

Le recours de l'ASN à l'expertise de l'ACRO sur le convoi de colis de déchets vitrifiés vers l'Allemagne

Entretien avec Pierre Barbey, vice-président de l'Association pour le contrôle de la radioactivité dans l'Ouest (ACRO)

Contrôle : l'ASN a réalisé le 18 novembre 2011 une inspection sur le terminal ferroviaire de Valognes pour contrôler les conditions d'expédition de colis de déchets vitrifiés vers l'Allemagne. Pour la première fois, l'ASN a demandé à l'ACRO de réaliser une expertise radiologique, complémentaire à celle de l'IRSN, pour appuyer le travail des inspecteurs, en présence d'observateurs de la CLI de La Hague. Quel bilan tirez-vous de cette démarche nouvelle d'expertise pluraliste ?

Pierre Barbey : depuis 1997, l'ACRO s'est déjà inscrite dans des démarches d'expertises pluralistes (Groupe Radioécologie Nord-Cotentin, Groupe d'expertise pluraliste sur les mines d'uranium...) initiés par le Ministère en charge de l'Écologie et/ou l'ASN.

Dans le cas présent, il s'agit effectivement, selon nous, d'une approche nouvelle puisque, pour la première fois, notre laboratoire a été associé à une inspection de l'ASN sur site en tant qu'expert indépendant capable d'effectuer des mesures radiologiques de qualité et de les confronter à celles des autres acteurs. Par ailleurs, il a été acté que l'ACRO garderait une totale liberté d'expression dès lors que l'ASN aurait communiqué sur son inspection.

Au-delà de la saisine de l'ACRO par l'ASN, des représentants de la CLI-AREVA (dont Greenpeace et la CGT) et un représentant associatif de la CLI Paluel-Penly ont également été associés pour assister à cette expertise pluraliste. Cette volonté de transparence accrue mérite donc d'être soulignée. Dans le temps imparti, l'expertise limitée de l'ACRO a été focalisée sur les mesures d'exposition externe. Le détail de ces mesures de débits de dose est reporté dans une note technique remise à l'ASN le 21 novembre 2011 et consultable sur notre site internet (www.acro.eu.org). Notons que les résultats de mesures obtenus par l'ACRO sont en très bonne concordance avec ceux de l'IRSN.

L'analyse du rayonnement émis souligne, de façon constante, un flux de neutrons environ 2 fois plus intense que le flux de radiations gamma (exprimé en débit d'équivalent de dose).

Les débits de doses évalués au contact et au centre des capots de protection des colis de déchets sont de l'ordre au total de 130 $\mu\text{Sv/h}$. A 2 mètres, on mesure encore au total 37 $\mu\text{Sv/h}$ (dont 25 $\mu\text{Sv/h}$ pour les neutrons et 12 $\mu\text{Sv/h}$ pour les gamma). Le niveau de radiations est

relativement similaire d'un wagon à un autre.

Par ailleurs, quelques contrôles de contamination superficielle effectués par l'ACRO à l'extrémité d'un colis de déchets se sont révélés négatifs.

Certes, ces valeurs respectent la réglementation relative aux transports des matières radioactives - notamment la limite de 100 $\mu\text{Sv/h}$ à 2 m - mais elles sont loin d'être anodines pour autant, s'agissant de convois qui circulent et stationnent dans des lieux où des personnes du public peuvent être présentes. Pour mémoire, les valeurs de rayonnement ambiant naturel au niveau du sol sont respectivement de l'ordre de 0,08 $\mu\text{Sv/h}$ (gamma) et de 0,01 $\mu\text{Sv/h}$ (neutrons). Ce qui signifie qu'à 2 m d'un wagon, les niveaux d'exposition sont respectivement de 150 fois le bruit de fond gamma ambiant et de 2500 fois le bruit de fond neutrons ambiant.

Au-delà des mesures réglementaires, l'ACRO a procédé à des mesures, perpendiculairement à 3 wagons raccordés, en fonction de la distance et ce jusqu'à une trentaine de mètres. A cette distance éloignée, les mesures sont encore clairement significatives et l'extrapolation de ces points de mesures indique que le rayonnement pourrait être détectable jusqu'à 60 m.

Quelles démarches pourraient être entreprises pour faire progresser la transparence dans le domaine des transports? Etant donné le nombre de transports ferroviaires et routiers concernés, quelle forme l'information du public doit-elle prendre, selon vous ?

Dans ce domaine du transport des matières radioactives, il y a une demande forte de transparence de la part des citoyens et ceci de façon bien compréhensible. D'abord, parce que des substances très fortement radioactives - comme c'est le cas avec les déchets vitrifiés - normalement confinées sur des sites nucléaires protégés, se retrouvent sur la voie publique pour traverser des régions et à proximité de personnes du public. Ensuite, parce que l'exploitant, s'il parle beaucoup de transparence, n'est pas du tout enclin à la pratiquer. Nous avons pu le constater en novembre 2010 avec la fin de non-recevoir adressée par AREVA aux associations qui voulaient réaliser des contrôles de façon indépendante.

Ce qui nous a heurtés en particulier dans cette affaire de « CASTORS », c'est le défaut d'information auprès des cheminots qui sont en première ligne et qui, notamment, n'ont même pas la possibilité de connaître (en différé et en temps réel) les expositions qu'ils subissent. A la demande de certains de leurs représentants, l'ACRO était intervenue auprès du HCTISN sur cette question en décembre 2010. Il conviendrait donc que la démarche pluraliste visant à associer des laboratoires indépendants tels l'ACRO à une expertise complémentaire - dans le cadre d'une inspection ASN ou tout autre contexte - ainsi que des représentants des CLI concernées, ou des parties prenantes telles les cheminots, soit renouvelée. Dans ce contexte, même si des points d'accord peuvent apparaître (notamment sur les mesures), chacun des acteurs doit pouvoir conserver sa liberté d'expression (notamment pour ce qui relève de l'interprétation de données).

Il ne s'agit pas pour nous de distiller une quelconque défiance à l'égard de l'IRSN sous prétexte qu'il est l'expert institutionnel et encore moins de se substituer à son expertise propre. Il s'agit simplement d'apporter un regard





d'expert associatif qui se place sur le terrain de la vigilance citoyenne et dont l'indépendance et la qualité de l'expertise est très largement reconnue.

Enfin, une telle démarche d'expertise pluraliste ne doit pas être ni comprise ni interprétée comme un processus visant au consensus, même si, par exemple, l'on peut être amenés à constater le respect de valeurs réglementaires. Il s'agit simplement de contribuer à une information plurielle et la plus complète possible afin que chaque citoyen se forge sa propre opinion.

Bref, une exigence de démocratie et, pour y arriver, une pédagogie différente, qui relève davantage du développement de l'esprit critique que de la volonté de rassurer.

La volonté de transparence ne doit pas nuire aux impératifs de sécurité publique et de lutte contre les actes de malveillance. Comment peut-on concilier ces deux notions ? Qui est légitime pour effectuer ces arbitrages ?

L'ACRO est une association responsable et nous pouvons bien évidemment comprendre que certaines données ne puissent être mises sur la place publique. Pour autant, dans ce domaine du nucléaire, nous avons le sentiment que trop souvent la sécurité face à la malveillance a servi de prétexte au classement « *confidentiel défense* » ou « *secret défense* » de documents entiers alors que seuls quelques éléments en relèvent en réalité. De fait, savoir qui appose le tampon et en fonction de quels critères, relève toujours de la « boîte noire ». Si nous pouvons comprendre la « sensibilité » de transports de

Inspection de
convoi de
déchets
radioactifs à
Valognes –
Novembre 2011

La participation du collectif STOP-EPR à l'inspection de l'ASN du convoi de colis de déchets vitrifiés vers l'Allemagne

Entretien avec des représentants du collectif STOP-EPR, ni à Penly, ni ailleurs

Contrôle : Lors de l'inspection de l'ASN sur le terminal ferroviaire de Valognes, le 18 novembre 2011, vous avez réalisé une expertise radiologique complémentaire à celle de l'IRSN pour appuyer le travail des inspecteurs. Quel bilan tirez-vous de cette démarche nouvelle d'expertise pluraliste ?

Le collectif STOP-EPR ni à Penly ni ailleurs, également membre de la CLI de Paluel-Penly, se félicite que l'ASN

ait pu organiser ce contrôle conjoint de radioactivité sur un convoi de substances radioactives imposant. Mais sans la catastrophe nucléaire globale de Fukushima, nous sommes en droit de penser qu'il en aurait été tout autrement. L'an passé, l'ACRO et Greenpeace s'étaient vu opposer une fin de non recevoir des pouvoirs publics à l'occasion du pénultième convoi pour Gorleben.

Le mouvement antinucléaire dispose à présent de données fondées pour appréhender l'impact radiologique de ces plutonium, nous restons très sceptiques sur la qualification similaire pour des conteneurs de déchets ultimes hautement radioactifs pesant plus de 116 tonnes... Notre association a participé au Groupe de travail Transparence et secrets du HCTISN, lequel a produit un rapport sur ces sujets en février 2011. Certaines propositions formulées par le HCTISN, même si elles ont été produites avec une volonté consensuelle, nous semblent a minima pertinentes. En particulier, alors que l'avis de la Commission consultative du secret de la défense nationale (CCSDN) est uniquement rendu dans le cadre d'une procédure judiciaire, le Haut Comité propose d'être une entité nouvelle autorisée à saisir le CCSDN sur l'opportunité d'une déclassification pour les informations relatives au nucléaire.

Même si le HCTISN ne va pas jusque là, on pourrait aussi concevoir le recours à un « tiers garant », personne ou regroupement de personnes ou entités, qui serait reconnu et missionné par tous les acteurs concernés en vue de se faire une opinion sur les documents dans leur version complète.

Tout ceci, bien sûr, nécessite des modifications législatives mais, peut-être plus encore, des évolutions notoires de la société et de ses représentants. ■



Le mouvement antinucléaire dispose à présent de données fondées pour appréhender l'impact radiologique de ces

convois. Si globalement les rayonnements émis par les « CASTORS » restent dans les limites admises par la réglementation en vigueur, ils n'en restent pas moins importants. Au contact des wagons, des niveaux critiques au regard même des seuils de nocivité reconnus par le CIPR ont pu être mesurés, tant par l'IRSN que par l'ACRO.

Nous sommes particulièrement sensibles au rayonnement neutronique qui a pu être mesuré. A en croire l'IRSN : « *Lorsqu'ils interagissent avec les matériaux de l'environnement ou la matière vivante, les neutrons créent, par interactions nucléaires, des particules secondaires diverses à l'origine des dépôts d'énergie dans les tissus [...] Les neutrons produisent des effets biologiques bien plus importants que les rayonnements X ou/et fortement dépendants de leur énergie (facteur 5 à 20 selon leur énergie).* » C'est pour nous comme pour SUD-Rail un sujet d'interrogation majeur.

Aussi, nous ne pouvons que nous questionner jusqu'où une telle démarche d'expertise pluraliste peut s'exercer dans le cadre des activités nucléaires. Jusqu'où les industriels, les Autorités représentantes du secteur peuvent aller dans la transparence et la remise en cause de leurs propres décisions ?

Associer le mouvement antinucléaire à des mesures et autres observations est une chose, prendre en compte les critiques que nous pouvons formuler en est une autre. Tandis que selon notre point de vue l'enjeu de la sûreté nucléaire est de réduire à néant toute radioactivité artificielle nocive pour les hommes et leur environnement, l'industriel lui, est le prescripteur depuis toujours, des normes de rejets. Adopter des normes plus exigeantes pourrait conduire à cesser l'activité des transports, fermer des réacteurs dangereux ou mal sécurisés.

Quelles démarches pourraient être entreprises pour faire progresser la transparence dans le domaine des transports ? Etant donné le nombre de transports ferroviaires et routiers concernés, quelle forme l'information du public doit-elle prendre, selon vous ?

Faire progresser la transparence reviendrait à nous accorder un quelconque pouvoir où nous serions partie prenante de la prise de décisions en matière de sûreté nucléaire. Or il n'en est rien puisque notre rôle est limité à l'information, l'observation à travers les CLI. Et uniquement dans ce dernier cadre, la seule démarche évidente serait d'informer les collectivités locales et de les aider à mettre en œuvre des plans communaux de sûreté réellement efficaces.

A en croire les données de l'IRSN pour l'année 2010 : la dose collective évaluée qui concerne les transports est 0,10 homme.Sv pour 1 118 travailleurs surveillés. Cette valeur est comparable à la dose collective qui concerne le retraitement. Elle est même deux fois supérieure quand on prend en compte la dose moyenne (0,09 mSv contre 0,04 mSv). Pour nous la conclusion est simple : les transports de matières radioactives sont une des aberrations majeures de la filière nucléaire.

La réalité des doses observées montrent clairement la nocivité, fut elle infinitésimale, de ces transports. Nous n'avons dès lors d'autre revendication qu'une disparition de ces transports, une co-élaboration d'une nouvelle doctrine de confinement et de stockage des déchets radioactifs et surtout une réduction totale de la

production de telle matière à des fins industrielles.

C'est bien pour cela que le mouvement antinucléaire revendique depuis plus de trente ans l'arrêt de la stratégie de « retraitement » dont la fonction en dernier recours est militaire, comme nous revendiquons aujourd'hui l'arrêt de la filière MOX. Les déchets ont vocation à être conservés là où ils ont été produits.

L'arrêt des transports de substances radioactives est pour nous un moyen efficace et sérieux de diminuer l'exposition des populations, des lieux de vie et d'activité mais aussi des milieux naturels aux risques nucléaires déjà trop importants dans notre pays.

C'est surtout la seule solution efficace pour éviter des incidents toujours susceptibles de survenir, comme par exemple le 13 octobre 2011 à Sotenville-les-Rouen, et surtout des accidents dont les conséquences seraient dramatiquement irréversibles, humainement et socialement ingérables.

La volonté de transparence ne doit pas nuire aux impératifs de sécurité publique et de lutte contre les actes de malveillance. Comment peut-on concilier ces deux notions ? Qui est légitime pour effectuer ces arbitrages ?

Manifestement, l'État français n'a pas su le faire lors du dernier convoi du 23 novembre où il a allègrement confondu maintien de l'ordre et sécurisation d'un transport en mettant en œuvre des moyens qui ont fortement surpris les populations par rapport à la réalité de la mobilisation que décrit si bien Hervé Kempf sur son blog.

De manière incontestable aux yeux de toute force publique, s'il y avait un agent perturbateur à exfiltrer du rassemblement pacifique du 23 novembre, c'était bien le convoi de déchets nucléaires en route pour Gorleben avec son cortège de gardes Suisses.

La sûreté nucléaire est une chose, la démonstration de force en est une autre, quand ce n'est pas d'abus de la force dont il s'agit. L'an dernier, nos amis du GANVA lors d'un blocage non-violent, ont subi dans leur chair la violence imbécile d'une police française qui manifestement ne maîtrise pas les plus élémentaires techniques d'intervention sur ce type de blocage.

Le Gouvernement a fait le choix, une fois de plus, d'instaurer une insécurité pour diaboliser un mouvement anti-nucléaire qui n'a jamais fait qu'organiser des résistances citoyennes que ce soit à Plogoff ou à Valognes.

Somme toute, la seule authentique mesure de sécurité publique est d'arrêter de déplacer, par la voie ferrée ou par la route, des substances radioactives industrielles, combustibles ou déchets.

Interdire ces transports très sensibles serait une garantie majeure contre des risques sanitaires et environnementaux. Interdire ces transports serait une garantie absolue contre des risques terroristes qu'aucun dispositif ne pourra jamais réduire à néant ; le déploiement aberrant de forces policières observé du 23 au 25 novembre n'aura pas pu empêcher des actes de malveillance mineurs.

La disproportion des moyens de maintien de l'ordre mis en œuvre donne à voir les coûts exponentiels à venir de l'industrie nucléaire face à la baisse constante et régulière des énergies renouvelables. ■