de la grue principale (palonnier). Sur le réceptacle appelé "lèche-frite" associé aux wagons, la présence de cobalt 60 (29 Bq/m²) et d'argent 110m (41 Bq/m²) est également détectée. Entre les rails de la voie ferrée, le sol contient 45 Bq/kg de cobalt 60 et 31 Bq/kg de césium 137. Les boues issues du bassin de décantation des eaux de lavage des châteaux présentent une contamination de l'ordre de 85 Bq/m² en cobalt 60, de 9,4 Bq/m² pour l'argent 110m et de 74 Bq/m² en césium 137. L'OPRI conclut que cette contamination témoigne "indirectement du phénomène de contamination surfacique des containers", et atteste "que des opérations de décontamination sont opérées sur le site de Valognes dans des conditions qui mériteraient d'être clairement précisées". "A partir d'un scénario dans lequel la totalité de la contamination surfacique des appareils de levage est susceptible d'être remise en suspension, l'exposition d'un travailleur présent 2000 heures par an sur le site pourrait atteindre quelques millisieverts par an." Et il ne s'agit que de la contamination des engins de levage. Des niveaux de contamination bien plus importants ont été trouvés sur les wagons, et, cumulés, ceux-ci pourraient entraîner des doses bien plus élevées.

Il faut dire aussi que le site COGEMA de Valognes n'a aucune autorisation de rejets radioactifs, dans la mesure où l'on a toujours considéré que la quantité totale de radioactivité restait en dessous des limites réglementaires et qu'il ne s'agissait que d'un terminal de transfert pour les transports de matières radioactives.

La première déclaration qui fait clairement allusion au risque d'inhalation/ingestion est publiée le 7 mai 1998 par la Fédération Chimie Energie de la CFDT qui indique que chiffres et déclarations publiés jusque-là "ne rassurent nullement la CFDT quant à la protection des salariés".

Alors que le problème des transports contaminés devient une affaire politique majeure, nous décidons avec la télé allemande de retourner en Normandie. Nous voulons faire un document avant-après, en retournant sur les différents lieux où nous avons été, pour prendre la température et voir ce qui a changé.

Le 12 mai 1998, le chef de gare de Valognes nous accueille et est maintenant décidé à nous

UN POINT CHAUD SUFFIT POUR ATTEINDRE LA LIMITE ANNUELLE

En utilisant les facteurs de transfert acceptés au niveau international ($3,1 \times 10^{-8}$ Sv/Bq selon la CIPR-72, adoptée par la Commission Internationale de Protection Radiologique en septembre 1995) l'inhalation par un adulte de particules de cobalt-60 d'une taille moyenne d'un micron et ayant une activité de 10.000 Bq, provoque, en cas d'élimination lente, une dose efficace de 0,31 mSv, soit une dose supérieure à la limite d'exposition annuelle pour le public en RFA et un tiers de la limite européenne. Les particules de 10.000 Bq ou plus, essentiellement activées au cobalt ont été trouvées sur des wagons arrivant à Valognes en provenance de centrales allemandes, au moins cinq reprises en 97-98. Mais rien ne garantit que ces mesures représentent des niveaux de contamination les plus élevés ou exceptionnels à cause du faible taux d'échantillonnage.

Le risque semble plutôt élevé que des personnes aient été exposées à des doses significatives pendant la longue période où les convois contaminés ont traversé les pays. Pire, des particules chaudes se sont répandues dans l'environnement, le long des voies de chemin de fer et des routes, et les gens peuvent être contaminés, aujourd'hui et pendant très longtemps encore...

accorder une interview. Il déclare qu'alors que les agents SNCF sont en contact direct avec les wagons, cela fait quinze ans qu'ils réclament en vain des dosimètres. Ils n'ont été informés à aucun moment du problème de contamination. Nous retournons voir l'escorte de la gendarmerie pour voir ce qui a changé depuis les révélations. Rien, nous dit-on. Rien ? Il y a encore des transports ? Oui, nous répond-on, la routine. Pour une surprise, c'est une surprise.

Nous retournons à St.-Martin-le-Gréard, un petit village de 230 habitants traversé par les transports de combustible irradié. Les transports n'ont pas été arrêtés ? "Ils arrêtent pas comme ça, vous savez", nous explique le passant à la baguette et au litron de rouge. "Et puis il faut être juste. Si c'était pas pour eux, il n'y aurait pas de boulot dans la région". Il est content, son fils vient de décrocher un emploi à l'usine COGEMA. Environ 3000 voitures et 400 camions, dont beaucoup transportent des matières dangereuses, traversent le village chaque jour. L'adjoint au maire, même si le problème de circulation l'embête, nous explique pourquoi c'est important pour les communes de la région d'avoir des administrés qui travaillent à COGEMA : COGEMA verse 24.000 francs par an à la municipalité par employé COGEMA, à partir de 10. Pas de pot pour St-Martin-le-Gréard, le village n'a jamais dépassé les sept ou huit salariés COGEMA.

Dans l'après-midi, nous pensons avoir un gros

problème pour le lendemain : pendant que nous visiterons la belle campagne du Cotentin, et que nous retournerons filmer au terminal de Valognes les grilles fermées et l'équipement au repos, Lacoste présentera à la presse son Rapport au Premier Ministre. L'invitation n'est arrivée à WISE-Paris que cet après-midi à 14 heures 54. Finalement, c'est une seconde équipe que nous envoyons par l'intermédiaire du bureau parisien de la télé allemande à la conférence de presse du 13 mai 1998 pendant que nous filmons, par dessus la clôture, caméra sur le toit de la voiture... un transfert de conteneur de combustible irradié. Notre idée de scénario s'envole : on ne peut pas faire d'avant-après : il n'y a pas d'après ! Nous croyions qu'une semaine après le début de l'affaire et après l'annonce de l'arrêt des transports par la SNCF, toute activité avait cessé. Non seulement tout a l'air de continuer, mais en plus nous filmons un employé en train de travailler mains nues sur un wagon qui vient juste d'être déchargé, tenant une cigarette dans une main, et manipulant le wagon de l'autre. Nous sommes ahuris de voir le wagon quitter le site. Avant de quitter les lieux dans l'après-midi, nous pouvons voir un nouveau conteneur prendre la route de La Hague, et un autre, vide, faisant le chemin en sens inverse. Trois transports en une journée, pas mal pour une période de non-activité. Et nous réalisons pour la première fois que les autorités n'ont rien interdit et que rien n'empêche les transports par camion de se poursuivre. Pour nous, il était clair que sans transport par rail, il n'y avait plus de transports par camion.

Le petit rapport de 10 pages présenté par Lacoste est très décevant. Il répète la plupart des choses déjà connues, et n'apporte que peu de nouveaux éléments. Cependant, il attaque et met en cause sur plusieurs points la compagnie d'électricité nationale EDF, d'une façon jamais vue :

- En novembre 1997, la première information sur le problème de la contamination semble avoir été transmise par EDF et COGEMA à la DSIN - pour éviter le choc - juste après que la DSIN ait annoncé sa première inspection à EDF pour le 18 décembre 1997 sur le site de St-Alban ; en effet, "il arrive que les exploitants se montrent soudainement loquaces et fournissent à la DSIN des informations préalablement à l'inspection pour éviter des découvertes brutales le jour même". Les informations fournies pendant l'inspection montrent qu'en 1997, on avait constaté qu'environ 25 % des conteneurs avaient été contaminés à Valognes.

- Le 30 décembre 1997, la DSIN a demandé par courrier à EDF qu'un "plan d'action énergétique" soit défini et mis en œuvre.

- Lacoste affirme qu'il a eu connaissance pour la première fois lors d'une interview le vendredi 24 avril 1998 - "par un journaliste de l'agence WISE devant les caméras de la télévision allemande en vue de la diffusion d'un reportage le 3 mai sur la chaîne ARD"

- des informations contenues dans le compte-rendu interne de TRANSNUCLÉAIRE qui révélait en particulier que non seulement les conteneurs étaient contaminés, mais aussi les wagons, et qui mettait particulièrement en avant le site de Gravelines.

- Lacoste déclare qu'au cours d'une inspection sur le site de Gravelines le 28 mars 1998 "[ses] inspecteurs s'étaient interrogés sur les conséquences d'une éventuelle contamination de wagons. L'exploitant n'avait alors rien signalé de particulier."

Au cours de l'inspection commune DSIN/OPRI du 28 avril 1998 à Valognes, la DSIN a reçu un rapport TRANSNUCLÉAIRE daté du 27 avril 1998, qui faisait la synthèse des contaminations observées à Valognes en 1997 et au début 1998. Ce rapport donnait, centrale par centrale, les niveaux de contamination observés en Bq/cm² sur les emballages et les wagons. "La contamination maximale observée sur les wagons a été de 700 Bq/cm² pour la contamination externe et de 8.000 Bq/cm² pour la contamination interne". Lacoste explique que c'est ce rapport qui fait l'objet de son communiqué de presse et de sa note aux ministres du 30 avril 1998. C'est la première fois que ce chiffre de **8.000 Bq/cm², 2.000 fois la limite autorisée**, est publié. Lacoste insiste sur le fait que ce niveau correspond à "un point très particulier (...), un point tout à fait singulier qui doit correspondre à une particule (...). Le point de 8000 est une valeur extrême".

Cependant, ni le rapport TRANSNUCLÉAIRE, ni les chiffres qu'il contient n'ont été publiés jusqu'ici.

Lacoste cite COGEMA qui indique avoir prévenu EDF de la contamination des transports dès 1988. Un groupe de travail EDF-COGEMA a été constitué en 1992. L'IPSN, alors appui technique du Ministère des Transports, y a été associé. Destinataire le 29 mars 1993 "d'un rapport mentionnant la contamination des conteneurs et des wagons", l'IPSN ne formulait pas de remarque particulière. Par ailleurs la contamination des conteneurs et des wagons a été "régulièrement évoquée" lors des séances du CHSCT de l'établissement de La Hague : les comptes-rendus correspondants ont été diffusés à l'IPSN et à l'inspection du travail.

Selon Lacoste, "compte tenu de l'absence de tout risque sanitaire, COGEMA n'a pas jugé nécessaire d'effectuer une communication publique, communication qui relève d'ailleurs selon elle de la compétence de l'organisme expéditeur, en l'occurrence EDF."

Lacoste tire les conclusions suivantes :

- En ce qui concerne EDF "les constats effectués lors des inspections sur les sites EDF montrent que les acteurs locaux ne semblent pas connaître les responsabilités qui leur incombent en tant qu'expéditeur. Les responsabilités internes ne sont pas clairement définies et les contrôles sont déficients";

- EDF, TRANSNUCLÉAIRE et COGEMA "ont manqué de rigueur et de clarté dans leur comporte-

ment technique d'exploitants" ;

- Cette situation s'explique sans doute par "l'absence d'un contrôle réel exercé au nom de l'Etat" ;

- La DSIN a "fortement contribué à faire évoluer la situation par l'annonce, puis la mise en œuvre d'une pratique d'inspections sur le terrain" même si ses inspecteurs auraient dû regarder la contamination interne des wagons ; elle a "immédiatement informé la SNCF de la contamination externe des wagons".

Cette dernière affirmation est en contradiction totale avec les déclarations des dirigeants de la SNCF selon lesquelles ils n'ont eu aucune information jusqu'au début du mois de mai 1998. Le message de Lacoste semble se résumer à "bon, c'était le bordel, mais ne vous inquiétez pas, la DSIN est là pour faire le ménage". En fait, la DSIN était au courant au moins depuis novembre 1997, et n'en a pas informé ses deux ministres de tutelle ni la compagnie de chemin de fer, ni, bien sûr le public.

Les Verts français se déclarent "décus et étonnés" par le rapport Lacoste. Ils considèrent qu'il "n'identifie pas clairement les responsabilités et les éventuelles culpabilités".

On pourrait aussi ajouter que le rapport Lacoste ne donne aucun chiffre sur les niveaux de contamination (à une exception près), qu'il s'agisse de conteneurs, de wagons ou de camions. Il ne donne pas non plus d'explication sur l'origine de cette contamination, il n'indique pas quels pourraient être les impacts sanitaires potentiels, il ne couvre pas les transports étrangers (un tiers du total des transports !) arrivant à Valognes/La Hague alors qu'il avait les données, il ne fournit pas d'explication sur les opérations de décontamination au niveau des centrales, à Valognes et à La Hague. Et, par dessus tout, il ne mentionne pas une seule sanction. La suspension des transports par la SNCF reste la seule et unique mesure restrictive de ce scandale.

Dans l'après-midi, le Premier Ministre Lionel Jospin déclare à l'Assemblée Nationale que "l'évaluation de l'impact sanitaire fait apparaître des niveaux de dose inférieurs aux normes internationales". C'est tout simplement faux ! Il n'y a aucune garantie que le seuil de 10 microSv - limite d'exposition annuelle pour tout public pour une pratique spécifique indépendante de l'exploitation d'une installation nucléaire fixe - n'ait pas été dépassé. Au contraire, vu les niveaux élevés de contamination détectés, il est hautement probable que le public ait été exposé à des doses de rayonnement non négligeables.

Le jeudi 14 mai 1998, la Commission Spéciale et Permanente d'Information près l'Etablissement de La Hague (CSPI), une commission composée d'élus locaux, de COGEMA, de représentants d'organismes professionnels, de syndicalistes et d'associations, tient une session extraordinaire dans une salle de l'Assemblée Nationale. Nous sommes là avec notre équipe télé. Jean-Louis Ricaud, patron de la division

retraitement de la COGEMA et numéro un de TRANSNUCLÉAIRE, reconnaît que COGEMA avait connaissance du problème de contamination depuis 1988. Bernard Dupraz, d'EDF, affirme qu'EDF avait prévenu la DSIN dans une lettre datée du 22 janvier 1998 que 35 % des transports étaient contaminés en 1997. Il déclare aussi que ce problème n'a jamais eu d'effet sanitaire, et que la situation s'est améliorée depuis le premier trimestre 1998 ("seulement" 15 % des transports, au lieu de 35 %, sont identifiés comme contaminés au-delà de la limite, mais à des niveaux qui ne sont pas donnés). Bernard Cazeneuve, député de la région et président de la CSPI, se plaint de n'avoir reçu aucune information de la part d'EDF jusque là, "une attitude inacceptable". La tension monte. Jean-Pierre Godefroy, maire de Cherbourg, se tourne vers Dupraz et l'invective : "Si nous sommes concernés par la santé du public et qu'on ne nous donne pas les informations, si c'est l'exploitant qui juge du droit de donner ou pas les informations, il y a quelque chose qui ne tourne pas rond dans cette république, monsieur. Ce n'est pas à vous de décider, c'est aux politiques".

Un représentant de la SNCF indique que lorsque les transports arrivent à Valognes à 6h10, il y a alors environ 150 personnes sur le quai de la gare de voyageurs, juste en face. Par conséquent, les problèmes sanitaires dépassent complètement le cadre des agents SNCF.

Nous demandons à Godefroy de sortir de la salle de réunion pour l'interviewer. Nous lui demandons s'il sait que les transports par camion se sont poursuivis entre Valognes et La Hague. Il n'est pas au courant. Il retourne en réunion et pose immédiatement la question à COGEMA. Jean-Louis Ricaud, président de TRANSNUCLÉAIRE, déclare alors que les transports par rail sont arrêtés et que par conséquent les transports par camion le sont également. Mensonge par "omission" caractérisé comme nous le découvri- rons plus tard.

Le lendemain, j'appelle la DSIN pour en savoir plus à propos de ces mystérieux transports par camion. Ce n'est que vers 18 heures - un vendredi - que je finis par avoir le chef de la division du cycle du combustible au téléphone. Des transports par camion ? Le 13 mai ? Il n'en a pas entendu parler, et promet de me rappeler, ce qu'il fera pour m'informer qu'il a ordonné une nouvelle inspection à Valognes pour faire le point.

Pendant que j'essayais de joindre la DSIN, Dominique Strauss-Kahn, ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, est au Sénat où il répond aux questions orales sur l'information en matière nucléaire. Apparemment, il n'a pas eu le temps de potasser son dossier. Il mélange sans arrêt les dates et n'apporte rien au piètre niveau d'information. Il ne manquera pourtant pas de déclarer : "Rassurons clairement ceux qui doivent l'être : travailleurs comme voisins, il n'y pas en cette affaire de danger".

A ce moment-là, DSK est encore plus ou moins en phase avec la partition jouée par les autorités. Cela devient hilarant lorsque, se posant une question à laquelle il répond lui-même, il déclare :

"Pourquoi cette affaire est-elle aujourd'hui publique ? Parce qu'en juin 1997, M. le Premier Ministre a décidé que la direction de la sûreté des installations nucléaires serait désormais chargée d'enquêtes qu'elle ne pratiquait pas auparavant et de rendre publics les résultats de ces dernières. Si le processus n'avait pas été modifié, on peut craindre que cette information - à tort - ne soit demeurée secrète au sein d'EDF et de l'administration."

Ces nouvelles enquêtes dont est chargée la DSIN et auxquelles DSK fait allusion sont le contrôle de la sûreté du secteur des transports nucléaires. Cependant, il n'y a aucune ambiguïté concernant le fait que la DSIN - tout comme l'a fait l'industrie - a attendu qu'une bande de journalistes spécialisés franco-allemands enquête sur le problème pour publier la moindre chose à ce sujet... le 30 avril 1998 pour la première fois.

Après le week-end, je pars pour Cologne pour monter le film avec Peter Winterberg. Ce n'est que le mardi 19 mai 1998, à Cologne, en salle de montage, que nous recevons deux éléments d'information supplémentaires : premièrement que deux wagons sont entrés en gare de Valognes le 8 mai 1998, alors que tout le monde croyait que les transports étaient arrêtés depuis deux jours. Ils étaient déjà en route quand la suspension des transports a été décidée par la SNCF le 6 mai 1998, nous dit-on. Valognes n'ayant pas d'autorisation de stockage, les transports par camion se sont poursuivis jusqu'au 13 mai 1998 pour évacuer les conteneurs du terminal ferroviaire. Deuxièmement, après avoir posé plusieurs fois la question à la DSIN, j'en ai enfin la confirmation : on a également détecté des camions contaminés - à des niveaux non déterminés - à l'arrivée à La Hague. Notre documentaire est diffusé comme prévu le 19 mai 1998 au soir.

Entre-temps, en Allemagne, l'histoire est devenue une affaire gouvernementale au plus haut niveau, et tout le monde se concentre sur une simple question : qui savait quoi, et quand ? De nombreux reportages utilisent les images que nous avons réalisées en Normandie.

Le 26 mai 1998, au cours du sommet franco-allemand sur l'environnement, à Strasbourg, les ministres de l'Environnement française et allemande publient une déclaration commune dans laquelle elles condamnent l' "éventualité d'une contamination de personnes non protégées constitue en soi un dysfonctionnement grave qui doit être exclu à l'avenir". L'attitude des compagnies d'électricité est "fermement" condamnée. La formulation est similaire dans une lettre co-signée par les trois ministres français de l'Environnement, de l'Industrie et de la Santé, adres-

sée au Premier Ministre et publiée par celui-ci le 28 mai 1998. Le transport de combustible irradié ne pourra reprendre que site par site. EDF doit présenter un plan d'ici la fin juin 1998 sur la manière dont elle envisage la méthodologie pour éviter toute future contamination. Détail amusant, le communiqué de presse du Premier Ministre indique que "les transports ont été arrêtés immédiatement" sans préciser qu'il ne s'agissait pas d'une décision du gouvernement, mais d'une décision qu'a imposée à tous la SNCF.

Nous apprenons avec surprise le 3 juin 1998 que la DSIN "a donné à EDF son accord à la reprise des transports de combustible neuf en direction des centrales nucléaires d'EDF". Personne ne savait qu'ils avaient été "différés" à la suite de cette affaire... par EDF elle-même.

Un jour plus tard, le 4 juin 1998, l'OPRI envoie son "certificat de contrôle radiologique" au terminal ferroviaire de COGEMA à Valognes. Curieusement l'OPRI ne met pas en cause les opérations de COGEMA. «A l'issue des travaux de nettoyage, aucune contamination n'a été relevée, au delà des seuils de mesures» à l'exception de traces entre les rails et dans la terre. L'OPRI considère que les activités sur le site peuvent reprendre, "sans restriction et sans qu'il y ait lieu de craindre une contamination des personnels».

La perspective allemande

La DSIN informe officiellement pour la première fois le ministère allemand de l'Environnement et de la Sécurité des réacteurs des problèmes de contamination des transports le 23 avril 1998. On ne connaît pas exactement la teneur de l'information transmise. Mais pourquoi le ministère allemand est-il informé en même temps que le ministère français ? Mystère. La première information écrite est faxée de Paris à Bonn le matin du 24 avril 1998. Et comme en France, il faudra une semaine au ministère pour publier un communiqué de presse, le 30 avril 1998, qui ne nous apprend rien de plus que "des taches de contamination au-delà des limites prévues par la réglementation internationale ont été identifiées par COGEMA sur le sol d'un wagon qui transporte des conteneurs de combustible irradié." Il ajoute "selon la DSIN, des taches de contamination ont également été détectées dans le cas de certains transports provenant de centrales nucléaires allemandes". On retrouve le même type de langage que celui de la DSIN dans son communiqué du même jour : pas de chiffres, pas d'informations de fond.

Le 12 mai 1998, des représentants du ministère allemand de l'Environnement rencontrent des représentants de la DSIN à Paris. On fournit alors aux officiels allemands des chiffres détaillés sur les transports réalisés en 1998 et 1997. Les valeurs sont très élevées, comme l'explique la ministre dans un communiqué de presse daté du 13 mai 1998 : "en 1997, 55 transports ont eu lieu entre des centrales

allemandes et la COGEMA. Dans onze cas concernant 6 centrales allemandes (Isar, Philippsburg, Grohnde, Grafenrheinfeld, Brunsbüttel et Stade) des niveaux de contamination anormalement élevés ont été notés. Dans six cas, on a mesuré ce que l'on appelle des "points chauds" de la taille d'une pièce avec des activités maximales allant jusqu'à 13.400 Bq/cm² sur les wagons à des endroits qui ne sont pas accessibles pendant le transport." Pour la totalité de cette surface cela donne 4.000.000 de Bq ! En 1998, on a également constaté deux autres cas de contamination du sol de wagons atteignant jusqu'à 10.000 Bq/cm² (voir Chiffres du mois).

Lorsque Lacoste présente son rapport à la presse le 13 mai 1998, il déclare que des niveaux maximum de 8.000 Bq/cm² ont été identifiés, "un point tout à fait singulier qui doit correspondre à une particule (...). Le point suivant doit être à 1.500 Bq/cm²". Lacoste fait cette déclaration 24 heures après avoir transmis des chiffres qui montrent que ce niveau n'est ni un maximum ni aussi exceptionnel qu'il le prétend. Dire que c'est parce que les niveaux plus élevés concernaient des wagons provenant de centrales allemandes n'est pas convaincant du tout. Toutes ces valeurs ont été mesurées sur le site de Valognes, en France. De façon surprenante, la ministre allemande de l'Environnement "partage le point de vue de l'autorité de sûreté française DSIN que le dépassement en partie significative de la limite des 4 Bq/cm² ne conduit pas à des conséquences sanitaires pour le public". Mais cette affirmation se base sur le fait que la contamination est située à un endroit qui n'est pas accessible pendant le transport. Vu qu'il s'agit de contamination et de particules non fixées et que tout est conçu pour que la circulation d'air autour du conteneur permette une évacuation optimale de la chaleur du wagon, on ne peut garantir que la contamination n'a pas atteint l'extérieur. En fait, une part importante (10 sur 44, soit près de 25 %) des wagons arrivant à Valognes en provenance des centrales françaises était également contaminée sur la surface externe. Il est assez probable que les cas de contamination sur les surfaces externes n'aient pas été détectés par hasard, mais, en d'autres termes, vu le faible nombre d'échantillons par wagon (17), il semble plutôt que de nombreux endroits contaminés n'ont simplement pas été identifiés. En tout état de cause, Angela Merkel, la ministre allemande de l'Environnement, interdit tout transport vers La Hague dans un premier temps, puis vers Sellafeld et les sites intermédiaires de stockage de Gorleben et d'Ahaus jusqu'à ce qu'une enquête sur les circonstances de ces contaminations soit faite.

Le 19 mai 1998, la ministre fédérale de l'Environnement rencontre les ministres de l'Environnement des Länder. On s'aperçoit que plusieurs cas de transports de combustible irradié en provenance d'Allemagne ont été identifiés comme contaminés à l'usine de retraitement de Sellafeld, en

Grande-Bretagne. Le lendemain, une audition à laquelle participent entre autres des hauts responsables des compagnies d'électricité, les transporteurs Cargo + Services et NTL (Nuklear Transportleistung), des représentants de différents ministères et l'Office fédéral de radioprotection, se tient au ministère de l'Environnement. En sortant de la réunion, Angela Merkel est visiblement furieuse. Les compagnies viennent d'admettre qu'elles étaient au courant du problème depuis le milieu des années quatre-vingt, sans en avoir informé les autorités. Merkel insiste dans un communiqué de presse sur le fait que "cette attitude a été fermement critiquée par les ministres de l'Environnement et des Transports". Les compagnies sont informées que tout transport de combustible irradié est suspendu jusqu'à nouvel ordre.

Merkel note aussi que "l'information n'a pas été fournie par les autorités françaises pour des raisons qui ne sont pas à être commentées par le ministère fédéral de l'Environnement".

Alors que l'on ne sait pas exactement quand EDF a été informée pour la première fois par COGEMA et que quasiment rien n'a été publié, on a maintenant la preuve que les compagnies allemandes étaient au courant depuis longtemps. Les exploitants de centrales nucléaires en Basse-Saxe, par exemple, étaient parfaitement au courant de l'histoire depuis 15 ans :

- entre 1984 et 1989, au moins 8 transports provenant de la centrale d'Unterweser avait été identifiés comme contaminés à Valognes, les conteneurs entre 7,4 Bq/cm² et 74 Bq/cm² et les wagons entre 14,8 Bq/cm² et 7,400 Bq/cm², soit déjà près de 2.000 fois la limite ;

- en 1990, des niveaux de contamination allant jusqu'à 3.700 Bq/cm² avaient été mesurés sur 3 wagons ;

- entre 1991 et 1996, sur 12 transports (9 emballages et 4 wagons) provenant de la centrale de Stade, des niveaux de contamination atteignant entre 10 et 150 Bq/cm² pour les emballages et 30 et 3.000 Bq/cm² pour les wagons avaient été mesurés.

La protestation générale concernant les dissimulations est sans commune mesure avec ce qui se passe en France. Le porte-parole du syndicat de policiers, Konrad Freiberg, a qualifié l'industrie nucléaire de "cartel de menteurs (...)" qui a conduit la démocratie droit au mur". La pression que subit Merkel est énorme. Elle n'a aucun moyen de s'en sortir : soit son administration était au courant des problèmes de contamination sans le rendre public, soit la surveillance et le contrôle sur ce secteur sont tellement inefficaces que ses fonctionnaires ne savaient pas.

Le 27 mai 1998, Merkel intervient devant la commission de l'environnement du Bundestag et présente un rapport de 25 pages ainsi que plusieurs centaines de pages de données sur les mesures de contamination. Le rapport reconnaît que la limite de contamination surfacique a été déterminée pour des raisons de santé publique, et dérivée des recom-

mandations de l'AIEA (Agence Internationale de l'Energie Atomique) : "les limites sont des valeurs préventives qui ont été fixées pour limiter la radioactivité, en particulier sur des surfaces accessibles et que l'on peut toucher, pour la protection des personnes qui manipulent les colis quotidiennement". Lacoste, après avoir prétendu dans un premier temps que cette limite de 4 Bq/cm² correspondait au plus faible niveau de contamination mesurable (ce qui est techniquement faux), continue, en parfaite harmonie avec EDF et COGEMA, d'utiliser l'expression "seuil de propreté".

Le rapport de Merkel est un acte d'accusation envers les compagnies d'électricité. On y apprend que le Bureau Fédéral des Chemins de Fer (EBA) a entrepris des enquêtes judiciaires concernant la responsabilité des compagnies impliquées. La ministre n'exclut pas des répercussions juridiques.

Le 27 mai 1998, toujours, le Groupe Vert au Parlement introduit une proposition de résolution qui demande la démission de la ministre de l'Environnement et le retrait de la reconnaissance de «fiabilité» (une condition préalable pour obtenir une autorisation dans le cadre de la Loi Atomique allemande) délivrée aux transporteurs. Les Verts demandent également l'interdiction du retraitement et la mise en place d'un plan de sortie du nucléaire.

Le 3 juin 1998, l'Office régional de l'Environnement à Darmstadt informe le ministre de l'Environnement du Land de Hesse qu'il a découvert sur le site de la gare de Darmstadt un point chaud de 50.000 Bq/cm² sur le radier d'un camion de transports de combustible irradié de COGEMA. C'est le taux le plus élevé que l'on ait mesuré jusqu'à présent, mais malheureusement, probablement pas encore le maximum.

L'IPPNW (Association internationale des médecins pour la prévention de la guerre nucléaire) et Mycle Schneider de WISE-Paris, ont présenté lors d'une conférence de presse à Berlin, le 12 juin 1998, la chronologie de l'affaire des transports contaminés ainsi que les résultats d'un très intéressant sondage effectué en Allemagne les 9 et 10 juin 1998.

A la question : après les révélations sur les transports contaminés "pensez-vous que la poursuite du transport des déchets radioactifs est irresponsable ou non ?", 72 % des personnes interrogées estiment que c'est "irresponsable", contre 25 % qui juge que ce n'est "pas irresponsable". Quant à savoir si elles sont favorables à "une loi sur la sortie du nucléaire et l'utilisation autant que possible des énergies renouvelables (solaire, éolien, etc.)", un nombre impressionnant de personnes, 76 %, se sont déclarées pour, et 20 % contre.

Début juin, l'hebdomadaire allemand "Der Spiegel" faisait déjà état d'un sondage montrant que 23 % des personnes interrogées avaient changé d'avis sur le nucléaire suite à cette affaire (voir Plut'Info).

Qui est Qui et Où est Quoi ?

Dominique Voynet Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Dominique Voynet a attaqué le manque de transparence de l'industrie nucléaire dès le début de l'affaire.

MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

SERVICE DE PRESSE DU CABINET

20, AVENUE DE S...GUR, 75302 PARIS 07 SP - FRANCE

FEL: +33 (0)1 42 19 10 56 - FAX: +33 (0)1 42 19 11 31

Christian Pierret Secrétaire d'Etat à l'Industrie, est placé auprès de Dominique Strauss-Kahn, Ministre de l'Economie. Christian Pierret s'est ridiculisé en se rendant à La Hague juste avant que l'affaire éclate, où il a qualifié les transports contaminés de "non-incident".

SERVICE DE PRESSE DU CABINET DU SECRETARIAT D'ETAT À L'INDUSTRIE

139, RUE DE BERCY, 75572 PARIS CEDEX 12 - FRANCE

TEL: +33 (0)1 44 87 17 17 - FAX: +33 (0)1 01 44 87 95 72

Lionel Jospin Premier Ministre

Quand l'affaire éclate, Lionel Jospin a donné une semaine à l'autorité de sûreté, la DSIN, pour lui remettre son rapport.

Il est intervenu sur le sujet à l'Assemblée Nationale

SERVICE DE PRESSE DU CABINET

HITEL MATIGNON

57, RUE DE VARENNE, 75700 PARIS - FRANCE

TEL: +33 (0)1 42 75 80 00 - FAX: +33 (0)1 42 75 75 04

Transnucléaire

Filiale à 100 % de COGEMA qui réalise pour elle de nombreux types de transports (combustible frais et irradié, plutonium...) ainsi que la conception de nouveaux conteneurs de transport. WISE-Paris a reçu un document interne de TRANSNUCLÉAIRE sur le problème de la contamination des transports.

9-11, RUE CHRISTOPHE COLOMB - 75008 PARIS - FRANCE

TEL: +33 (0)1 40 69 77 00 - FAX: +33 (0)1 40 69 77 01

Transports Lemaréchal

Filiale à 100 % de TRANSNUCLÉAIRE qui assure le transport des combustibles irradiés entre le terminal de Valognes et l'usine de retraitement de La Hague.

LES ROUGES TERRES, 50470 LA GLACERIE - FRANCE

TEL: +33 (0)2 33 88 69 88 - FAX: +33 (0)2 33 88 69 99

EDF

Electricité de France (EDF) est la compagnie nationale d'électricité. EDF exploite 58 réacteurs nucléaires sur 19 sites. Conformément à la réglementation, c'est EDF, en tant qu'expéditeur des conteneurs, qui est responsable de leur transport, jusqu'à ce qu'ils soient reçus par COGEMA.

2, RUE LOUIS-MURAT, 75384 PARIS CEDEX 08 - FRANCE

TEL: +33 (0)1 40 42 46 37 - FAX: +33 (0)1 40 42 72 44

COGEMA

La Compagnie Générale des Matières Nucléaires (COGEMA) est un groupe industriel contrôlé par l'Etat. COGEMA exploite des mines d'uranium, des usines d'enrichissement, les usines de retraitement de La Hague et de Marcoule, et autres installations de la chaîne du combustible, pour les clients français et étrangers. C'est elle qui exploite le terminal ferroviaire de Valognes.

2, RUE PAUL DAUTIER - BP 4- 78141 V...LIZY CEDEX - FRANCE

TEL: +33 (0)1 39 26 35 50 - FAX: +33 (0)1 39 26 27 55

DSIN

La Direction de la Sûreté des Installations Nucléaires (DSIN) est l'autorité de sûreté nucléaire française, sous tutelle des ministres de l'Environnement et de l'Industrie. La DSIN a formellement repris la responsabilité de la sûreté des transports nucléaires le 12 juin 1997.

99, RUE DE GRENNELLE, 75353 PARIS CEDEX 07 - FRANCE

TEL: +33 (0)1 43 19 39 61 - FAX: +33 (0)1 43 19 47 80

IPSN

L'Institut de Protection et de Sûreté nucléaire (IPSN) est un institut du CEA qui travaille sur la sécurité et la sûreté des activités nucléaires. Une part importante des travaux de recherche de l'IPSN sont faits pour la DSIN. L'IPSN a eu

connaissance du problème des transports contaminés en 1992-93, mais a gardé le secret.

BP 6 - 92265 FONTENAY-AUX-ROSES CEDEX - FRANCE

TEL: +33 (0)1 46 54 76 76 - FAX: +33 (0)1 46 54 84 51

OPRI

L'Office de protection contre les rayonnements ionisants est l'autorité de radioprotection. Il reçoit les mesures faites par l'industrie et effectue également ses propres mesures sur site - autant qu'il le peut avec ses quatre inspecteurs. C'est l'OPRI qui évalue les doses reçues par le public, les travailleurs de l'industrie et les cheminots.

OFFICE DE PROTECTION CONTRE LES RAYONNEMENTS IONISANTS

SERVICE COMMUNICATION

31, RUE DE L'ECLUSE, 78110 LE V...SINET - FRANCE

TEL: +33 (0)1 30 15 52 05 - FAX: +33 (0)1 39 76 08 96

SNCF Direction du Fret

La SNCF est la compagnie française de chemin de fer qui assure le transport par train des combustibles irradiés entre les centrales nucléaires et Valognes.

SERVICE COMMUNICATION/PRESSE

10, PLACE DE BUDAPEST, 75436 PARIS CEDEX 09 - FRANCE

TEL: +33 (0)1 53 25 78 93 - FAX: +33 (0)1 53 25 78 98

CHSCT de l'Unité Opérationnelle du Cotentin

Le Comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail de l'Unité opérationnelle du Cotentin de la SNCF a pris la décision de faire arrêter les transports en utilisant le "droit de retrait".

CHSCT DE L'UNITE OPERATIONNELLE DU COTENTIN

PHILIPPE LESOIF (Secrétaire du CHSCT)

GARE SNCF - AVENUE JEAN-FRANÇOIS MILLET,

50000 CHERBOURG - FRANCE

TEL: +33 (0)2 33 44 18 84 - FAX: +33 (0)2 33 44 54 01

Gendarmerie (Brigade Motorisée)

Les motards de la gendarmerie assurent l'escorte des transports entre Valognes et La Hague.

GENDARMERIE : AVENUE DU QUESNAY, 50700 VALOGNES-

FRANCE - TEL: +33 (0)2 33 95 09 82

CSPI - La Hague

La commission spéciale et permanente d'information près l'établissement de La Hague est une commission qui sert d'intermédiaire entre l'exploitant et le public.

CENTRE D'AFFAIRES ATLANTIQUES - 27, RUE DOM PEDRO,

50100 CHERBOURG - FRANCE

TEL: +33 (0)2 33 23 46 00 - FAX: +33 (0)2 33 23 46 09

Greenpeace Cherbourg

Laurent Bonnemain et Yannick Rousselet ont une excellente connaissance de la situation locale et nous ont assuré leur concours pendant notre enquête.

3, RUE LOUIS-ARAGON, 53130 OCTEVILLE - FRANCE

TEL/FAX: +33 (0)2 33 93 28 00

Les Mères en Colère

Créées en 1997 autour de Cherbourg, "les mères en colère" ont été parmi les premiers groupes à condamner le scandale des transports contaminés.

19, LA BORDETTE, 50840 FERMANVILLE - FRANCE

TEL: +33 (0)2 33 44 52 51 - FAX: +33 (0)2 33 44 16 15

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

La ministre allemande de l'Environnement Angela Merkel a la responsabilité de la sûreté nucléaire.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

KENNEDYALLEE 5, 53175 BONN - ALLEMAGNE

TEL: +49 (0) 228 305 2010 - FAX: +49 (0) 228 305 3225

GRS

La GRS (société pour la sûreté des réacteurs) a été chargée par la ministre allemande de l'Environnement de l'enquête technique sur le problème des transports contaminés.

GESELLSCHAFT FÜR ANLAGEN-UND REAKTORSICHERHEIT

SCHWERTNERGASSE 1 - 50667 K-LN - ALLEMAGNE

TEL: +49 (0) 221 206 80 - FAX: +49 (0) 221 206 88 88

WDR-ARD

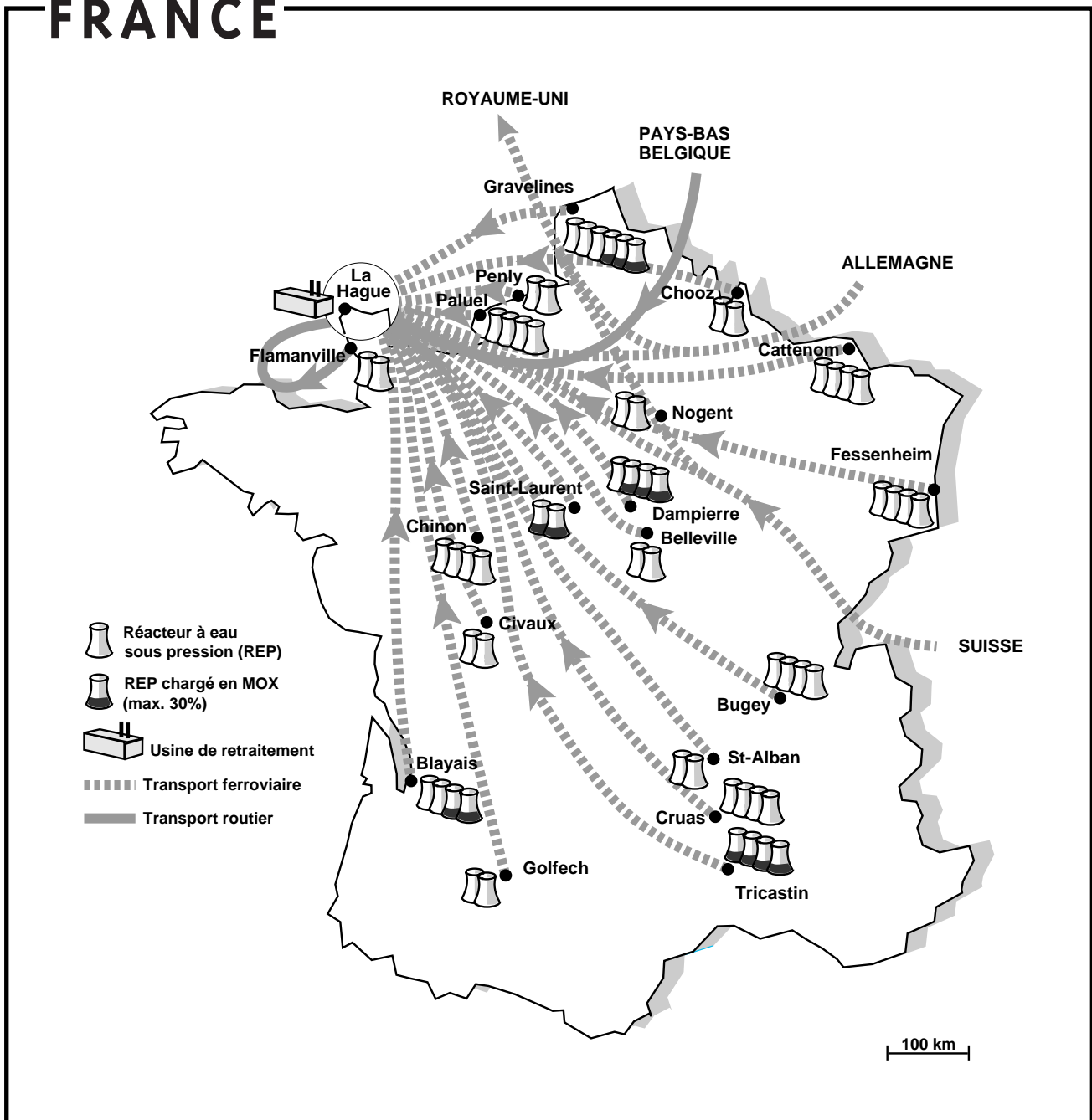
Peter Winterberg, du service étranger de la chaîne de télévision publique allemande WDR/ARD avec qui Mycle Schneider a déjà fait plusieurs documentaires, a commandé l'enquête et co-signé les documentaires sur les transports contaminés.

APPELLHOFPLATZ 1 - POSTFACH 10 19 50 - 50 600 K-LN-

ALLEMAGNE

TEL: +49 (0)221 220 21 34 - FAX: +49 (0)221 220 84 84

LES TRANSPORTS CONTAMINES DE COMBUSTIBLE IRRADIE EN FRANCE



En France, les transports de combustible irradié arrivent généralement des centrales nucléaires par chemin de fer jusqu'au terminal de Valognes où ils sont chargés sur des camions pour faire les 30 derniers kilomètres jusqu'à La Hague. Ceux de la centrale de Flamanville, proche de La Hague, arrivent directement par camion. Pour cinq centrales qui n'ont pas d'accès ferroviaire direct (Blayais, St-Laurent, Chinon, Dampierre et Paluel), il y a un premier transport par camion. Les convois provenant d'Allemagne et de Suisse se font également par train jusqu'à Valognes, alors qu'il semble que ceux provenant de Belgique et des Pays-Bas arrivent directement par camion. De plus, d'autres convois en provenance d'Allemagne et de Suisse traversent la France par train en direction de l'usine de Sellafield, en Grande-Bretagne. Ils quittent la France par le port de Dunkerque.

R...ACTEUR	TYPE DE CONTENEUR	DATE DU TRANSPORT	VALEUR PAR POINT DE MESURE
Brunsbüttel	TN17/2-701	07.07.97	2220 Bq
Grafenrheinfeld	NTL10	26.08.97	6000 Bq
Grafenrheinfeld	TN13/1-01	02.09.97	800 Bq 670 Bq 3300 Bq
Grohnde	TN13/2-308	18.08.97	1300 Bq 530 Bq 13000 Bq
Grohnde	TN13/2-308	22.09.97	13400 Bq 2000 Bq
Isar 2	TN13/2-308	09.06.97	6700 Bq
Philippsburg 1	TN17/2-703	17.02.97	8000 Bq 530 Bq 330 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	20.01.98	5350 Bq 2700 Bq 2000 Bq 1300 Bq 1300 Bq 670 Bq 670 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	17.02.98	10000 Bq 2000 Bq 2000 Bq 1300 Bq
Philippsburg 2	TN13/1-01	29.10.97	13000 Bq 3300 Bq 1300 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	02.12.97	4000 Bq 2000 Bq 2000 Bq 1300 Bq
Philippsburg 2	TN13/1-301 ¹	09.12.97	3300 Bq 2700 Bq 2000 Bq 1600 Bq 1300 Bq 1300 Bq 1000 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	22.12.97	13000 Bq 3300 Bq 3300 Bq 2700 Bq 2700 Bq 2000 Bq 1600 Bq 1000 Bq 1000 Bq

1 Selon NTL : TN13/1-01

CHIFFRES DU MOIS

Ce tableau donne wagon par wagon les niveaux de contamination par point de mesure excédant les limites réglementaires, sur les convois arrivés au terminal de Valognes (terminal de transfert rail/route) en provenance de centrales allemandes entre février 1997 et février 1998. Ces chiffres montrent que des niveaux atteignant 500 à 3.300 fois la limite réglementaire ont été trouvés sur une part non négligeable des 17 points de mesure. Même si la contamination la plus élevée, 13.400 Bq/cm², concernait une surface "de la taille d'une pièce de monnaie", on a trouvé des contaminations allant jusqu'à 13.000 Bq/cm² concernant des surfaces plus grandes (la totalité de la surface de mesure de 300 cm²). Ce tableau montre aussi que l'industrie était loin de maîtriser le problème. Au contraire même, la situation s'est nettement dégradée au cours des deux dernières années.

DEUX DÉPUTÉS EN FAVEUR DU MOX

L'Office Parlementaire d'évaluation des Choix scientifiques et technologiques vient de publier un rapport sur la gestion des combustibles irradiés, le retraitement et le plutonium. Le rapport de Christian Bataille et Robert Galley nous rappelle que les stocks de plutonium qui s'accumulent en France ont atteint 65 tonnes à la fin de l'année 1996, ce qui est "largement au-dessus des 20 tonnes qu'EDF considère comme nécessaires" pour l'exploitation de l'usine de MOX (ce dernier chiffre paraissant très conservateur). Mais au lieu de recommander la réduction de sa production par le ralentissement ou l'arrêt du retraitement, ils se montrent plutôt en faveur de l'utilisation de MOX. Ayant précisé que selon eux, l'intérêt de l'utilisation du plutonium dans le MOX résiderait à la fois dans le contenu énergétique du plutonium renfermé dans les combustibles irradiés et dans la gestion des déchets nucléaires, ils écrivent :

"Dans ce sens, il apparaît évidemment de l'intérêt général :

- de permettre le passage des REP utilisant les combustibles MOX de 16 à 28 dans le plus court délai (...),
- d'étudier l'introduction des MOX dans les réacteurs de 1300 plus 1400 MWe,
- surtout, de concevoir le futur réacteur EPR ("European Pressurized Reactor", réacteur européen à eau pressurisée) comme capable de consommer plus de plutonium qu'il n'en produit (...)."

Cependant, l'Office reconnaît ne pas avoir pris en compte les éléments économiques ou financiers (contrairement à de nombreuses compagnies d'électricité, l'Office paraît sûr que l'utilisation de MOX constitue un avantage économique). De plus, Robert Galley, repousse les considérations relatives à la prolifération, en déclarant que "ça ne tient pas ces choses".

Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques,
Rapport sur l'aval du cycle nucléaire,
par Christian Bataille et Robert Galley, députés,
Version provisoire présentée à la presse le 10 juin 98.

FIN D'UNE USINE DE RETRAITEMENT

Le 5 juin 1998, en réponse à une question parlementaire, le ministre britannique de la Science, de l'Energie et de l'Industrie, John Battle, a déclaré :

"L'UKAEA m'a informé qu'il n'y avait pas de justification économique pour maintenir le retraitement industriel à Dounreay sur le long terme. Le gouvernement a en conséquence décidé que Dounreay ne devait pas accepter de nouveaux travaux de retraitement. Le retraitement à Dounreay s'arrêtera donc dès que l'usine aura fini de retraiter son propre combustible, l'uranium hautement enrichi (HEU) et [achèvement], les contrats commerciaux en cours".

L'usine de retraitement est entrée en service en 1977 et a surtout retraité des combustibles surgénérateur (environ 35 t à la fin 1995). La fermeture de l'usine de Dounreay, même si les stocks de pluto-

onium britannique sont très élevés, va sûrement porter un coup supplémentaire à la justification économique de l'industrie du plutonium.

LE SCANDALE DES TRANSPORTS BOULVERSE L'OPINION PUBLIQUE

Le scandale du transport des combustibles irradiés a fait perdre au nucléaire de nombreux supporters... en Allemagne, selon un sondage publié par l'hebdomadaire "Der Spiegel" le 8 juin 1998. A la question : "L'industrie nucléaire a longtemps caché au public qu'il était arrivé que des transports de Castor [terme générique utilisé en Allemagne pour les conteneurs de combustible irradié, NDLR] soient contaminés. Les problèmes concernant les Castor et les mensonges de l'industrie nucléaire ont-ils changé votre opinion sur l'énergie nucléaire ?", 28 % des personnes interrogées déclarent qu'elles étaient en faveur du nucléaire et le sont encore, 44 % qu'elles étaient déjà avant les problèmes sur les transports pour une sortie du nucléaire et qu'elles le sont toujours. 23 % ont déclaré avoir été jusque là sur le fond favorable au nucléaire et être contre depuis l'affaire.

SOMMAIRE

Dossier SUR LA SAGA DES TRANSPORTS...	1 à 14
Plut'Info	15 à 16

Bulletin d'abonnement

- Je souhaite m'abonner (10 numéros par an) à
- Investigation Plutonium* (en français) *Plutonium Investigation* (en anglais)
- au tarif de : 200 F. 100 F. (ONG/ association/ individuel) Presse (nous consulter)
(US et Japon + 30 FRF de port)

- Je souhaite recevoir un spécimen gratuit en français en anglais
- faire envoyer un spécimen gratuit à une autre personne (joindre coordonnées précises)

Je souhaite commander :

- "La France Nucléaire 1997", Mary Byrd Davis, WISE-Paris, 256 pages; 120 FRF + port (25 FF)
- "Comprehensive Impact Assessment of the Use of MOX Fuel in Light Water Reactors", Jinzaburo Takagi, et al., CNIC, Tokyo, 335 pages; 400 FF (associations 160 FF) + TVA pour l'Europe + port (60 FF) (pour les USA et l'Asie, contacter le CNIC fax : 81-3 53 30 95 30).

Règlement par chèques en francs français à l'ordre de WISE-Paris ou virement (ajouter tous les frais de virement).

NOM _____

ORGANISATION _____ FONCTION _____

ADRESSE _____

_____ TEL _____

FAX _____ E-MAIL _____



Investigation Plutonium

Edité par
l'association WISE-Paris

Directeur
Myrle Schneider

Directeur de la Publication et Rédacteur en Chef
Myrle Schneider

Rédaction
Myrle Schneider
et Mathieu Pavageau

Traduction
Julie Hazemann

Maquette
Nathalie Saigot
et Yves Marignac

ISBN et CEPA : en cours

Dépôt : Juin 1998

Le projet
Investigation Plutonium
est soutenu par la
Fondation W. Alton Jones.