

L'empêcheur de croire en rond

# GoZias

HEBDO 325

7<sup>ème</sup> année - semaine du 27 février au 5 mars 2014 - 2 €

INTERNATIONAL > 8

Liban : une avancée,  
Syrie : un échec

RELIGION > 14

Pédophilie : les coulisses de la  
confrontation ONU/Saint-Siège

ÉCONOMIE > 10

Les salaires envisagés  
comme remède à la crise

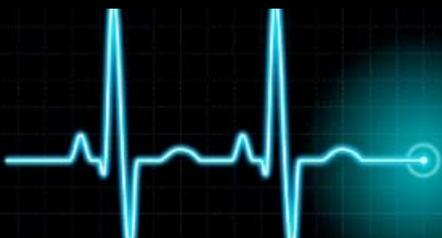
CULTURE > 18

À « La margelle du puits »,  
une introduction à A. Gesché

Les routes  
du nucléaire :  
quand  
la sécurité  
déraille



**DÉCRYPTAGE** > L'affaire Lambert :  
le droit d'anticiper sa mort en question



## Les routes du nucléaire : voies sans issue

La France est le premier pays au monde en nombre de réacteurs nucléaires par habitant : 58 répartis dans 19 centrales pour 65 millions d'habitants, qui représentent 80 % de la production d'électricité. Chaque étape de transformation de l'uranium engendre des déchets et des pollutions à l'origine de nombreuses pathologies. Des convois radioactifs, par route ou par rail, traversent chaque année la France et exposent les populations aux risques d'irradiation et d'accident.

Sous couvert d'indépendance énergétique, la chaîne de l'uranium trouve en réalité son origine dans les pays importateurs qui subissent les ravages humains et environnementaux de l'extraction de l'uranium. Pour le plus grand bénéfice de la multinationale Areva, qui annonce sur son site une croissance soutenue de son chiffre d'affaires : 6 847 millions d'euros, montant officiel pour l'année 2012.

Les travailleurs les plus exposés des centrales nucléaires, intérimaires de sociétés sous-traitantes, constituent un scandale de plus. Alors que la plupart des pays nucléarisés n'ont jamais retraité leurs combustibles, la France persiste, à la traîne du lobby nucléaire. Le principal alibi semble bien être l'utilisation du plutonium dans la fabrication d'armes de destruction massive. La France n'est-elle pas le troisième exportateur d'armes dans le monde ?

Les décisions qui seront prises pour le centre d'enfouissement de déchets nucléaires extrêmement radioactifs à Bure vont peser durablement sur notre avenir à tous. La poubelle atomique, prévue pour entrer en fonction en 2025, ne résoudra rien, et représente un cadeau empoisonné pour les générations futures. Si aucune industrie n'est sûre à 100 %, les conséquences d'un accident nucléaire sont sans commune mesure. Après Tchernobyl et Fukushima, il serait temps de programmer l'abandon du nucléaire.  Goliath

# Industrie du nucléaire : quand la sécurité déraile

Eva Lacoste

**Par route et par voie ferrée, des milliers de convois radioactifs sillonnent toute l'année les régions de France, exposent riverains, cheminots, voyageurs aux risques d'irradiation. Présentée comme un « cycle vertueux » par le lobby de l'atome, l'industrie de l'uranium révèle une chaîne de combustible sale, polluante, non maîtrisée, de la mine jusqu'aux centrales nucléaires, aux installations de stockage et à l'usage militaire. A Bure dans la Meuse, un projet d'enfouissement des déchets soulève la polémique.**

Livré dans les ports français, principalement au Havre en Seine-Maritime, l'uranium poursuit un dangereux périple à travers l'Hexagone. Arrivé sous forme de « *yellow cake* », une pâte jaune de concentré du métal radioactif, le combustible principal des centrales nucléaires doit subir une série de transformations avant d'être utilisé dans les réacteurs. L'uranium est tout d'abord acheminé par train jusqu'à l'usine Comurhex<sup>1</sup>, située dans la zone industrielle de Malvézi près de Narbonne dans l'Aude. Dans cette usine appartenant à Areva, classée Seveso<sup>2</sup>, le *yellow cake* est transformé en tétrafluorure d'uranium, dont 60 tonnes en moyenne sont transportées quotidiennement par camions citerne vers d'autres filiales du

groupe sur le site du Tricastin<sup>3</sup> : l'uranium est à nouveau transformé à la Comurhex Pierrelatte, enrichi par centrifugation à l'usine Georges-Besse II (la première a fonctionné de 1978 à 2012). Toutes ces étapes font appel à des produits chimiques très polluants, comme le fluor ou l'acide nitrique, et génèrent de grandes quantités de déchets.

Après enrichissement, l'uranium est conditionné sous forme de pastilles déposées dans des tubes par une autre filiale d'Areva à Romans-sur-Isère dans la Drôme. Ces barres de combustibles sont envoyées par camion citerne aux dix-neuf centrales nucléaires EDF<sup>4</sup>, ou le plus souvent par train dans des conteneurs spéciaux, les Castors, reconnaissables à leur

forme cylindrique. Les trajets sont réguliers, puisque ces barres, qui forment le cœur des réacteurs, doivent être remplacées tous les trois à cinq ans.

### Le site nucléaire le plus dangereux de France

Après utilisation dans les réacteurs nucléaires, le combustible usé très hautement radioactif est expédié par rail à l'usine Areva de La Hague dans la Manche, au bout de la presqu'île du Cotentin. Les déchets les plus radioactifs sont coulés dans du verre et stockés sur le site en attente d'une hypothétique solution. Les déchets étrangers vitrifiés sont renvoyés dans les pays qui les ont produits, la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne ou l'Italie. « *Areva, leader de l'énergie recyclable* », « *l'énergie au sens propre* »... Les experts de la multinationale française du nucléaire ne manquent pas de slogans. Le fameux retraitement-recyclage de La Hague est une véritable fabrique de déchets, puisque, loin de les neutraliser, Areva les sépare sans en éliminer aucun, voire en crée de plus dangereux. Produit au cœur des réacteurs nucléaires, le plutonium est récupéré. A peine 1 % des matières séparées, il est



Les produits du nucléaire sont quotidiennement transportés à travers la France dans des camions citerne (photo ci-contre) ou dans des conteneurs spéciaux, les Castors, reconnaissables à leur forme cylindrique (photo ci-dessous)

soit stocké, soit utilisé pour la création du combustible Mox sur le site Areva de Marcoule (Gard), avant d'être introduit en petite quantité dans près de la moitié des réacteurs nucléaires français... accréditant l'idéologie du recyclage des déchets nucléaires. Il coûte beaucoup plus cher que le combustible classique, l'uranium, il est beaucoup plus risqué et engendre des déchets beaucoup plus radioactifs. Hautement radiotoxique, il est sans doute la matière la plus dangereuse produite par l'homme et reste nocif pendant plusieurs centaines de milliers d'années. Mais ce serait sans compter sur son utilisation militaire. La France est le seul producteur de plutonium séparé, carburant de la prolifération, puisqu'il entre dans la fabrication de la bombe atomique. Le mythe de la frontière imperméable entre le nucléaire civil et le nucléaire militaire est singulièrement battu en brèche... A l'usine Georges-Besse II, on joue sur les deux tableaux : produire un combustible nécessaire au fonctionnement des réacteurs et un « uranium hautement enrichi » à 90 %, de qualité militaire, qui a fait « ses preuves » dans des conflits récents.

Le recours au plutonium pour produire du Mox (mixed oxyde) entraîne des transports à très hauts risques. Chaque semaine, deux camions chargés de 150 kg de plutonium pur quittent La Hague, parcourent 1 000 km pour rejoindre le site nucléaire de

Marcoule (Gard) dans la vallée du Rhône. C'est dans l'installation Melox-Areva que le plutonium entrera dans la composition du Mox, associé à de l'uranium appauvri, sous produit de son étape d'enrichissement.

### Des transports à hauts risques

Ces convois traversent de nombreuses villes, empruntent ponts et tunnels, les combustibles usés émettent des rayonnements importants malgré le blindage des Castors. Du Havre à la zone industrielle de Malvési, de Romans-sur-Isère aux centrales nucléaires, des centrales au site de La Hague, de La Hague à Marcoule, tous ces va-et-vient qui sillonnent la France ne sont pas satisfaisants du point de vue de la sécurité (cf. interview p. 6). De nombreuses configurations n'ont pas été prises en compte : collision avec un transport d'hydrocarbure, incendie sous un tunnel, chute d'un pont, crash d'un avion de ligne... En matière de transports nucléaires, les élus locaux ne sont pas informés, la sécurité des populations et la protection de l'environnement ne sont pas assurées, les préfets eux-mêmes, en charge de l'organisation des secours, n'ont pas les éléments d'informations nécessaires (cf. encadré p. 4). Les transports maritimes sont eux aussi mis à contribution, pour les combustibles nucléaires irradiés, les

déchets vitrifié, le Mox et le plutonium, entre la France, le Royaume-Uni, le Japon et l'Australie.

Le déraillement d'un Castor, le 23 décembre 2013 en gare de Drancy (Seine-Saint-Denis), avait une fois de plus attiré l'attention sur la dangerosité des transports de matières radioactives. Une dose de 56 microsieverts par heure (unité de rayonnement) avait révélé une contamination à l'intérieur du wagon, soit un cinquième de la dose autorisée par an pour le grand public. Mais sans rassurer pour autant sur d'éventuels accidents de plus grande gravité. Le déraillement d'un Castor avait déjà eu lieu à Cruas (Ardèche) le 28 décembre 2012 et un autre de « yellow cake » à Saint-Rambert-d'Albon (Drôme) le 22 janvier de l'année suivante. La catastrophe ferroviaire de Brétigny-sur-Orge dans l'Essonne, qui avait fait sept morts en juillet 2013, pointait une fois de plus les défaillances en matière d'entretien des voies régulièrement dénoncées par le syndicat SUD-Rail. En septembre 2013, des militants de Stop Uranium avaient bloqué un camion à sa sortie de l'usine Comurhex Malvési. Arrêtée, une militante risquait deux ans d'emprisonnement et 4 500 euros d'amende. Peine non retenue

*suite page 4*

le 20 février par le tribunal de grande instance de Narbonne. « *On peut regretter que la réduction à une simple infraction routière ait occulté le caractère collectif et politique de l'action*, commente Laura Hameaux, chargée de campagne au sein du réseau Sortir du nucléaire. *Mais pour nous, l'absence de condamnation revient à reconnaître sa légitimité. Il faut espérer que la justice fera preuve de la même clairvoyance lorsqu'elle jugera l'entreprise délinquante Comurbex Malvesi.* »

Avec plus de mille incidents, le site du Tricastin bat le record français de fissures. Le 8 juillet 2008, une faille du système de rétention d'une cuve contenant du liquide radioactif entraînait des fuites qui se sont répandues sur le sol et le canal adjacent,

polluant les rivières de la Gaffière et du Lauzon. La commission de recherche et d'information indépendante sur la radioactivité, la Criirad, avait démontré que le rejet représentait plus de vingt-sept fois la limite annuelle autorisée. Quelques exemples non exhaustifs : en 2011, l'Autorité de sûreté nucléaire avait relevé quinze incidents significatifs sur le site Areva de Romans-sur-Isère.

Très récemment, le 7 février 2014, deux incidents à la centrale nucléaire de Flamanville, sur la côte ouest du Cotentin, ont contraint EDF à mettre à l'arrêt la production d'électricité. Sur le même site, l'EPR (European pressurized reactor) censé maintenir les compétences françaises avait révélé en décembre 2013 des malfaçons

susceptibles de constituer une menace pour les ouvriers du chantier.

## Quand le système nucléaire montre ses failles

Que deviennent les déchets des centrales nucléaires et des usines de retraitement ? Fin 2007, l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs recensait 1 121 sites de stockage disséminés sur le territoire. Les plus importants, sur les sites de La Hague et Marcoule, représentent plus de 90 % de la radioactivité de ces déchets. D'ici 2020, ceux-ci devraient atteindre en France 2,5 millions de m<sup>3</sup>. Dits respectivement « *de faible et moyenne activité et à vie courte* » et « *de très faible activité et à vie longue* », deux importants centres

## « La vallée du nucléaire » : rencontre avec le préfet de la Drôme

**A la demande du réseau Sortir du nucléaire, une délégation était reçue le 24 janvier 2014 durant une heure et demie par le préfet de la Drôme. Celui-ci est en charge de l'organisation des secours, des évacuations et de l'information des populations en cas d'accident nucléaire. La première interrogation portait donc sur les éléments d'information à sa disposition qui lui permettraient de prendre la mesure exacte de la situation et d'organiser le plan Orsec. Le bilan n'a pas été à hauteur des attentes.**

« *Si le préfet et son cabinet ont répondu sans hésitation, sans chercher à tergiverser ou à cacher les limites de leur tâche, leurs réponses ont malheureusement confirmé la justesse de nos inquiétudes*, nous déclare Dominique Malvaud, ancien membre du Comité national Hygiène, Sécurité et Conditions de travail de la SNCF et animateur du réseau Sortir du nucléaire Drôme Ardèche. *Ces inquiétudes sont d'autant plus justifiées que nous sommes situés dans ce qu'on peut appeler la vallée du nucléaire, à proximité du grand tunnel ferroviaire de Valence, de quatre centrales dont douze des quatorze réacteurs ont dépassé les trente années de fonctionnement.* »

Après plusieurs rencontres avec des maires des communes de la Drôme et la récupération des documents des municipalités adressés aux habitants, le réseau Sortir du nucléaire constatait l'absence totale d'information aux riverains sur les transports des matières radioactives. Le Dossier départemental sur les risques majeurs réalisé par la préfecture, censé fournir les données essentielles sur les risques naturels et technologiques du département, fait la même impasse. Lors de cette entrevue, le préfet reconnaissait cette absence et la faible information dont disposent les maires et les communes traversées par les convois nucléaires, mais ne proposait pas de solution. « *Seules les communes situées dans un rayon de 10 km autour des installations nucléaires sont prises en compte par la*

*préfecture*, nous précise Dominique Malvaud. *Essentiellement la distribution de pastilles d'iode. Pour le reste, l'alerte fictive réalisée le 7 novembre 2013 a montré les lacunes dans la sécurité des populations et en particulier des écoles. La proximité de la centrale nucléaire de Bugey n'est pas mentionnée car n'étant pas située dans la Drôme, bien qu'avec les vents les Dromois soient concernés.* » De quels éléments d'analyse et de quels moyens disposez-vous pour contrôler les entreprises concernées, y compris les sous-traitants ? A cette question, le préfet renvoyait sur les services de contrôle de l'Etat pour la mise en application du règlement concernant l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses. Pour ce qui est du rail, le préfet, comme l'Autorité de sûreté nucléaire, laisse à la SNCF le soin de s'assurer de la sécurité des transports nucléaires. Qui plus est, les déraillements de wagons nucléaires à Cruas en novembre 2012 et à Saint-Rambert-d'Albon en janvier 2013 ne font toujours pas l'objet d'une enquête approfondie des services de la préfecture. Une enquête du 30 septembre 2013, réalisée par le réseau Sortir du nucléaire, avait pourtant démontré que l'état des voies ferrées était responsable des déraillements.

Le préfet reconnaissait avoir le plan des transports radioactifs et déclarait, pour des raisons de sécurité, ne pouvoir les fournir aux élus et aux associations. « *Nous n'avons pas été convaincus qu'il disposait lui-même de toute l'information nécessaire. Aucune réflexion sur les croisements de transports chimiques ou de combustibles avec les transports nucléaires n'est menée dans le département, tant sur le réseau ferré que sur les routes. Le préfet ne s'est pas davantage étendu sur la nature des matières radioactives transportées.* » Le groupe Sortir du nucléaire Drôme Ardèche s'est dit prêt à participer à l'écriture d'un schéma départemental des risques et propose que les maires des communes traversées soient informés des mesures à prendre en cas d'accident. Si le préfet de la Drôme en acceptait l'idée à titre personnel, il rappelait que la décision revenait au ministère de l'Ecologie. Le réseau s'appête également à demander une rencontre avec le colonel du Service départemental d'incendie et de secours, avec les syndicats de pompiers et les inspecteurs de l'Autorité de sûreté nucléaire. □ **Eva Lacoste**

de stockage des déchets nucléaires sont implantés à Soullaines-Dhuys et Morvilliers dans l'Aube. Non loin de là, à Ville-sur-Terre, à 5 km de Soullaines, Michel Guéritte, militant anti-nucléaire et président de l'association La Qualité de vie, n'a cessé de lancer des alertes et de dénoncer le trop grand nombre de malformations congénitales, de pathologies de la thyroïde et de cancers. Y compris dans les villages qui sont sous les vents dominants du centre de stockage de Soullaines. On sait qu'une exposition à faible dose peut déclencher un cancer chez certaines personnes, mais aucune recherche n'a été menée, ni chez Areva ni à la SNCF. Par contre, une étude allemande a mis en évidence une augmentation dramatique des cas de cancers de l'enfant parmi les populations vivant autour des centrales nucléaires. D'autres taux de cancers anormalement élevés sont toujours détectés en Sibérie, où Areva envoyait 13 % de ses déchets nucléaires jusqu'en 2010, l'uranium appauvri qui perd la moitié de sa radioactivité entre 700 millions et 4,5 milliards d'années.

### Bure 2025 : un écocide programmé

À 60 km de Soullaines, l'Andra, Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, entend mettre en œuvre un centre d'enfouissement qui accueillerait à partir de 2025 les déchets « de haute activité et de moyenne activité à vie longue ». Le choix s'est porté sur un petit village de 92 habitants, Bure dans la Meuse, à la limite de la Haute-Marne. Les déchets seront enfouis pendant au moins cent ans, à 500 mètres de profondeur, dans une couche de roche argileuse imperméable. Le risque est considérable : les « colis » de béton peuvent un jour être dégradés, en suivant les fissures et les failles, via l'eau souterraine au gré des mouvements du sous-sol.

Le rejet d'hydrogène est lui aussi inquiétant. Une étincelle peut provoquer une explosion violente, et il n'est pas certain que le système de ventilation mis en place ne connaisse pas une panne pendant une centaine d'années. Malgré le pari risqué de Bure, le projet de l'Andra frôle les 36 milliards d'euros. Une règle de l'Autorité de sûreté nucléaire interdit de stocker des déchets toxiques et radioactifs là où se trouve une ressource en énergie potentielle. L'Andra affirme qu'il n'y a pas de ressource géothermique potentielle

attractive... « *Nous avons un géologue parmi nous, nous communiquait Claude Kaiser du collectif Stop Bure. Nous avons demandé une contre-expertise au cabinet suisse Geowatt qui a conclu à un débit d'eau chaude de 100 à 400 m<sup>3</sup> par heure. La ressource devient très valide, l'Andra est prise en flagrant délit de mensonge.* » Le collectif demande que les déchets soient conservés en surface dans des emballages spéciaux, plus faciles à surveiller et à reconditionner, en évitant le maximum de transports. Sortir du nucléaire devient plus que jamais la seule option raisonnable, demandée par des citoyens de plus en plus nombreux. En France, environ deux cents sites d'extraction d'uranium ont été exploités entre 1946 et 2001. Sur tous les sites contrôlés, Bruno Chareyron, ingénieur en physique nucléaire et responsable du laboratoire de la Criрад, a pu détecter une contamination significative de l'environnement. L'extraction de l'uranium au Niger (cf. *Goliath Hebdo* n° 236), au Kazakhstan, au Canada ou en Australie continue à faire des ravages. Aujourd'hui, Areva veut s'implanter à Baker Lake, une petite ville du Nunavut dans le Grand Nord canadien habitée par le peuple inuit. Sans se préoccuper d'un écosystème fragilisé par le changement climatique. Est-ce là l'héritage que nous voulons laisser à nos descendants ? ☐

1. L'usine Comurhex Malvési du groupe Areva met en œuvre de nombreux procédés chimiques et toxiques, comprend plusieurs usines, des bassins d'évaporation et de décantation à ciel ouvert. Elle exporte 58 % de sa production en Asie, aux États-Unis et en Europe.

2. La directive Seveso impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs. Son nom fait référence à un rejet de dioxine sur la ville lombarde de Seveso en 1976, après l'explosion de l'usine chimique Icmena.

3. Le site nucléaire du Tricastin regroupe des installations du cycle du combustible nucléaire et une centrale nucléaire. Situé entre Valence et Avignon, le site s'étend sur une superficie de 600 hectares répartie sur quatre communes : Saint-Paul-Trois-Châteaux et Pierrelatte dans la Drôme, Bollène et Lapaud dans le Vaucluse.

4. Les 19 centrales nucléaires EDF : Bugey (Ain), Fessenheim (Haut-Rhin), Blayais (Gironde), Chinon (Indre-et-Loire), Cruas-Meysses (Ardèche), Dampierre-en-Burly (Loiret), Gravelines (Nord), Saint-Laurent-des-Eaux (Loir-et-Cher), Tricastin (Drôme), Flamanville (Manche), Saint-Alban (Isère), Belleville-sur-Loire (Cher), Cattenom (Moselle), Golfech (Tarn-et-Garonne), Nogent-sur-Seine (Aube), Penly (Seine-Maritime), Paluel (Seine-Maritime), Chooz (Ardennes), Civaux (Vienne).

## PANORAMIQUES

### ETA rend les armes ?

L'organisation séparatiste basque a commencé à mettre hors d'usage son armement selon les experts de la Commission internationale de vérification du cessez-le-feu. Une vidéo montre deux membres cagoulés d'ETA présentant les armes et munitions en questions. Une savoureuse mise en scène qui laisse entrevoir des tractations en coulisses, notamment avec Madrid, pas aussi limpides qu'on voudrait nous le faire croire. ETA attend toujours en effet la libération de ses prisonniers et si l'organisation lâche un peu de lest sur ces équipements, elle ne se pliera pas devant toutes les injonctions.

### Le Medef veut se payer les intermittents

La semaine dernière, une cinquantaine d'intermittents du spectacle ont occupé le siège du Medef à Paris. Pas contents et il y a de quoi ! Dans le cadre des négociations en cours sur l'assurance chômage, le Medef a demandé, le 12 février 2014, la suppression des annexes 8 et 10 pour faire rentrer les intermittents dans le régime général. Rappelons que les intermittents ne roulent pas sur l'or, que le secteur représente 3,2 % du PIB et que le coût du régime des intermittents ne représente que 320 millions d'euros alors qu'un basculement dans le régime général coûterait 800 millions d'euros selon un rapport parlementaire.

### Traité transatlantique : sortir du secret

Les négociations autour du futur Traité transatlantique entre l'Union européenne et les États-Unis (voir *Goliath Hebdo* n° 299), qui revêtent jusqu'alors un caractère assez confidentiel, commencent enfin à être critiquées sur la scène politique. La Région Île-de-France vient d'adopter une délibération pour demander l'arrêt des négociations sous l'impulsion du Front de gauche et d'EELV (Les Verts). Le PS n'a pas pris part au vote. Une mesure qui permettra peut-être de faire des émules dans les autres régions françaises afin que naisse un vrai débat sur les enjeux du Traité transatlantique dont les négociations se font jusqu'alors dans le plus grand des secrets. ☐ **A. Ballario**

# Transports du nucléaire : les cheminots et les populations directement exposés

Propos recueillis par Eva Lacoste

**Quels sont les risques du transport des matières nucléaires pour les cheminots et les populations ? Des mesures suffisantes ont-elles été prises ?**

**Philippe Guiter, syndicaliste SUD-Rail, membre du comité national Hygiène, Sécurité et Conditions de travail de la SNCF, apporte son éclairage.**

**Golias Hebdo : Quelles sont actuellement vos craintes en matière de sécurité ?**

**Philippe Guiter :** Le risque d'incendie est ce qui nous inquiète le plus, il y a eu l'accident du tunnel du mont Blanc en 1999 : 1 000 degrés pendant quatre heures... Nous avons en particulier les plus grandes inquiétudes en termes de sur-accident et de réactions chimiques combinées. Les normes de résistance au feu et aux chocs des emballages, terme générique pour

les containers transportant les matières radioactives, ne sont pas suffisantes. De très récentes catastrophes nous le prouvent. Des accidents en plein-air se sont produits fin juin 2009 à Viareggio en Italie avec un train chimique : 14 morts et le centre-ville dévasté ; à Gand en Belgique, après le déraillement du 4 mai 2013, on a mis plusieurs jours pour éteindre un incendie. Mais le pire a été celui de Lac-Mégantic au Canada les 5 et 6 juillet 2013 : un convoi de pétrole a pris feu et les pompiers n'ont pas pu l'aborder pendant

trois jours. Lorsque Areva ou l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire nous disent que les conteneurs spéciaux, les Castors, peuvent résister à 800 degrés pendant trente minutes, c'est irresponsable. On a des exemples d'incendies ferroviaires beaucoup plus graves où on a dépassé les 1000 degrés. En cas de chocs importants ou d'enchevêtrements dus à des collisions, les Castors ne résisteraient pas. Cette question de la sécurité est fondamentale. Si les barres de combustibles sont à l'air libre, la contamination est immédiate et impossible à contrôler. Ce sera aux populations de partir, comme dans le cas de Fukushima.

Avec le projet d'enfouissement des déchets nucléaires à Bure, on est en train de rajouter pratiquement la moitié des trains en termes de masse et de convois supplémentaires de déchets vitrifiés qui sont les plus dangereux. Pourquoi ? On a déjà un site industrialisé à La Hague qui est contaminé, et on va, pour le vider, créer un deuxième site, et surexposer tout le monde à ces convois.

**G. H. : Les normes d'exposition en vigueur pour les personnes sont-elles satisfaisantes ?**

**Ph. G. :** Nous considérons que les normes publiques sont trop élevées. Cela nous fait penser à ce qui s'est passé avec l'amiante. Tout le monde savait qu'il était dangereux. On sait aujourd'hui que les gens ne réagissent pas de la même façon à une exposition. Nous voudrions une norme plus précise en termes d'exposition en une seule fois, en termes d'exposition en plusieurs fois. Aujourd'hui, une infime partie des cheminots sont suivis, uniquement ceux qui travaillent sur les terminaux ferroviaires des embranchements, sur les centrales ou à Valognes, terminal avant le site de La Hague.

**G. H. : Les cheminots peuvent-ils être considérés comme des travailleurs du nucléaire ?**

**Ph. G. :** En aucun cas, et ils sont pourtant directement exposés aux risques liés aux transports de matières radioactives.



Philippe Guiter

Rappelons les normes d'exposition : 1 milliSievert/an pour le public, 6 mSv/an pour les travailleurs du nucléaire classe B, salariés qui ne s'approchent pas du cœur de la centrale, et 20 mSv/an pour les travailleurs classe A, les plus exposés, tous intérimaires des sous-traitants. Elles ne sont basées sur aucune étude scientifique sérieuse à ce jour et ont été déterminées arbitrairement par le seul lobby nucléaire, l'Agence internationale de l'énergie atomique en tête, sans contestation de l'Organisation mondiale de la santé dans les années 1970.

#### **G. H. : Vos revendications sont-elles entendues ?**

**Ph. G. :** Début juin 2013, la SNCF et Areva ont mis en place une campagne de mesures des transports de matières radioactives sans précédent, conforme aux exigences de la fédération SUD-Rail, sur tous types de convois, tous types de déchets. Depuis quatre ans, la fédération intervient fortement à tous les niveaux de l'entreprise pour que les transports nucléaires fassent l'objet d'un véritable débat et d'une véritable prise en compte pour les agents. Depuis quatre ans, notre implication politique et médiatique aux côtés des associations anti-nucléaires a créé les conditions de la prise en compte de nos revendications.

Déjà en 1998, la délégation SUD-Rail au Comité national d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de travail de la SNCF avait exigé des analyses de radioactivité dans les triages de sortie des centrales nucléaires. Tous ces triages présentaient des points de contamination importants dans le ballast, les appareils de voies, ainsi que sur les Castors au niveau des appareils de freins. A cette époque, les autorités avaient décidé l'arrêt pur et simple de ces convois pendant un an.

#### **G. H. : Comment participez-vous à cette campagne de mesures ?**

**Ph. G. :** Cette campagne doit prendre fin en 2014 et l'entreprise devra prendre en compte ses résultats en termes de durée d'exposition. Nous participerons activement à cette nouvelle approche, ainsi qu'à l'élaboration et la mise en place de nouvelles mesures de protection et de suivi des agents exposés. L'émission de radiation, indiscutable, est différente selon la quantité et la nature des produits

transportés. C'est pourquoi nous demandons des mesures fiables pour chaque type de wagon et de déchets. La SNCF ne pourra plus faire comme si de rien n'était. A l'occasion de cette campagne de mesure, Areva Transport a reconnu que nous avons raison, et exprimé sa crainte de voir plusieurs types de matières dangereuses associés dans un même convoi.

Les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail devront s'appuyer sur les résultats de ces mesures pour les convois nucléaires. Sur les triages ou les gares gérant en permanence ces convois, des mesures de formation et de radioprotection, appuyées par un Plan d'urgence interne matières dangereuses, doivent être prises pour les agents de manœuvre et de conduite. Jusqu'à présent, au niveau de la SNCF, la règle pour les conducteurs de train, en cas d'accident, est de s'en aller. Qui interviendra ? Qui ira exposer sa vie en cas d'accident grave ?

#### **G. H. : Que pensez-vous du secret qui entoure le transport des matières radioactives ?**

**Ph. G. :** Seuls les préfets sont avisés des transports de matières dangereuses et de leur itinéraire. Les maires de communes traversées ne le sont pas. C'est une question récurrente qui pose un vrai problème de démocratie et de protection des populations. On considère que les trajets sont confidentiel-défense. Jusqu'à un certain point... A un moment donné il faut bien que les cheminots sachent par où les trains passent. Je tiens à rappeler que la population n'est pas suffisamment informée des passages de ces convois. Il y a aujourd'hui en France des transports dans tous les sens, pratiquement toutes les régions sont concernées puisque les 58 réacteurs sont obligés de faire partir leurs combustibles usés tous les quatre ans. A proximité d'environ les trois quarts de la population française, des convois de déchets ou de combustibles usés qui, je le rappelle, sont largement aussi dangereux en termes d'émission de rayonnement neutronique, circulent en France avec des risques d'accident et d'exposition nucléaire. Areva gère tous ces transports. C'est un marché extrêmement juteux, et c'est le contribuable qui paye. On va continuer à payer notre politique nucléaire en France, et on va continuer à la payer avec le projet d'enfouissement à Bure. □

## INTERNATIONAL

### Russie : médaille d'or pour la torture

Après deux ans de recherches sur le phénomène tortionnaire en Russie, l'Action des chrétiens pour l'abolition de la torture (Acat) relève que la torture est belle et bien systémique dans le pays. Elle est beaucoup utilisée lors des arrestations et détentions. Le phénomène de corruption, répandu notamment entre forces de police et magistrats, facilite la pérennité de ces actes. Récemment, un électricien travaillant sur un chantier des J.O. de Sochi a été torturé par la police après s'être plaint de ne pas avoir été rémunéré. Il a été relâché après avoir été battu toute la nuit. Sa plainte a été classée sans suite.

### Venezuela : Nicolas Maduro en difficulté

Au Venezuela, les temps sont durs pour le président Maduro, successeur d'Hugo Chavez au pouvoir. Une vague de contestations centrée sur la vie chère et l'insécurité prend forme dans le pays, notamment chez les étudiants. Les nombreuses manifestations ont déjà fait neuf morts et 140 blessés. En parallèle, le président Maduro appelle Barack Obama à de nouvelles discussions officielles : « *Acceptez ce défi, nous débiterons un dialogue de haut niveau et nous mettrons la vérité sur la table.* » Nicolas Maduro reproche à Washington de soutenir l'opposition pour précipiter sa chute. L'Histoire se répète-t-elle ?

### République démocratique du Congo : la chasse aux opposants

Réélu en 2011 pour un troisième mandat consécutif suite à des élections plus que contestées, le président congolais Joseph Kabila ne fait toujours pas dans la dentelle. La semaine dernière, la police a tiré à balles réelles pour disperser des milliers de sympathisants venus acclamer Vital Kamerhe, un des principaux dirigeants de l'opposition. Un changement de cap et de traitement de faveur pour Vital Kamerhe qui fut président de l'Assemblée nationale et allié à Joseph Kabila de 2006 à 2009. □ **Alexandre Ballario**